

Sorgfaltspflichten nach CMNI und Drittschadenliquidation



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Anders als § 426 HGB stellt Artikel 16 CMNI nicht auf einen besonders gewissenhaften Frachtführer ab, der die äußerste ihm zumutbare Sorgfalt angewendet hat, sondern lässt die Beachtung allgemeiner Sorgfaltspflichten ausreichen. Dem Frachtführer wird damit der Entlastungsbeweis im Vergleich zum deutschen allgemeinen Frachtrecht erleichtert. Der im Rahmen des Artikels 16 CMNI anzuwendende Sorgfaltsmaßstab entspricht dem des § 276 BGB sowie der §§ 347 I und § 606 Satz 2 HGB.

Diesem Sorgfaltsmaßstab entspricht ein Frachtführer nicht, der ein Tankschiff zum Beladen vorlegt, dessen Tankräume nicht geeignet sind, die Ladung unversehrt aufzunehmen und zu transportieren. Um sich gemäß Artikel 16 I 2. Hs. CMNI zu entlasten, muss der Frachtführer darlegen und beweisen, dass er eine anerkannte Fachfirma mit der Reinigung der Ladetanks beauftragt, ein gebräuchliches und geeignetes Reinigungsverfahren in Auftrag gegeben und nach der Reinigung ein unabhängiger Sachverständiger das Schiff inspiziert und freigegeben hat. Kommt es dann dennoch zu einer Ladungsverunreinigung im Schiff, haftet der Frachtführer nicht.

Ein Zwischenfrachtführer kann Freistellung von Forderungen des oder Zahlung an den ausführenden Frachtführer weder im Wege der Freistellungsklage, noch im Wege der Zahlungsklage fordern. Das Feststellungsinteresse des Zwischenfrachtführers entfällt bei einem Zahlungsanspruch des ausführenden Frachtführers, eine Zahlungsklage nach den Grundsätzen der Drittschadenliquidation scheidet aus, weil der ausführende Frachtführer eigene vertragliche Ansprüche gegen den Zwischenfrachtführer hat und es deshalb an der notwendigen zufälligen Schadensverlagerung fehlt.

Urteil des Landgerichts Würzburg, Az.: 1 HK O 2185/16 vom 13. Dezember 2019, rechtskräftig.

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Freihaltung von allen Forderungen der ebenfalls Streitverkündeten Firma T wegen angeblich von T gegen sie gerichteter Forderung über insgesamt € 280.800,00 bestehend aus Entsorgungskosten für die Ladung in Höhe von € 126.900,00, einer Frachtforderung zur Entsorgungsstelle in Höhe von € 10.000,00 sowie Liegegeldern in Höhe von € 133.100,00 und weiteren 10.800,00 €.

Widerklagend macht die Beklagte € 29.667,75, davon € 23.000,00 als Schadensersatz für den Ladungsschaden und € 6.667,75 an Sachverständigenkosten, geltend.

Den wechselseitigen Forderungen zugrunde liegt die Beauftragung der Klägerin durch die Beklagte mit der Beförderung von ca. 1.000 t Ammoniumsulfatlösungen (kurz: ASL) von Antwerpen nach Magdeburg ...

Vor Beginn der Beladung hat Steigerpersonal der L das TMS »E« besichtigt. Im Zuge der Beladung wurden aus dem Schiff Proben gezogen, deren Analyse nach Ansicht der Beklagten eine Kontamination mit mineralöhlhaltigen Stoffen ergab. ASL hingegen enthält keinerlei Kohlenstoffbestandteile. Die Beladung wurde sofort gestoppt. Es waren aber bereits ca. 500 t des Produkts in das Schiff gepumpt. Die Beklagte hat sich geweigert die Ladung zurückzunehmen, da sie der Auffassung ist, dass die Klägerin die Ladungskontamination zu vertreten hat. Das Schiff blieb mit der kontaminierten Ladung nach Angaben der Klägerin bis Anfang November 2016 im Ladehafen Antwerpen liegen. Erst am 15. November 2016 hat die Streitverkündete T das Schiff nach Kampen gefahren, wo die kontaminierte Ladung am 21. November 2016 gelöscht wurde ...

Die Klägerin beantragt:

1. a. Es wird festgestellt, dass die Beklagte die Klägerin von allen Forderungen der Streitverkündeten freizustellen hat, die diese mit der Begründung erhebt, dass am 23. September 2016 in Antwerpen 540 Tonnen ALS in TMS »E« geladen und nicht mehr gelöscht wurden, insbesondere von Entsorgungskosten für die Ladung in Höhe von 126.900,00 €, einer Frachtforderung Antwerpen/Kampen zur Entsorgung in Höhe von 10.000,00 € sowie Liegegeldern vom 21. September bis 15. November 2016 in Höhe von 133.100,00 € und vom 17. bis 21. November 2016 in Höhe von 10.800,00 €, insgesamt also 280.800,00 € ...

Hilfsweise für den Fall der Unzulässigkeit der Feststellungsklage:

1.a. Die Beklagte wird verurteilt, an die Streitverkündete T Entsorgungskosten für die Ladung in Höhe von 126.900,00 € sowie Frachtkosten in Höhe von 10.000,00 € sowie Liegegelder vom 21. September bis 15. November 2016 in Höhe von 133.100,00 € und vom 17. bis 21. November 2016 in Höhe von 10.800,00 €, insgesamt also 280.800,00 € nebst 9 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatz-Überleitungsgesetz seit Klagezustellung zu zahlen ...

Die Beklagte beantragt, die Klagen abzuweisen, und erhebt Widerklage mit folgenden Anträgen:

1. Die Klägerin wird verurteilt, an die Beklagte € 29.667,75 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über Basiszins hieraus seit 15. Dezember 2016 zu zahlen ...

Aus den Gründen:

Die Klage war abzuweisen und der Widerklage war stattzugeben.

1. Die Feststellungsklage ist unzulässig. Ist eine Klage auf Leistung möglich und zumutbar und erschöpft sie das Rechtsschutz-

ziel, fehlt einem Kläger das Feststellungsinteresse, weil er im Sinne einer besseren Rechtsschutzmöglichkeit den Streitstoff in einem Prozess klären kann. Die auf Feststellung des Anspruchsgrunds gerichtete Feststellungsklage ist dann unzulässig (st. Rspr., vgl. BGHZ 5, 314 [315] NJW 1952, 740 und BGH, NJW-RR 2012, 1223 = WM 2013, 232 Rn. 14; Zöller/Greger, ZPO, 31. Aufl., § 256 Rn. 7 a).

1. a. Die von der Klägerin begehrte die Feststellung gegenüber der Beklagten, die Klagepartei von Forderungen der T in Höhe von insgesamt 280.000 € freizustellen, ist unzulässig, weil die Klägerin wegen der bezifferbaren Forderungen vorrangig im Wege der Leistungsklage vorzugehen hat.

Die in der Anlage K 6 in Bezug genommene Rechnung der T vom 15.11.2016 kann allenfalls geforderten Liegegeldansprüche in Höhe von 133.100 € betreffen. Insoweit war die Leistungsklage vorrangig.

Hinsichtlich der Entsorgungskosten in Höhe von 126.900 € ist T durch die P & I Versicherung nach Vortrag der Klägerin entschädigt worden sein. Losgelöst von der Aktivlegitimation führt auch dies dann zu einem Vorrang der Leistungsklage. Auch die 10.000 € Frachtkosten zur Entsorgungsstelle konnte die Klägerin schon bei Klageerhebung beziffern. Auch insoweit besteht ein Vorrang der Leistungsklage. Entsprechendes gilt auch für das Liegegeld in Höhe von 10.800,00 €.

Die Klägerin hätte somit die Freistellung von diesen Forderungen (Leistungsklage) und nicht nur die Feststellung der Pflicht zur Freistellung (Feststellungsklage) begehren müssen ...

b. Die Klägerin kann die hilfsweise geltend gemachten Zahlungsansprüche in Höhe von insgesamt 280.000,00 € auch nicht im Wege der Drittschadenliquidation geltend machen.

aa. Die Grundsätze der Drittschadensliquidation kommen auch im Seefrachtrecht zur Anwendung ...

Für die Zulassung einer Drittschadensliquidation ist wie dargelegt der Gesichtspunkt maßgebend, dass der Schädiger keinen Vorteil daraus ziehen soll, wenn ein Schaden, der eigentlich bei dem Vertragspartner eintreten müsste, zufällig auf Grund eines zu dem Dritten bestehenden Rechtsverhältnisses auf diesen verlagert ist (vgl. BGH, DNotZ 1983, 509 = WM 1983, 416). Die Anwendung der Grundsätze der Drittschadensliquidation scheidet aus, wenn die Drittschadensliquidation zu einer dem allgemeinen Vertragsrecht widersprechenden Schadenshäufung führen würde (vgl. BGH NJW 2016, 1089).

Das Gericht kann vorliegend keine solche zufällige Schadensverlagerung auf Grund eines Rechtsverhältnisses zwischen der Klägerin, der Beklagten und der T sehen. Vielmehr besteht nach dem Vortrag der Klägerin eine frachtrechtliche Vereinbarung mit ihr und der T als ausführende Frachtführerin. Damit hat die T eigene vertragliche Ansprüche gegen die Klägerin in Bezug auf Liegegeld, Entsorgungskosten und Zusatzfrachtkosten und, den Klägerinvortrag unterstellt, dies auch der Höhe nach (ebenso OLG Nürnberg RdTW 2018, 344; ZfB 2018, SaS 2513 ff). Auf Schadensersatzansprüche gegen die hiesige Beklagte müsste die T insoweit nicht ausweichen. Die den §§ 249 ff. BGB zugrundeliegende Entscheidung, dass dem nur mittelbar Geschädigten kein eigener Schadensersatzanspruch zusteht, führt vorliegend nicht zu einer ungerechtfertigten Entlastung des vermeintlichen Schädigers (Beklagte). Vielmehr könnte die Klägerin ihrerseits die Beklagte in Regress nehmen, soweit die T ihrerseits gegen die Klägerin vorgegangen ist. Die für die anerkannten Fallgruppen der ausnahmsweisen Zulassung der Drittschadensliquidation notwendigen Verlagerung des Schadens auf den mittelbar Geschädigten und damit einhergehenden ungerechtfertigten Entlastung des Schädigers (Beklagte) von seiner Ersatzpflicht, liegt in der hier gegebenen Fallkonstellation gerade nicht vor ...

Die Klage war daher insgesamt abzuweisen.

II. Zur Widerklage

Die zulässige Widerklage ist gegen die Klägerin gemäß Artikel 16, 29 ... CMNI in Höhe von 29.667,75 € begründet ...

a. Anders als § 426 HGB stellt das CMNI damit nicht auf einen besonders gewissenhaften Frachtführer ab, der die äußerste ihm zumutbare Sorgfalt angewendet hat. Vielmehr lässt es die Beachtung allgemeiner Sorgfaltspflichten ausreichen. Dem Frachtführer wird damit der Entlastungsbeweis im Vergleich zum deutschen allgemeinen Transportrecht erleichtert. Damit entspricht der durch Art. 16 1, 2. Hs. CMNI vorgegebene Sorgfaltsmaßstab dem des § 276 BGB, des § 347 1 HGB und des § 606 S. 2 HGB (OLG Hamburg RdTW 2014, 239; Ramming Hamburger Handbuch zum Binnenschiffrechtsrecht, 2009, Rz. 448).

b. Auf den Haftungsausschlussgrund des Art. 16 I, 2. Hs. CMNI kann sich die Klägerin nach dem Ergebnis der vom Gericht durchgeführten Beweisaufnahme nicht mit Erfolg berufen. Denn die Einholung des schriftlichen Sachverständigengutachtens hat ergeben, dass die Klägerin die ihr obliegenden Sorgfaltspflichten nicht beachtet hat und deshalb die Kontamination für sie nicht unvermeidbar i. S. d. Art. 16 I CMNI war.

aa. Nach Art. 3 Abs. 3 S. 2 CMNI hat der Frachtführer vor und bei Antritt und während der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in ladetüchtigem Zustand, fahrtüchtig, bestimmungsgemäß ausgerüstet und bemannt ist.

Es obliegt dem Frachtführer darzulegen und zu beweisen, dass diese Mängel trotz Anwendung der gehörigen Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren (Münchener-Kommentar, HGB/Otte, 4. Aufl. 2020, CMNI Art. 3 Rn. 14) ...

Ebenso, wie sich ein Absender darauf verlassen kann, dass der Frachtführer ein Transportmittel gestellt hat, das vertragskonform sauber ist (BGH VersR 1969, 228, 229; Koller, TranspR, 9. Aufl., § 412, Rn. 5, S. 123), kann er sich auch darauf verlassen, dass sein Gut in geeigneten Tanks befördert wird und nicht durch Materialreste in Rohrleitungen oder an der Tankbeschichtung verunreinigt wird.

dd. Er braucht das Transportmittel nicht auf Mängel zu überprüfen, darf aber erkannte oder evidente Mängel nicht ignorieren (Koller, ebenda). Dass hier die Ungeeignetheit der Tanks bzw. der Rohrleitungen für die Klägerin bzw. den für die Verkäuferin des ASL tätigen Steiger auf ersten Blick ersichtlich war, ist nicht dargetan. Selbst wenn man der Klägerin ein mögliches Verschulden des Steigers, der die Laderäume kontrolliert hat zurechnet, würde dieses Verschulden vor dem Hintergrund, dass ein Binnenschiffer sein Schiff selbst kennen muss, insgesamt zurücktreten (OLG Hamburg RdTW 2019, 424; ZfB 2019 SaS 2621 f). Dies folgt letztlich auch aus Art. 16 CMNI der dem Frachtführer eine Spezialhaftung für bestimmte Schadensformen (Koller, 9. Aufl. 2016, CMNI Art. 16 Rn. 1) auferlegt und diesem einen Entlastungsnachweis ermöglicht.

ee. Die Klägerin und Widerbeklagte ist als Frachtführerin von ihrer Haftung für die Verunreinigung nach Art. 16 1 Hs. 2 CMNI nur entlastet, wenn sie ein taugliches Schiff stellt, eine anerkannte Fachfirma mit der Reinigung der Ladetanks beauftragt, ein gebräuchliches und geeignetes Reinigungsverfahren in Auftrag gibt – hier: das Butter-Wash-Verfahren – und nach der Reinigung ein unabhängiger Sachverständiger das Schiff inspiziert und freigibt. Wenn es dann trotzdem durch eine unbekannt Begebenheit zu der Verunreinigung auf dem Schiff kommt, haftet ein Frachtführer dafür nach der CMNI nicht (LG Hamburg RdTW 2017, 399).

Weder das erforderliche Reinigungsverfahren, noch eine anschließende sachverständige Prüfung wurden durch die Klägerin veranlasst ...

Anmerkung der Redaktion:

Das Landgericht Würzburg hatte über Ansprüche eines Zwischenfrachtführers zu entscheiden, der im eigenen Namen (Freistellung, respektive Begleichung von) Schäden des ausführenden Frachtführers und dessen Versicherer geltend gemacht hat.

Leider hatte das Landgericht Würzburg aus prozessrechtlichen Gründen keine Veranlassung über die Frage zu entscheiden, ob ein Absender bei einer angeblichen Kontamination des Produktes im Schiff verpflichtet bleibt, das ihm nach wie vor gehörende (verunreinigte) Produkt wieder zurückzunehmen. Der Liegegeldanspruch war nur allein deshalb entstanden, weil der Absender sich geweigert hatte, das Produkt zurückzunehmen.

Die prozessrechtliche Begründung der Klageabweisung ist wenig überzeugend. Die Feststellungsklage (Freistellungsklage) soll unzulässig sein, weil eine vorrangige Leistungsklage möglich sei, die Leistungsklage dagegen soll unzulässig sein, weil keine zufällige Schadensverlagerung im Sinne der Drittschadensliquidation eingetreten sei. Es ist schon sehr fraglich, ob der ausführende Frachtführer einen Direktanspruch gegen den (Haupt-)Absender hat. Das Gesetz regelt in § 437 HGB und Artikel 4 CMNI nur den umgekehrten Fall, nämlich den Direktanspruch des Absenders gegen den ausführenden Frachtführer. Angesichts der weiten Auslegung der Grundsätze der Drittschadensliquidation im Transportrecht sollte der Zwischenfrachtführer, der den Anspruch hat, die Zahlung an den ausführenden Frachtführer, der den Schaden hat, verlangen können. Mindestens aber muss der Zwischenfrachtführer das Recht haben, Freistellung von Forderungen des ausführenden Frachtführers zu verlangen. Angesichts unterschiedlicher Haftungsregime in Frachtführerketten und angesichts der komplexen Rechtslage zur Verjährung muss jedes Glied einer Frachtführerkette die Möglichkeit haben, Freistellung von der einen Seite zu verlangen, bevor die andere Seite Zahlung erhalten hat. Dies geschieht regelmäßig und zweckmäßigerweise durch eine Freistellungsklage, gegebenenfalls unter Streitverkündung. Wegen der erheblichen Dauer eines Regressprozesses muss es auch vor Zahlung des Schadenersatzes möglich sein, den Regress zu sichern durch Titulierung eines Freistellungsanspruches.

Hinsichtlich des Anspruches auf Ersatz von Ladungsschaden, den der beklagte Absender widerklagend geltend gemacht hatte, hat das Landgericht Würzburg sich im Urteil nicht mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Verantwortung für die Anforderungen an ein zu beladendes Tankschiff beim Absender als Warenfachmann oder beim Frachtführer als Transportfachmann liegt. Es gibt gute Argumente dafür, dass der Absender als Warenfachmann verpflichtet ist, konkrete Reinheitsanforderungen an die Tanks eines Tankschiffes nach den im CDNI legaldefinierten Begriffen zu fordern und auch die Kosten dafür zu tragen, wie das Handelsgericht Antwerpen (ZfB 2019, SaS 2628 f) kürzlich entschieden hat.

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main*

Urteil des Landgerichts Würzburg, Az.: 1 HK O 2185/16 vom 13. Dezember 2019, rechtskräftig

erlässt das Landgericht Würzburg – 1. Kammer für Handelssachen – durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht am 13.12.2019 aufgrund des Sachstands vom 22.11.2019 ohne mündliche Verhandlung mit Zustimmung der Parteien gemäß § 128 Abs. 2 ZPO folgendes Endurteil

Die Klage wird abgewiesen.

Auf die Widerklage hin, wird die Klägerin verurteilt, an die Beklagte € 29.667,75 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über Basiszins hieraus seit 15. Dezember-2016 zu zahlen.

Auf die Widerklage hin, wird die Klägerin weiterhin verurteilt, an die Beklagte vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von € 1.141,90 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über Basiszins seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

Das Urteil ist für die Beklagte gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Der Streitwert wird auf 310.467,75 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Freihaltung von allen Forderungen der ebenfalls. Streitverkündeten Firma T wegen angeblich von T gegen sie gerichteter Forderung über insgesamt € 280.800,00 bestehend aus Entsorgungskosten für die Ladung in Höhe von € 126.900,00, einer Frachtforderung zur Entsorgungsstelle in Höhe von € 10.000,00 sowie Liegegeldern in Höhe von € 133.100,00 und weiteren 10.800,00 €.

Widerklagend macht die Beklagte € 29.667,75, davon € 23.000,00 als Schadensersatz für den Ladungsschaden und € 6.667,75 an Sachverständigenkosten, geltend.

Den wechselseitigen Forderungen zugrunde liegt die Beauftragung der Klägerin durch die Beklagte mit der Beförderung von ca. 1.000 t Ammoniumsulfatlösungen (kurz: ASL) von Antwerpen nach Magdeburg. Dieses Produkt kann in der Landwirtschaft als Düngemittel eingesetzt werden. Die Beklagte handelt mit diesem Produkt. Sie kauft ASL von industriellen Herstellern auf und verkauft es an die Landwirtschaft versorgende Unternehmen. Hierzu hat die Beklagte die Klägerin in der Vergangenheit bereits mit Transporten von ASL per Binnenschiff beauftragt. So hat die Klägerin

für die Beklagte bereits Anfang August 2016 eine Partie ASL von B-Antwerpen nach D-Magdeburg befördert. Weitere ASL-Transporte durch die Beklagte waren vorausgegangen. Der Klägerin war bekannt, dass es sich bei dem Transportprodukt ASL zum einen um einen in der Landwirtschaft als Düngemittel verwendeten Stoff handelt, zum anderen, dass für den Transport von ASL die Laderäume wie auch die Lade- und Löschleitungen des einzusetzenden Schiffes gereinigt sein müssen. Entsprechend hat die Beklagte der Klägerin auch für den streitgegenständlichen Transport aufgegeben, ein Binnentankschiff mit gereinigtem Ladungsbereich einzusetzen. Die Klägerin nominierte für den streitgegenständlichen Transport das TMS »E« der Streitverkündeten T, das am 20. September 2016 im Ladehafen Antwerpen am Steiger der Streitverkündeten L (Verkäuferin des ASL) zur Beladung vorgelegt wurde. Die Streitverkündete L war für die Verladung des ASL in das TMS »E« verantwortlich. Vor Beginn der Beladung hat Steigerpersonal der L das TMS »E« besichtigt. Im Zuge der Beladung wurden aus dem Schiff Proben gezogen, deren Analyse nach Ansicht der Beklagten eine Kontamination mit mineralölhaltigen Stoffen ergab. ASL hingegen enthält keinerlei Kohlenstoffbestandteile. Die Beladung wurde sofort gestoppt. Es waren aber bereits ca. 500 t des Produkts in das Schiff gepumpt. Die Beklagte hat sich geweigert die Ladung zurückzunehmen, da sie der Auffassung ist, dass die Klägerin die Ladungskontamination zu vertreten hat. Das Schiff blieb mit der kontaminierten Ladung nach Angaben der Klägerin bis Anfang November 2016 im Ladehafen Antwerpen, liegen. Erst am 15. November 2016 hat die Streitverkündete T das Schiff nach Kampen gefahren, wo die kontaminierte Ladung am 21. November 2016 gelöscht wurde.

Die Klägerin ist der Ansicht, dass das ASL im Schiff nicht durch dort verbliebene Ladungsreste im TMS »E« kontaminiert worden sei. TMS »E« sei gereinigt, ausgewaschen und gebuttert vorgelegt worden. Der Steigermann habe das Schiff inspiziert und als ladetauglich akzeptiert. Die Klägerin stellt die Möglichkeit in den Raum, dass das ASL bereits bei Beladung des Schiffes am 23.09.2017 kontaminiert war. Die Beklagte sei zur Rücknahme der Ladung verpflichtet gewesen. Die Ursache der Überschreitung der Liegezeit habe die Beklagte gesetzt. Das TMS »E« sei wegen der fehlenden Bereitschaft der Beklagten die Kosten für die Löschung der kontaminierten Ware zu übernehmen, für 52 Tage still gelegen. Für die Entsorgung habe die Streitverkündete T € 126.900,00 aufgewandt.

Die Klägerin beantragt:

1. a. Es wird festgestellt, dass die Beklagte die Klägerin von allen Forderungen der Streitverkündeten freizustellen hat, die diese mit der Begründung erhebt, dass am 23. September 2016 in Antwerpen 540 Tonnen ALS in TMS »E« geladen und nicht mehr gelöscht wurden, insbesondere von Entsorgungskosten für die Ladung in Höhe von 126.900,00 €, einer Frachtforderung Antwerpen/Kampen zur Entsorgung in Höhe von 10.000,00 € sowie Liegegeldern vom 21. September bis 15. November 2016 in Höhe von 133.100,00 € und vom 17. bis 21. November 2016 in Höhe von 10.800,00 €, insgesamt also 280.800,00 €.

b. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 3.104,90 € nebst 8 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatz-Überleitungsgesetz hieraus seit Klagezustellung zu zahlen.

Hilfsweise für den Fall der Unzulässigkeit der Feststellungsklage:

1.a. Die Beklagte wird verurteilt, an die Streitverkündete, T, Entsorgungskosten für die Ladung in Höhe von 126.900,00 € sowie Frachtkosten in Höhe von 10.000,00 € sowie Liegegelder vom 21. September bis 15. November 2016 in Höhe von 133.100,00 € und vom 17. bis 21. November 2016 in Höhe von 10.800,00 €, insgesamt also 280.800,00 € nebst 9 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatz-Überleitungsgesetz seit Klagezustellung zu zahlen.

b. Der Klageantrag (1 b.) wird unverändert aufrechterhalten.

Die Beklagte: beantragt, die Klagen abzuweisen und erhebt Widerklage mit folgenden Anträgen:

Die Klägerin wird verurteilt, an die Beklagte € 29.667,75 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über Basiszins hieraus seit 15. Dezember 2016 zu zahlen.

Die Klägerin wird verurteilt, an die Beklagte vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von € 1.141,90 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über, Basiszins seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte behauptet, dass die Beladung bereits am 20.09.2017 begonnen wurde, aber dann wegen der vor Ort festgestellten Kontamination abgebrochen werden musste. Der Steigermann habe lediglich eine oberflächliche Sichtprüfung des TMS »E« vorgenommen. Sodann hätten ab 21.09.2017 vor Ort eingeschaltete Experten der Versicherung des Schiffes und der Beklagten festgestellt, dass das in dem Landtank befind-

liche ASL keinerlei Kontaminationen aufgewiesen habe. Es sei weiter festgestellt worden, dass die zur Beladung landseitig verwandten Leitungen ausschließlich für ASL verwandt wurden und ebenfalls keine Kontaminationen aufgewiesen hätten. TMS »E«, das die Streitverkündete erst kurz zuvor erworben hatte, sei erstmals für eine Ladungsreise eingesetzt und von dem Voreigentümer überwiegend zur Beförderung von mineralöhlhaltigen Waschwassern eingesetzt worden. So soll das Schiff am 25. August 2016 am Abfallstoffen Terminal in NL-Moerdijk eine Ladung von 879 t eines erdölartigen Produktes gelöscht haben. Nach dem Löschen sei das Schiff nicht gereinigt worden. Die eingetretene Kontamination an der streitgegenständlichen Ladung beweise, dass TMS »E« ungereinigt, mit Resten der Vorladungen in den Ladeleitungen und den Laderäumen, zur Übernahme der streitgegenständlichen Partie ASL in Antwerpen vorgelegt worden sei. Die Klägerin habe somit vertragswidrig ein zur Übernahme der Ladung ungeeignetes Schiff vorgelegt. Sie habe es offenbar versäumt, das Schiff auf seine Eignung zu prüfen. Entgegen der Auffassung der Klägerin sei die Beklagte nicht zur Rücknahme der kontaminierten Ladung verpflichtet. Liegegeldansprüche der Klägerin seien ebenfalls ausgeschlossen, da die Ursache der Überschreitung der Ladezeit ausschließlich in der Risikosphäre der Klägerin gelegen habe.

Das Gericht hat Beweis erhoben durch die uneidliche Vernehmung der Zeugen Leeuwen und Petrov. Insoweit wird auf das Sitzungsprotokoll vom 31.05.2017 verwiesen. Das Gericht hat weiterhin Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen Sachverständigen Gutachtens des Sachverständigen Vermaas vom 26.11.2018. Mit Zustimmung der Parteien hat das Gericht die Durchführung des schriftlichen Verfahrens nach § 128 Abs.2 ZPO angeordnet. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Parteivortrags wird auf die gewechselten Schriftsätze verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage war abzuweisen und der Widerklage war stattzugeben.

1. Die Feststellungsklage ist unzulässig. Ist eine Klage auf Leistung möglich und zumutbar und erschöpft sie das Rechtsschutzziel, fehlt einem Kläger das Feststellungsinteresse, weil er im Sinne einer besseren Rechtsschutzmöglichkeit den Streitstoff in einem Prozess klären kann. Die auf Feststellung des Anspruchsgrunds gerichtete Feststellungsklage ist dann unzulässig (st. Rspr., vgl. BGHZ 5, 314 [315] NJW 1952, 740 und BGH, NJW-RR 2012, 1223 = WM 2013, 232 Rn. 14; Zöller/Greger, ZPO, 31. Aufl., § 256 Rn. 7 a).

1. a. Die von der Klägerin begehrte die Feststellung gegenüber der Beklagten, die Klagepartei von Forderungen der T in Höhe von insgesamt 280.000 € freizustellen, ist unzulässig, weil die Klägerin wegen der bezifferbaren Forderungen vorrangig im Wege der Leistungsklage vorzugehen hat.

Die in der Anlage K 6 in Bezug genommene Rechnung der T vom 15.11.2016 kann allenfalls geforderten Liegegeldansprüche in Höhe von 133.100,00 € betreffen. Insoweit war die Leistungsklage vorrangig.

Hinsichtlich der Entsorgungskosten in Höhe von 126.900 € ist T durch die P & I Versicherung nach Vortrag der Klägerin entschädigt worden sein. Losgelöst von der Aktivlegitimation führt auch dies dann zu einem Vorrang der Leistungsklage. Auch die 10.000 € Frachtkosten zur Entsorgungsstelle konnte die Klägerin schon bei Klageerhebung beziffern. Auch insoweit besteht ein Vorrang der Leistungsklage. Entsprechendes gilt auch für das Liegegeld in Höhe von 10.800 €.

Die Klägerin hätte somit die Freistellung von diesen Forderungen (Leistungsklage) und nicht nur die Feststellung der Pflicht zur Freistellung (Feststellungsklage) begehren müssen.

b. Im Übrigen, soweit die Klägerin die Feststellung der Freistellung von weiteren möglichen Forderungen der T begehrt, sind diese zwar nicht beziffert, aber auch nicht konkretisiert. Das Rechtsverhältnis, welches durch die Klage nach § 256 Absatz 1 ZPO festgestellt werden soll, braucht zwar nicht unmittelbar zwischen den Parteien des Rechtsstreits zu bestehen; vielmehr kann auch ein Rechtsverhältnis zwischen einer Prozesspartei und einem Dritten zum Gegenstand einer Feststellungsklage gemacht werden, sofern die Klägerin ein rechtliches Interesse an der alsbaldigen Feststellung des streitigen Rechtsverhältnisses gerade gegenüber der anderen Prozesspartei hat (BGH NJW 1985, S. 2194; NJW-RR 2004, S. 595). Der Transportvertrag zwischen der Klägerin und der T sollte vorliegend aber nicht zwischen den Parteien festgestellt werden, sondern diene lediglich als Vorfrage im Rahmen einer möglichen Haftung der Klägerin.

Die Klägerin hat aber ein rechtliches Interesse an alsbaldiger Feststellung darzutun. Die Feststellung der Freistellung von Haftungsansprüchen setzt die Möglichkeit des Schadeneintritts voraus. Bei reinen Vermögensschäden hängt die Zulässigkeit der Feststellungsklage darüber hinaus von der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückgehenden Schadeneintritts ab (BGHZ 166, S. 84; BGH BeckRS 2013, S. 10833). Eine solche hin-

reichende Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückgehenden Schadeneintritts, wegen eines erst künftig aus dem Rechtsverhältnis zwischen der Klägerin und der T erwachsenden Schadens kann nur angenommen werden, wenn er nach der Lebenserfahrung und dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge hinreichend wahrscheinlich ist (BGHZ 28, S. 225 = NJW 1959, S. 97 BGH, NJW-RR 1989, S. 1367). Nur wenn ein absolut geschütztes Rechtsgut bereits verletzt oder der Klägerin sogar ein Teilschaden schon entstanden ist, genügt es, wenn die spätere Verwirklichung eines weiteren Schadens in absehbarer Zeit nach der Art der Verletzung möglich erscheint und nicht gerade fernliegt (BGH, VersR 1967, S. 256 BGH, NJW-RR 1989, S. 1367 NJW-RR 1990, S. 122).

Anders verhält es sich hingegen bei einer Norm zum Schutz des Vermögens im Allgemeinen, falls zuvor eine behauptete rechtswidrige Handlung in zu vertretender Weise abgeschlossen, aber noch ungewiss ist, ob sie überhaupt einen Schaden auslösen wird. Hier gebietet es der Schutz der Beklagten, dass die Wahrscheinlichkeit für den Eintritt irgendeines Schadens für jeden einzelnen künftigen Anspruch wenigstens substantiiert dargetan wird, ehe eine Feststellungsklage anhängig gemacht werden darf (vgl. BGH, NJW 1992, S. 697). Anderenfalls würde der Beklagten – trotz des bestehenden Rechtsverhältnisses – ein Rechtsstreit über gedachte Fragen aufgezwungen, von denen ungewiss wäre, ob sie jemals praktische Bedeutung erlangen könnten. Darauf braucht sich von Rechts wegen niemand einzulassen. Zwar setzt § 256 ZPO nicht voraus, dass alle Umstände, von denen die Entstehung der festzustellenden Rechtsfolge abhängt, bereits eingetreten sind; es genügt, dass diese in ihrem Grund schon angelegt ist. Aber das Substrat einer Rechtsbeziehung, aus der sich die festzustellende Rechtsfolge ergibt, muss schon gegenwärtig vorhanden sein; die Möglichkeit allein, dass sich bei einer derzeit nicht einmal in ihren Grundlagen überschaubaren Entwicklung die festzustellenden Ansprüche ergeben können, ersetzt das nicht (vgl. BGHZ 4, 133, 135; NJW 1962, 1723; VersR 1966, 875, 877; MDR 1976, 472, 473; BeckRS 1983, 30389528).

Die Klägerin konnte über die bereits bezifferten Forderungen hinaus nicht substantiiert darlegen bzw. klarstellen, welche weiteren Forderungen der T insoweit gegenwärtig im Raum stehen.

2. Zur hilfsweise erhobenen Leistungsklage:

Die nachträgliche Stellung des Hilfsantrags ist eine objektive Klagehäufung, auf die die Vorschriften über die Kla-

geänderung nach §§ 263, 264 ZPO entsprechend anwendbar sind (BGHZ 158, 295 = NJW 2004, 2152 [2154]; NJW 2007, 2414 Rn. 8). Die Umstellung vom Feststellungs- auf den Leistungsantrag stellt gemäß § 264 Nr. 2 ZPO keine Klageänderung dar.

Die Klägerin kann die hilfsweise geltend gemachten Zahlungsansprüche in Höhe von insgesamt 280.000,00 € auch nicht im Wege der Drittschadensliquidation geltend machen.

aa. Die Grundsätze der Drittschadensliquidation kommen auch im Seefrachtrecht zur Anwendung.

Die Drittschadensliquidation soll verhindern, dass dem Schädiger durch vertragliche Vereinbarungen zwischen seinem Gläubiger und einem Dritten, die den Schaden vom Gläubiger auf den Dritten verlagern, ein ungerechtfertigter Vorteil entsteht. Die Rechtsbeziehungen zwischen dem Ersatzberechtigten und dem Dritten sind für den Schädiger grundsätzlich ohne Bedeutung (BGH NJOZ 2011, 244).

bb. Auf Grund einer Vertragspflichtverletzung kann der Vertragspartner den daraus entstehenden Schaden grundsätzlich nur insoweit geltend machen, als er bei ihm selbst eingetreten ist (vgl. BGH, NJW 1998, 1864 [1865] = DNotZ 1998, 634). In besonders gelagerten Fällen lässt die Rechtsprechung allerdings eine Drittschadensliquidation zu, bei der der Vertragspartner den Schaden geltend machen kann, der bei dem Dritten eingetreten ist, der selbst keinen Anspruch gegen den Schädiger hat. Für die Zulassung einer Drittschadensliquidation ist wie dargelegt der Gesichtspunkt maßgebend, dass der Schädiger keinen Vorteil daraus ziehen soll, wenn ein Schaden, der eigentlich bei dem Vertragspartner eintreten müsste, zufällig auf Grund eines zu dem Dritten bestehenden Rechtsverhältnisses auf diesen verlagert ist (vgl. BGH, DNotZ 1983, 509 = WM 1983, 416). Die Anwendung der Grundsätze der Drittschadensliquidation scheidet aus, wenn die Drittschadensliquidation zu einer dem allgemeinen Vertragsrecht widersprechenden Schadenshäufung führen würde (vgl. BGH NJW 2016, 1089).

Das Gericht kann vorliegend keine solche zufällige Schadensverlagerung auf Grund eines Rechtsverhältnisses zwischen der Klägerin, der Beklagten und der T sehen. Vielmehr besteht nach dem Vortrag der Klägerin eine frachtrechtliche Vereinbarung mit ihr und der T als ausführende Frachtführerin. Damit hat die T eigene vertragliche Ansprüche gegen die Klägerin in Bezug auf Liegegeld, Entsorgungskosten und Zusatzfracht-

kosten und, den Klägerinvortrag unterstellt, dies auch der Höhe nach (ebenso OLG Nürnberg RdTW 2018, 344; ZfB 2018, SaS 2513 ff). Auf Schadensersatzansprüche gegen die hiesige Beklagte müsste die T insoweit nicht ausweichen. Die den §§ 249 ff. BGB zugrundeliegende Entscheidung, dass dem nur mittelbar Geschädigten kein eigener Schadensersatzanspruch zusteht, führt vorliegend nicht zu einer ungerechtfertigten Entlastung des vermeintlichen Schädigers (Beklagte). Vielmehr könnte die Klägerin ihrerseits die Beklagte in Regress nehmen, soweit die T ihrerseits gegen die Klägerin vorgegangen ist. Die für die anerkannten Fallgruppen der ausnahmsweisen Zulassung der Drittschadensliquidation notwendigen Verlagerung des Schadens auf den mittelbar Geschädigten und damit einhergehenden ungerechtfertigten Entlastung des Schädigers (Beklagte) von seiner Ersatzpflicht, liegt in der hier gegebenen Fallkonstellation gerade nicht vor.

Die Klägerin geht auch nicht aus abgetretenem Recht vor.

Die Klage war daher insgesamt abzuweisen.

II. Zur Widerklage

Die zulässige Widerklage ist gegen die Klägerin gemäß Artikel 16, 29 des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) CMNI in Höhe von 29.667,75 € begründet.

Gemäß Art. 25 Abs. 1 Rom 1-VO (Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht) ist das CMNI grundsätzlich anwendbar. Nach Art. 25 Abs. 1 Rom 1-VO berührt die Rom 1-VO nicht die Anwendung internationaler Übereinkommen, denen ein oder mehrere Mitgliedsstaaten zum Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung angehören und die Kollisionsnormen für vertragliche Schuldverhältnisse enthalten. Bei dem CMNI handelt es sich um einen völkerrechtlichen Vertrag, zu deren Vertragsstaaten sowohl Deutschland als auch die Niederlande gehören.

Nach Art. 16 Abs. 1 CMNI haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferzeit entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht wurde, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

Anders als § 426 HGB stellt das CMNI damit nicht auf einen besonders gewissenhaften Frachtführer ab, der die äußerste ihm zumutbare Sorgfalt angewendet hat. Vielmehr lässt es die Beachtung allgemeiner Sorgfaltspflichten ausreichen. Dem Frachtführer wird damit der Entlastungsbeweis im Vergleich zum deutschen allgemeinen Transportrecht erleichtert. Damit entspricht der durch Art. 16 I, 2. Hs. CMNI vorgegebene Sorgfaltsmaßstab dem des § 276 BGB, des § 347 1 HGB und des § 606 S. 2 HGB (OLG Hamburg RdTW 2014, 239; Rammung Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 2009, Rz. 448).

Auf den Haftungsausschlussgrund des Art. 16 I, 2. Hs. CMNI kann sich die Klägerin nach dem Ergebnis der vom Gericht durchgeführten Beweisaufnahme nicht mit Erfolg berufen. Denn die Einholung des schriftlichen Sachverständigengutachtens hat ergeben, dass die Klägerin die ihr obliegenden Sorgfaltspflichten nicht beachtet hat und deshalb die Kontamination für sie nicht unvermeidbar i. S. d. Art. 16 I CMNI war.

aa. Nach Art. 3 Abs. 3 S. 2 CMNI hat der Frachtführer vor und bei Antritt und während der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in lade-tüchtigem Zustand, fahrtüchtig, bestimmungsgemäß ausgerüstet und bemannt ist.

Es obliegt dem Frachtführer darzulegen und zu beweisen, dass diese Mängel trotz Anwendung der gehörigen Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren (Münchener-Kommentar, HGB/Otte, 4. Aufl. 2020, CMNI Art. 3 Rn. 14).

bb. Ladungstüchtig ist ein Schiff, wenn es geeignet ist, die Ladung unversehrt aufzunehmen und während der Reise vor Beschädigungen zu schützen im Hinblick auf andere Transportgefahren als die Gefahren der See (Münchener-Kommentar, HGB/Pötschke, 4. Aufl. 2020, HGB § 485 Rn. 8). Im klassischen Stückgutverkehr ist es entscheidend, dass die Laderäume tatsächlich für die Güter geeignet sind. Diese müssen sich in einem für die Aufnahme, Beförderung, Erhaltung sowie das Löschen der Güter erforderlichen Zustand befinden (Münchener-Kommentar, HGB/Pötschke, 4. Aufl. 2020, HGB § 485 Rn. 9).

cc. Grundsätzlich ist es die Pflicht des Frachtführers, das Transportgut ordnungsgemäß zu transportieren. Zu einer ordnungsgemäßen Beförderung gehört die Verwendung intakter Transportfahrzeuge. Ebenso, wie sich ein Absender darauf verlassen kann, dass der Frachtführer ein Transportmittel gestellt hat, das vertragskonform sauber ist (BGH

VersR 1969, 228, 229; Koller, TranspR, 9. Aufl., § 412, Rn. 5, S. 123), kann er sich auch darauf verlassen, dass sein Gut in geeigneten Tanks befördert wird und nicht durch Materialreste in Rohrleitungen oder an der Tankbeschichtung verunreinigt wird.

dd. Er braucht das Transportmittel nicht auf Mängel zu überprüfen, darf aber erkannte oder evidente Mängel nicht ignorieren (Koller, ebenda). Dass hier die Ungeeignetheit der Tanks bzw. der Rohrleitungen für die Klägerin bzw. den für die Verkäuferin des ASL tätigen Steiger auf ersten Blick ersichtlich war, ist nicht dargetan. Selbst wenn man der Klägerin ein mögliches Verschulden des Steigers, der die Laderäume kontrolliert hat zurechnet, würde dieses Verschulden vor dem Hintergrund, dass ein Binnenschiffer sein Schiff selbst kennen muss, insgesamt zurücktreten (OLG Hamburg RdTW 2019, 424; ZfB SaS 2621 f). Dies folgt letztlich auch aus Art. 16 CMNI der dem Frachtführer eine Spezialhaftung für bestimmte Schadensformen (Koller, 9. Aufl. 2016, CM-NI Art. 16 Rn. 1) auferlegt und diesem einen Entlastungsnachweis ermöglicht.

ee. Die Klägerin und Widerbeklagte ist als Frachtführerin von ihrer Haftung für die Verunreinigung nach Art. 16 1 Hs. 2 CMNI nur entlastet, wenn sie ein taugliches Schiff stellt, eine anerkannte Fachfirma mit der Reinigung der Ladetanks beauftragt, ein gebräuchliches und geeignetes Reinigungsverfahren in Auftrag gibt – hier: das Butter-Wash-Verfahren – und nach der Reinigung ein unabhängiger Sachverständiger das Schiff inspiziert und freigibt. Wenn es dann trotzdem durch eine unbekannte Begebenheit zu der Verunreinigung auf dem Schiff kommt, haftet ein Frachtführer dafür nach der CMNI nicht (LG Hamburg RdTW 2017, 399).

Weder das erforderliche Reinigungsverfahren, noch eine anschließende sachverständige Prüfung wurden durch die Klägerin veranlasst.

aaa. Der Gerichtssachverständige hat zutreffend festgestellt, dass ein Schiff, das einen Produktwechsel von einem mineralölhaltigen Produkt zu einem Produkt wie Ammoniumsulfatlösung vollzieht, die Laderäume und Lade-Löschleitungen sehr gut reinigen muss, nämlich durch ein mehrstufiges Reinigungsverfahren, bei dem (1) Butterworth-Waschmaschinen mit heißem Wasser mit einer Temperatur von 80 °C über zwei Stunden im jeweiligen Raum bzw. die jeweilige Leitung reinigen, daran anschließend (2) ein Einsatz mit einer Butterworth-Waschmaschine mit heißem Wasser und mit Waschmittel über einen Zeitraum von einer Stunde, woran (3) ein 30-minütiger

Einsatz einer Butterworths-Waschmaschine mit heißem Wasser anzuschließen ist. Hierauf sind (4) die Ladungstanks, die Ladungsleitungen und Ladungspumpen nachzulenzen und zu trocknen. Der Gerichtssachverständige führt überdies aus, dass dieser Standard bei der Verwendung von beschichteten Tanks und Edelstahl tanks gilt. Ob für ein Schiff wie TMS »E«, das über einfache Eisentanks verfügte, noch weit strengere Maßstäbe gelten, kann dahinstehen.

bbb. Stattdessen wurden die Räume nur jeweils maximal 30 Minuten mit heißem Wasser ausgewaschen. Es kam eine Butterworth-Waschmaschine für 6 Stunden zum Einsatz, was bei gleichmäßiger Zeiteinteilung 30 Minuten für jeden der 12 Ladetanks von TMS »E« bedeutet. Die Butterworth-Waschmaschine muss allerdings in dieser Zeit erst noch zum Einsatz gebracht werden. Nach Aussage des Zeugen P im Beweistermin vom 31. Mai 2017 benötigt man »zwei Leute um das Gerät von einem Tank zu m anderen zu befördern«. Es kann dahinstehen, wieviel Zeit für die Ummontage von einem Tank auf den anderen benötigt wurde, bevor mit dem eigentlichen Tankreinigungsvorgang begonnen werden kann. Jedenfalls wurde keinesfalls für einen Tank zwei Stunden Zeit aufgewendet. So hat der Zeuge P im Beweistermin vom 31. Mai 2017 weiter berichtet, dass »Raum 1, mit 80 Grad warmem Wasser 40 bis 45 Minuten gewaschen worden sei. Wenn: man für den ersten Tankraum 40 bis 45 Minuten verwendete, verbleiben für die übrigen elf Räume weniger Zeit als 30 Minuten.

Zudem steht aufgrund der Aussage des Schiffsführers P fest, dass die Tankräume nur mit heißem Wasser ausgewaschen wurden. Reinigungsmittel waren nicht verwandt worden.

ccc. Damit steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass dieser Reinigungsvorgang unzulänglich war, losgelöst davon, ob der vom Gerichtssachverständigen zitierte »Cleaning Guide« von Dr. Verwey für ein Schiff wie TMS »E« direkt anwendbar ist. Entscheidend ist, dass der Klägerin und Widerbeklagten nicht nachgewiesen werden musste, dass sie schuldhaft oder gar leichtfertig, gegen ihre Pflicht verstoßen hat, ein ladungsgerechtes Schiff vorzulegen. Vielmehr kann sich die Klägerin und Widerbeklagten entlasten, wenn sie eine anerkannte Fachfirma mit der Reinigung der Ladetanks beauftragt, ein gebräuchliches und geeignetes Reinigungsverfahren in Auftrag gibt, bezogen auf Verunreinigungen durch Vortransporte und aktuell anstehendem Transport. Diesen Entlastungsnachweis konnte sie nicht zur Überzeugung des Gerichts führen. Auch eine

Inspektion durch einen Steiger der Verkäuferin entlastet sie insoweit nicht.

c. Der Frachtführer haftet nach Art. 16 CMNI für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

aa. Ersetzt wird der Wert des Gutes, der nach Maßgabe des Art. 19 III CMNI der hypothetische Wert am Ablieferungsort ist (Koller, 9. Aufl. 2016, CMNI Art. 19 Rn.2). Die Beklagte hat nachgewiesen, dass sie insoweit 46 € je Tonne am Löschort erzielt hätte. Dies ergibt bei 500 Tonnen insgesamt 23.000 € Wertersatz.

Soweit die Klägerin davon wiederum 11.375 € wegen ersparter Fracht abziehen will, ist dies nicht gerechtfertigt. Zwar ist zutreffend, dass für die vorgesehenen 1.000 Tonnen 22.750 € Fracht zwischen den Parteien vereinbart waren. Gleichwohl ist, auch bei Rückgriff wegen fehlender Vereinbarungen im Frachtvertrag auf das ergänzend anwendbare Recht (Art. 29 CMNI), vorliegend nach allgemeinen Grundsätzen keine Anrechnung ersparter Aufwendungen veranlasst. Die Beklagte konnte vielmehr die gesamte Charge von 1.000 Tonnen zu je 46 € nicht wie vorgesehen abverkaufen. Daher ist nicht plausibel, warum hinsichtlich der 500 Tonnen kontaminierten Materials beim Wertersatzanspruch ersparte Aufwendungen zu berücksichtigen sein sollen, wenn im Übrigen die restlichen 500 Tonnen offenbar ebenfalls nicht wie vereinbart befördert wurden. So ist im vergleichbaren Fall eines Beförderungshindernisses ein Anspruch auf anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung zwar möglich dieser Anspruch wird aber gem. § 420 Abs. 2 S.2 HGB beschränkt durch das Interesse des Absenders, wenn das Hindernis dem Risikobereich des Frachtführers zuzuordnen ist (OLG Köln BeckRS 2010, 10815). Ebenso ist hier zu entscheiden, weil es im Risikobereich der Klägerin lag, dass ein ladungsgerechtes Schiff vorgelegt wird und damit auch keine anteiligen Frachtförderungen gegengerechnet werden können und zwar losgelöst davon ob Art. 19 III CMNI insoweit nicht abschließend den Wertersatz regelt.

bb. Weiterhin sind nach Art 16 CNMI die Kosten für das vorgerichtlich beauftragten Sachverständigen in Höhe von 6667,75 € zu ersetzen.

Die Klägerin hatte als Frachtführer willentlich den mittelbaren Besitz am La-

dingsgut übernommen, nachdem der Absender das Gut ins Schiff verladen lies (Koller, 9. Aufl. 2016, CMNI Art. 16 Rn. 2-2a). Sodann kam es zur Kontamination. Die Klägerin und Widerbeklagte konnte wie dargelegt nicht beweisen, dass auch ein sorgfältiger Frachtführer die Kontamination nicht hätte vermeiden können. Die Beklagte und Widerklägerin ist nach schadensrechtlichen Grundsätzen in der Wahl der Mittel zur Schadensbehebung frei. Sie darf zur Schadensbeseitigung grundsätzlich den Weg einschlagen, der aus ihrer Sicht ihren Interessen am besten zu entsprechen scheint (vgl. BGH NJW 2005, 1112 = VersR 2005, 558 [559]), SO dass sie berechtigt war, einen qualifizierten Gutachter ihrer Wahl mit der Erstellung des Schadensgutachtens zu beauftragen. Die Kosten sind vom Standpunkt eines verständigen, wirtschaftlich denkenden Menschen in der Lage der Geschädigten zur Behebung des Schadens zweckmäßig und angemessen (BGHZ 115; 364 [369] = NJW 1992, 302; BGHZ 160, 377 [383] = NJW 2005, 51; BGHZ 162,161 [165] = NJW 2005, 1108).

cc. Weiterhin sind nach Art 16 CNMI die vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von € 1.141,90 zu erstatten.

dd. Die zugesprochenen Zinsen sind nach Verzugsgrundsätzen (§§ 286 ff, BGB) bzw. ab Rechtshängigkeit (§ 291 BGB) gegeben.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs.1 ZPO und die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 S.1 ZPO.

Der Streitwert der Klage war auf 280.800 € festzusetzen. Der Streitwert der Widerklage war mit 29.667,75 € anzusetzen. Beide Werte waren zu addieren.

1. Der Streitwert des Leistungsantrag bemisst sich – wie auch sonst bei Leistungsklagen – unabhängig von den Vollstreckungsaussichten nach dem Nominalwert der Forderung. Ziel des Feststellungsantrags ist sicherzustellen, dass tatsächlich die Forderung möglichst vollständig beglichen wird. Mehr als die Summe, die mit dem Leistungsantrag eingeklagt wird, kann der Gläubiger aber auch im besten Fall nicht erreichen, allenfalls weniger. Der Streitwert der im den Klageanträgen la geltend gemachten Freistellungsansprüche bemisst sich nach der Höhe der voraussichtlichen Inanspruchnahme der Klägerin, wobei aufgrund der ziffernmäßigen Geltendmachung vorliegend dieser Wert anzusetzen ist (vgl. insoweit MusielakNoitlHeinrich, 15. Aufl. 2018, ZPO § 3 Rn. 27). Da vorliegend eine Feststellungsklage geltend gemacht wird, ist ein Abschlag in Höhe von 20 % geboten (vgl. MusielakNoitlHeinrich, 15. Aufl. 2018, ZPO § 3 Rn. 27).

Der Wert eines Hilfsantrags ist gern. § 45 Abs. 1 Satz 2 GKG mit dem Wert des Hauptantrags zusammenrechnen, wenn nicht beide Ansprüche denselben Gegenstand betreffen, § 45 Abs. 1 Satz 3 GKG. Im letzteren Falle soll es den Prozessparteien gebührenrechtlich zugutekommen, dass das Gericht zwar über mehrere Anträge entscheiden muss, sich dafür aber im Wesentlichen auf der Beurteilung des gleichen Streitstoffs beschränken kann und dadurch Arbeitsaufwand erspart wird (BGH, Beschluss vorn 02. November 2005 – XII ZR 137/05, NZM 2006, 138).

Bei dem Begriff des Gegenstands in § 45 Abs. 1 Satz 3 GKG handelt es sich um einen selbstständigen kostenrechtlichen Begriff, der eine wirtschaftliche Betrachtung erfordert. Eine Zusammenrechnung hat dort zu erfolgen, wo eine wirtschaftliche Werthäufung entsteht und nicht ein wirtschaftlich identisches Interesse betroffen ist. Wirtschaftliche Identität liegt vor, wenn die in ein Eventualverhältnis gestellten Ansprüche nicht in der Weise nebeneinander bestehen können, dass – die vorn Kläger gesetzte Bedingung fortgedacht – allen stattgegeben werden könnte, sondern dass die Verurteilung gemäß dem einen Antrag notwendigerweise die Abweisung des anderen Antrags nach sich zöge (BGH, Beschluss vom 12. September 2013 – 1 ZR 58/11 -, juris).

Gemessen an diesen Grundsätzen betreffen der Hauptantrag und Hilfsantrag der Klägerin denselben Gegenstand, nämlich eine Schadensersatzverpflichtung wegen der fehlenden Kostenübemahrneerklärung des zu löschenden ASL. Leistungs- und Feststellungsklage sind somit auf dasselbe wirtschaftliche Ziel gerichtet.

2. Die Wert der Widerklage war streitwerterhöhend zu berücksichtigen. Für die Entscheidung der Frage, ob Klage und Widerklage denselben Gegenstand betreffen, stellt die Rechtsprechung üblicherweise darauf ab, ob die beiderseitigen Ansprüche einander ausschließen dergestalt, dass die Zuerkennung des einen Anspruchs notwendig die Aberkennung des anderen bedingt. Verschiedenheit der Streitgegenstände ist dann gegeben, wenn die Ansprüche nebeneinander bestehen können, so dass das Gericht unter Umständen beiden Ansprüchen stattgeben kann. Diese Abgrenzungsformel erfährt eine Ausnahme etwa dann, wenn mit Klage und Widerklage Teilansprüche aus demselben Rechtsverhältnis, die sich nicht decken, hergeleitet werden. So wird etwa eine Wertaddition trotz »materiell-rechtlichen Gleichlaufs« bejaht, wenn bei einem Werkvertrag der Besteller Rückgewähr seiner Anzahlung, der Unternehmer

dagegen den restlichen Werklohn verlangt (OLG Bamberg, JurBüro 1979, Seite 252), wenn der Käufer die Rückzahlung der geleisteten Kaufpreisanzahlung begehrt, der Verkäufer widerklagend die restliche Kaufpreissumme (OLG Nürnberg, AnwBl 1983, Seite 89).

Daher waren die Werte der Klage und mit dem der Widerklage zu addieren. Zwar geht es um Ansprüche der Parteien aus demselben Frachtvertrag, aber diese decken sich nicht bzw. schließen sich nicht gegenseitig aus. Die geltend gemachten Nebenforderungen erhöhen den Streitwert nicht, vgl. § 4 Abs. 1 ZPO.