

Pflichtenverteilung beim Laden und Löschen von Tankern



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

Im Rahmen des Artikels 16 CMNI gilt nicht der deutschrechtliche, besonders hohe Sorgfaltsmaßstab des § 426 HGB, sondern der allgemeine Sorgfaltsmaßstab der §§ 276 BGB, 347 HGB. Der Frachtführer haftet nur dann, wenn er und seine Erfüllungsgehilfen nicht alles nach den Fallumständen verkehrsbübliche getan haben, was sie zur Schadenverhinderung hätten unternehmen können.

Der Frachtführer muss beweisen, dass er sich im Hinblick auf nachgewiesene oder alle denkbaren Schadenursachen so verhalten hat, wie dies von einem sorgfältigen Frachtführer erwartet werden kann. Erforderlich ist allerdings, dass insoweit ein tatsächlicher Anhalt für die entsprechende Schadenursache bestehen muss, denn selbst derjenige, der die Unabwendbarkeit eines Unfallgeschehens zu beweisen hat, braucht nicht solche Unfallverläufe auszuschließen, welche zwar denkmöglich sind, für die aber keinerlei tatsächlicher Anhalt festgestellt werden kann.

Bestehen besondere vertragliche Vereinbarungen hinsichtlich der Durchführung von Reinigungsmaßnahmen nicht, dann scheidet insoweit ein Sorgfaltsverstoß des Frachtführers aus, das Transportmittel auf seine vertragskonforme Sauberkeit hin zu kontrollieren. Akzeptiert der Absender Vorreiseprodukte, die nach den eigenen Vorgaben nicht kompatibel sind, verzichtet er auf eine ursprünglich vorgesehene Spülung der Leitungen und macht keine konkreten Reinheitsvorgaben, wie etwa das Ventilieren der Tanks, dann ist auf Seiten des Frachtführers hinsichtlich dieser Maßnahmen nicht von einem sorgfaltswidrigen Verhalten auszugehen. Es kommt dann insoweit auch nicht mehr darauf an, was üblicherweise in einem Einheitstransport geschuldet ist und ob ein solcher Transport überhaupt vorlag.

Wird beim Löschen des Vorreiseproduktes das übliche Prozedere, das bislang zu keinerlei Problemen geführt hat, eingehalten, dann scheidet auch insoweit ein Sorgfaltsverstoß aus, wenn die Art und Weise des Löschens als mögliche Ursache für den Schaden in Betracht kommt.

Der bloße Verstoß gegen einen internationalen Sicherheitsleitfaden oder mögliche Fahrzeugmängel sind nicht zu berücksichtigen, wenn lediglich Möglichkeiten der Kontamination ohne tatsächliche Anhaltspunkte dafür in Rede stehen.

Urteil des Landgerichts Duisburg vom 28. September 2021, Az.: 22 O 46/19, nicht rechtskräftig.

Aus dem Tatbestand:

Die Klägerin macht gegen die Beklagte Ansprüche aus abgetretenem und übergebenem Recht der X GmbH, Lüdinghausen, geltend.

Die X GmbH beauftragte die Beklagte mit dem Transport von 1.100 t Ethanol per Binnenschiff von Amsterdam nach Lüdinghausen zu einem festen Frachtsatz in Höhe von 15.500,00 EUR.

In der Auftragsbestätigung der Beklagten wurde dabei als letzte und vorletzte Ladung jeweils Ethanol und als drittletzte Ladung Xylol angegeben. In der Schiffsnotation der IAL X ist in dem Feld »zusätzliche Bemerkung« Folgendes ausgeführt: »!! Barge will be flushed with approx. 1.000 Liters of Ethanol (Pipes, drainage System, Manifold, and so on). Afterwards this product will be segregated in the barge slop tank!!« ...

Am 14.07.2018 wurden die 1.100 t 96 % Ethanol in Amsterdam auf die »VIKING DRAKAR« verladen.

Dabei wurden im Auftrag des Verkäufers die Inspektion des Ladetanks, Probenahme sowie die Mengenkontrolle durch die S durchgeführt. Wegen der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die »Expertise Nr. T033.180717« des Zeugen R, Seiten 3, 4 »2. Vorgeschichte« Bezug genommen.

Wegen des S-Reports vom 14.07.2018 wird auf die Anlage B 4, nebst Übersetzung in Deutsch verwiesen. U.a. heißt es dabei zu diesem Rapport wie folgt:

(x) zufriedenstellend sauber zur Beladung einer Ladung Ethanol (Lebensmittelqualität)«.

Der Reinheitsgrad ist festgestellt: Keine (ergänze: Einwände), gut geleert und gestriped.«

Am 16.07.2018 beanstandete der Empfänger die Qualität der Ladung und reklamierte einen Fremdgeruch, wobei die Ursache hierfür nicht geklärt ist ...

Aus den Entscheidungsgründe:

Die Klage hat keinen Erfolg.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß den §§ 86 VVG, 398 BGB, 16 Abs. 1, 17 Abs. 2, 21 Abs. 1 CMNI.

Ein entsprechender Anspruch scheidet jedenfalls aus, weil davon auszugehen ist, dass ein etwaiger Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können. 1.)

Nach der Verschuldensvermutung und der Beweislastverteilung des Artikel 16 CMNI obliegt es dem Frachtführer darzulegen, dass der entstandene Schaden bzw. die schadensursächlichen Umstände durch einen sorgfältigen Frachtführer nicht abzuwenden waren, d.h. er und seine Bediensteten und Beauftragten alles nach den Fallumständen verkehrsbübliche getan haben, was sie zur Schadenverhinderung unternehmen konnten. Hinsichtlich des Sorgfaltsverstoßes haftet der Frachtführer daher nur, wenn er sich nicht so verhalten hat, wie dies von einem sorgfältigen Frachtführer erwartet werden kann (Koller, Transport-

recht, 10. Auflage, 2020, Artikel 16 CMNI, Rn. 2). Abzustellen ist auf den Sorgfaltsmaßstab der §§ 276 BGB, 347 HGB (vgl. OLG Frankfurt, RdTW, 2016, 302; OLG Hamburg, RdTW, 2014, 239, Rn. 43, Rammig, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 1. Auflage, 2009, § 32, Rn. 448). Der besonders hohe Sorgfaltsmaßstab, wie er etwa in § 426 HGB, Artikel 17 Abs. 2, Fall 4 CMR vorgesehen ist, gilt nicht (Rammig, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 1. Auflage, 2009, § 32, Rn. 448). Da der Frachtführer die Einhaltung des vorgenannten Sorgfaltsmaßstabes beweisen muss, muss er sich entweder im Hinblick auf nachgewiesene oder auf alle denkbaren Schadenursachen entlasten (vgl. Koller, Transportrecht, 10. Auflage, 2020, Artikel 18 CMR, Rn. 2), Erforderlich ist allerdings, dass insoweit ein tatsächlicher Anhalt für die entsprechende Schadenursache bestehen muss, denn selbst derjenige, der die Unabwendbarkeit eines Unfallgeschehens zu beweisen hat, braucht nicht solche Unfallverläufe auszuschließen, welche zwar denkmöglich sind, für die aber keinerlei tatsächlicher Anhalt festgestellt ist (vgl. OLG Düsseldorf, BeckRS, 2007, 5064; BGH, VersR, 1970, 423, 424 zu § 7 Abs. 2 StVG a.F.). Verbleiben danach Unklarheiten hinsichtlich der Schadenursache bezüglich der eine Entlastung des Frachtführer nicht gelingt, geht dies zu seinen Lasten (vgl. Mülko/Otte, HGB, 4. Auflage, 2020, Artikel 16 CMNI, Rn. 16). 2.)

Gemessen an diesen Voraussetzungen ist das Gericht davon überzeugt, dass der Schaden durch Umstände verursacht wor-

den ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden können.

a)

Soweit die Klägerseite darauf abstellt, dass die »VIKING DRAKAR« entgegen den vertraglichen Vereinbarungen nicht ordnungsgemäß gereinigt worden ist, ist nach dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme nicht von einem Sorgfaltsverstoß gemessen am vorstehenden Maßstab auszugehen ...

Der insoweit ... vernommene Zeuge Y ein Mitarbeiter der E GmbH selbst, hat insoweit glaubhaft bekundet ... die Vorgaben seien gewesen, dass man kein Benzol, Rolorol und Xylol also drei Stoffe als Vorladung gehabt habe, und bei dem Schiff, das er uns vorgestellt habe, der »VIKING DRAKAR«, sei das nach seiner Erinnerung so gewesen, dass die dritte Vorladung ein solcher Stoff gewesen sei; um sich zu vergewissern, dass dieser Stoff dann auch nicht mehr im Schiff sei, habe man sich vergewissert, dass die danach transportierten Alkohole vergärt seien; man habe sich vergewissert, dass Ethanol die Vorladung gewesen sei, denn auch Ethanol in einer nicht Lebensmittelqualität wäre für die Klägerseite geeignet gewesen.

Dass Ethanol die Vorladung war, ergibt sich aber nicht nur aus dem beklagten mit Schriftsatz vom 11.05.2021 vorgelegten Anlagenkonvolut 10, an dessen Richtigkeit das Gericht keinen Anlass hat, zu zweifeln – dem mit diesem Schriftsatz ebenfalls vorgelegten Anlagenkonvolut B 11 lässt sich sogar entnehmen, dass das Produkt der vorletzten Vorreise von »VIKING DRAKAR« ebenfalls Ethanol gewesen ist -. Das folgt auch aus den glaubhaften Bekundungen des Zeugen L in seiner Vernehmung im Termin vom 14.07.2020 der ausgesagt hat, in Antwerpen habe man Ethanol geladen, es müsste sich um normales Ethanol gehandelt haben, da habe es keine Besonderheiten gegeben, für sie sei Ethanol gleich Ethanol, das sei ein Einheitstransport gewesen; jedes Mal sei das gleiche transportiert werden, also immer Ethanol, man habe gewusst, dass es sich um Ethanol für Lebensmittel gehandelt habe, also keinen Treibstoff. Dabei lässt sich der vorgenannten Aussage des Zeugen Y sogar entnehmen, dass bei der Vorladung nicht einmal Ethanol in Lebensmittelqualität erforderlich war.

(2)

Weiterhin hat der Zeuge ausgesagt, dass in dem Formblatt zwar angesprochen worden sei, dass mit 1.000 l Ethanol habe durchgespült werden sollen, das habe man dann aber verworfen, weil das ziemlich kurzfristig gewesen sei und deswegen habe man dann gesagt, man lasse die Spülung ausfallen ... Aus dieser Aussage ergibt sich dann aber, dass eine Durchspülung mit 1.000 l Ethanol zwischen der X GmbH und der Beklagten gerade nicht vereinbart worden ist .

(3)

Auf der Grundlage der Aussage des Zeugen Y ist das Gericht ferner davon überzeugt, dass zwischen den Parteien im Hin-

blick auf die konkreten Umstände des vorliegenden Falles gerade nicht vereinbart worden ist, dass weitere Reinigungsvorgaben gemacht worden sind.

Der Zeuge hat nämlich insoweit ausgesagt, wenn er nach weiteren Reinigungsvorgaben gefragt werde, könne er sagen, solche Schiffe ventiliere man höchstens.

Vorliegend geht das Gericht allerdings davon aus, dass nicht einmal derartiges vereinbart worden ist ...

(4)

Im Hinblick auf diese demnach zwischen den Parteien getroffenen Vereinbarungen kommt es dann aber auf die Frage, was üblicherweise in einem Einheitstransport geschuldet ist, genauso wenig an, wie darauf, ob vorliegend ein solcher Transport überhaupt vorlag.

(5)

Da es zwar Aufgabe des Frachtführers ist, das Transportmittel auf seine vertragskonforme Sauberkeit hin zu kontrollieren (vgl. Koller, Transportrecht, 10. Auflage, 2020, § 412 HGB, Rn. 5), vorliegend aber gemäß dem Vorgesagten besondere vertragliche Vereinbarungen hinsichtlich der Durchführung von Reinigungsmaßnahmen gerade nicht bestanden, scheidet dann aber insoweit ein Sorgfaltsverstoß der Beklagten aus.

b)

Ebenso fehlt es an einem Sorgfaltsverstoß, soweit die klägerseits behauptete Kontamination des Ethanols auf einer Einleitung von Gasen bei der Löschung des Vortransportes in Antwerpen beruht haben sollte.

(1)

Insoweit ist beklagtenseits vorgetragen worden, dass sie keinerlei Kenntnis davon gehabt hat, ob das in Antwerpen gelöschte Produkt vergälltes oder unvergälltes Ethanol gewesen ist.

Der Zeuge L hat hierzu nachvollziehbar bekundet, es sei darum gegangen, Luft von außen in das Schiff zu saugen, um einen Unterdruck zu verhindern; er könne allerdings nicht beurteilen, was an Land passiert sei; es sei so, manchmal wird die Luft wirklich als Außenluft von draußen angesaugt und manchmal aus der Anlage, wie es hier gewesen sei, das wisse er nicht; das habe man ihm auch nicht mitgeteilt, das Ganze werde niemals mitgeteilt; die Reise davor sei auch Ethanol gewesen, da sei er aber selbst nicht an Bord gewesen; das sei nicht ausdrücklich gesagt worden, dass es sich um Lebensmittelethanol handelt; man wisse aber, dass, wenn man zu X fahre, es sich um eine hohe Qualität handle; man mache die Arbeitsabläufe aufgrund des Vorfalles genauso, man arbeite immer noch genauso; er müsse allerdings dazu anmerken, dass man Ethanol für den Lebensmittelbereich seit diesem Vorfall auch nicht mehr transportiert habe.

(2)

Dieses Verhalten des Zeugen, insbesondere gegebenenfalls eine fehlende Nachfrage bezogen auf die eingeleiteten Gase kann aber nicht beanstandet werden.

Insbesondere ist weder vorgetragen, noch sonst wie ersichtlich, dass es in der Vergangenheit jemals zu entsprechenden Beanstandungen oder Vorfällen gekommen ist. Vor diesem Hintergrund eines gemäß der glaubhaften Aussage des Zeugen üblichen Prozedere, das bislang zu keinerlei Problemen geführt hatte, entsprach das Verhalten des Zeugen L dann aber der verkehrserforderlichen Sorgfalt ...

d)

Soweit sich die Klägerseite auf weitere Ursachen beruft, wie insbesondere einen Verstoß gegen den internationalen Sicherheitsleitfaden oder mögliche Fahrzeugmängel, stehen lediglich Möglichkeiten der Kontamination ohne tatsächliche Anhaltspunkte in Rede, die nach dem Vorgesagten daher nicht zu berücksichtigen sind ...

Anmerkung der Redaktion:

Besonderheit des vorliegenden Falles ist, dass sich nicht vollständig aufklären ließ, ob und gegebenenfalls wie es zu einer Produktveränderung im Obhutszeitraum gekommen ist. Die Klägerin hatte eine nur olfaktorisch, nicht chemisch nachweisbare Veränderung des Ethanols in Lebensmittelqualität behauptet.

Das Gericht hat entscheidend darauf abgestellt, ob zwischen Absender und Frachtführer Vereinbarungen über den Reinheitsgrad der Tankräume des Schiffes getroffen worden waren oder nicht. Das Gericht hat es nicht als entscheidungserheblich angesehen, ob die Reinheitsgrade, die das CDNI in abfallrechtlicher Hinsicht für Einheitstransporte oder kompatible Transporte in Artikel 5.01 und Artikel 7.02, Teil B, CDNI vorsieht, und die abfallrechtliche Pflichtenverteilung nach CDNI auch für das frachtvertragliche Rechtsverhältnis Bedeutung haben. Zu den Reinheitsanforderungen für Tankschiffstransporte sind in jüngster Zeit international unterschiedliche und interessante Entscheidungen ergangen, so zum Beispiel OLG Hamburg, ZfB 2019, Sammlung, Seite 2621 ff; Handelsgericht Antwerpen, ZfB 2019 Sammlung Seite 2628 f; Landgericht Würzburg, ZfB 2020, Sammlung, Seite 2662 ff; Rechtbank Rotterdam, ZfB 2020, Sammlung 2671 ff sowie Ondernemingsrechtbank Antwerpen, ZfB 2021, Sammlung Seite 2707 (siehe auch Fischer, Anmerkungen zu den Themen der Entscheidung Rechtbank Rotterdam, ZfB 2020, Sammlung Seite 2676 ff). Erneut ist in der vorstehend veröffentlichten Entscheidung auf den Unterschied des Haftungsmaßstabes nach Artikel 16 CMNI für internationale Transporte gegenüber dem verschärften, deutschrechtlichen Sorgfaltsmaßstab des § 426 HGB, der nur für innerdeutsche Transporte gilt, hingewiesen. Es ist bedauerlich, dass der deutsche Gesetzgeber insoweit eine vom internationalen Binnenschifftransportrecht abweichende Vorschrift erlassen hat, was dem Interesse der europäischen Rechtsvereinheitlichung zuwiderläuft.

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main*

Urteil des Landgerichts Duisburg vom 28. September 2021, Az.: 22 O 46/19, nicht rechtskräftig.

hat die 2. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Duisburg aufgrund mündlicher Verhandlung vom 17.08.2021 durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht ...

für Recht erkannt:

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Rechtsstreits und die Kosten der Streithelferinnen tragen die Klägerin.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Die Klägerin macht gegen die Beklagte Ansprüche aus abgetretenem und übergegangenem Recht der X GmbH, Lüdinghausen, geltend.

Die X GmbH beauftragte die Beklagte mit dem Transport von 1.100 t Ethanol per Binnenschiff von Amsterdam nach Lüdinghausen zu einem festen Frachtsatz in Höhe von 15.500,00 EUR.

In der Auftragsbestätigung der Beklagten wurde dabei als letzte und vorletzte Ladung jeweils Ethanol und als drittletzte Ladung Xylol angegeben. In der Schiffsnotation der IAL X ist in dem Feld »zusätzliche Bemerkung« Folgendes ausgeführt: »!! Barge will be flushed with approx. 1.000 Liters of Ethanol (Pipes, drainage System, Manifold, and so on). Afterwards this product will be segregated in the barges slop tank!!«.

Die Beklagte beauftragte mit der Durchführung des Transportes die Streithelferin zu 1., die wiederum die Streithelferin zu 2. beauftragte.

Gemäß dem Ladeschein der V vom 11.07.2018 betraf die letzte Vorreise einen Transport von Ethanol, geladen bei V Terminal Botlek in Rotterdam am 10. und 11.07.2019. Gemäß der »Losverklärung« der Streithelferin zu 3. erfolgte die Entladung am 13.07.2018 in Antwerpen.

Gemäß der Freigabeerklärung der S vom 06.07.2018 und des »Ladding Rapport« vom gleichen Tage betraf die vorletzte Vorreise des vorgenannten Schiffes ebenfalls Ethanol.

Am 14.07.2018 wurden die 1.100 t 96 % Ethanol in Amsterdam auf die »VIKING DRAKAR« verladen.

Dabei wurden im Auftrag des Verkäufers die Inspektion des Ladetanks, Probenahme sowie die Mengenkontrolle durch die S durchgeführt. Wegen der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die »Expertise Nr.T033.180717« des Zeugen R, Seiten 3, 4 »2. Vorgeschichte« Bezug genommen.

Wegen des S-Reports vom 14.07.2018 wird auf die Anlage B 4, nebst Übersetzung in Deutsch verwiesen. U.a. heißt es dabei zu diesem Rapport wie folgt:

(x) zufriedenstellend sauber zur Beladung einer Ladung Ethanol (Lebensmittelqualität)«. Der Reinheitsgrad ist festgestellt: Keine (ergänze: Einwände), gut geleert und gestriped.«

Am 16.07.2018 beanstandete der Empfänger die Qualität der Ladung und reklamierte einen Fremdgeruch, wobei die Ursache hierfür nicht geklärt ist.

Mit der vorliegenden Klage begehrt die Klägerin von der Beklagten im Hinblick auf diese angebliche Kontamination Schadensersatz in einer Gesamthöhe von 348.967,59 EUR, wobei wegen der Einzelheiten auf die Schadensberechnung in der Klageschrift Bezug genommen wird.

Die Klägerin trägt vor, sie sei aktivlegitimiert; Ethanol sei unversehrt in die Obhut der Beklagtenseite übergeben und dort kontaminiert worden; entgegen der vertraglichen Vereinbarung seien die Tanks der »VIKING DRAKAR« vor der Beladung in Amsterdam nicht ventiliert worden, wobei die Nichtdurchführung eines Ventilierung zwischen den Parteien unstreitig ist; in den Schiffstanks hätte sich ein Gas, vermutlich ein Vergällungsmittel befunden, das bei der vorherigen Entladestelle in Antwerpen von einem Landtank über eine Gaspendelleitung in die Schiffstanks geleitet worden und schließlich zu einer Verunreinigung des streitgegenständlichen Ethanols geführt habe; die Besatzung des Schiffes habe gewusst, dass ein Gas in die Tanks geleitet worden sei, wozu es sich dabei handele, sei ihr gleichwohl nicht bekannt gewesen; das zu transportierende Ethanol habe sich im Landtank in einwandfreier Beschaffenheit befunden; aufgrund der nicht aufklärbaren Kontamination des Ethanols sei die Verwendung als Lebensmittel nicht mehr möglich gewesen. Aufgrund der letzten beiden Ladungen Ethanol des Schiffes hätten sich ihre, der Klägerin, Versicherungsnehmerin, mit der Beklagten darauf geeinigt, dass hinsichtlich der »VIKING DRAKAR« ein Spülvorgang von ca. 1.000 l in einen »Slop-Tank« (Reservetank) der »VIKING DRAKAR« durchgeführt hätte werden sollen, der unstreitig nicht ausgeführt worden ist; die Übernahme der

Kosten einer Ventilation in Höhe von ca. 1.000,00 EUR sei durch den Zeugen Y gegenüber Herrn Bentmann von der Beklagten bestätigt worden; ein sorgfältiger Frachtführer hätte das Schiff daher vertragsgemäß ventilieren lassen; weil die Beklagte selbst nicht wisse, welche Ursachen der Schaden bewirkt habe, müsse sie im Rahmen ihrer Organisationspflicht alle Schädigungsmöglichkeiten in Betracht ziehen und sich für diese gesondert entlasten; weder habe die Beklagte den Beweis geführt, dass die Ladung tatsächlich durch Vergällungsmittel der Vorladung beschädigt worden sei, noch habe sie den Negativbeweis geführt, dass keine Fahrzeugmängel ursächlich gewesen sein könnten; auch habe sie keinen Beweis geführt, dass alle anderen denkbaren Schadensursachen ausgeschlossen werden könnten; dass vorliegend diverse Schadensursachen zur Beschädigung der Ladung geführt haben könnten, liege auf der Hand, wenn sich die Parteien den internationalen Sicherheitsleitfaden für die Binnenschifffahrt und Binnentankterminals der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und Oilcompany International Marine Forum vergegenwärtigen würden. Insoweit wird auf die Bl. 400 ff. GA. Bezug genommen. Die Beklagte habe zudem vertragswidrig ein nicht nachgelagertes und restmengenfreies Schiff zur Ladung bereitgestellt; sie, die Klägerin, vermute, dass ein Vergällungsmittel den Schaden verursacht habe, wisse es jedoch nicht, da die Streithelferin zu 3., die chemische Zusammensetzung des Vergällungsmittels nicht freigebe; sie erkläre sich mit Nichtwissen dazu, dass es nach dem Löschen der Vorladung und vor dem Laden der streitgegenständlichen Ladung keinerlei Veränderungen in den Tankräumen gegeben habe; sie erkläre sich zudem mit Nichtwissen dazu, dass im fraglichen Zeitraum keinerlei Produkte mehr geladen oder gelöscht worden seien; sie bestreite, dass die im Sicherheitsleitfaden aufgelisteten Maßnahmen ausschließlich die Sicherheit des Schiffes und nicht die Ladungssicherheit betreffen würden; es bestehe das Risiko, dass die streitgegenständliche Ladung bei der Beladung auch anstatt in die Lagertanks, in Pumpenräume und Kofferräume entweichen sein könne; dies könne den Schaden also verursacht haben, wozu sich die Beklagte nicht eingelassen habe; ein Einheitstransport liege nicht vor; streitentscheidend sei letztlich nicht, ob zwischen den Parteien weitergehende Reinheitsvorgaben hinsichtlich der Ventilierung und der Durchführung eines Spülvorgangs von ca. 1.000 l in einem Slop-Tank des Schiffes gebracht worden seien; denn die Frage zu den Reinheitsvorgaben des Laderaums sei nur relevant, wenn es darum gehe, ob die im Laderaum befindlichen Restmengen der transportierten Vor-

ladung gereinigt hätten werden sollen oder eben nicht; vorliegend sei jedoch etwas – vermutlich Ausgleichsgase, die physikalisch mit der Vorladung nichts zu tun hatten – über die Gaspendelleitung auf das Schiff gepumpt wurden, das zuvor nicht mit dem Schiff transportiert worden sei und dessen chemisch-physikalische Zusammensetzung vollkommen unbekannt sei; hierüber habe die Beklagte bei der Nomination des Schiffes nicht aufgeklärt.

Die Klägerin beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 348.967,59 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 16.02.2019 zu zahlen.

Die Beklagte und die Streithelferinnen zu 1. und 2. beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor, die bei der B in Antwerpen in das Schiff geführten Gase seien atmosphärische Luft gewesen oder atmosphärische Luft über Ethanol, so dass diese rückgeführten Gase keine geruchliche Veränderung von Ethanol hervorgerufen haben könnten; damit scheidet auch der Umschlag in Antwerpen als behauptete Ursache für eine behauptete rein geruchliche (oder auch chemische?) Veränderung des Ethanols aus; es habe sich um einen Einheitstransport gehandelt, sodass die Beförderung kein vorheriges Waschen der Ladetanks erfordert habe; nach den vertraglichen Vereinbarungen sei nur die Vorlage eines leeren Schiffes gefordert gewesen; eine Haftung ihrerseits bestehe nicht, da die Klägerin schon den Nachweis nicht habe erbringen können, dass tatsächlich eine Produktveränderung in dem Zeitraum eingetreten sei; darüber hinaus habe die Klägerseite durch den von ihr beauftragten Inspektor S das Schiff, seine Leitungen, Tanks und Pumpen ausführlich inspiziert und zur Fahrt freigegeben; sollte sich tatsächlich herausstellen, dass es in den Tanks und Leitungen Fremdstoffe gegeben haben sollte, habe dies ein Frachtführer bei der nach Artikel 16 Abs. 1 CMNI gebotenen Sorgfalt der beteiligten Verkehrskreise nicht feststellen können; sie, die Beklagte, habe ein leeres Schiff zur Beladung gestellt, was damit den vertraglichen Vereinbarungen entsprochen habe; die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers sei gewahrt; der Zeuge L und seine Mitarbeiter hätten alles getan, was er und seine Bediensteten und Beauftragungen nach den Fallumständen verkehrsüblich hätten machen können; wenn der von der Klägerseite beauftragte Surveyor keinen Fremdgeruch festgestellt habe und sogar der Zeuge R ausgesagt habe, dass er diesen Geruch wahrscheinlich nicht bemerkt hätte, dann sei nicht zu erkennen, wie ein Frachtführer einen Geruch in den Tanks hätte feststellen können sollen; es liege

auch kein sonstiges Verschulden vor; dass beim letzten Löschen des Schiffes bei B über die Gasleitung eine Verschmutzung in das Schiff eingetreten sei, werde bestritten und sei im Übrigen nicht geeignet, einen Sorgfaltsverstoß des Frachtführers zu begründen; der in Anlage K 24 aufgeführte Sicherheitsleitfaden betreffe ausschließlich die Sicherheit des Schiffes und nicht die Ladungssicherheit. Die Streithelferin zu 3. trägt vor, die Rückführung der Ausgleichsgase sei keinesfalls aus dem Landtank erfolgt, welcher befüllt worden sei; das in das Schiff geführte Pendelgas habe also physikalisch nichts mit dem gelöschten Ethanol und dessen Vergällung zu tun; die Laderäume der TMS »VIKING DRAKAR« seien vor ihrer neuerlichen Beladung leer und sauber gewesen; vergälltes Ethanol habe einen außerordentlich kräftigen und üblen Geruch und Geschmack, was der Sinn und Zweck der Vergällung sei, so dass das Vorhandensein von Vergällung in einem leeren Ethanoltanker weder durch die Mitarbeiter der Kontrollfirma, noch durch den Schiffsführer hätten übersehen werden können.

Das Gericht hat Beweis erhoben gemäß den Beweisbeschlüssen vom 15.04.2020, vom 31.01.2021.

Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsprotokolle vom 14.07.2020 und vom 17.08.2021 Bezug genommen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten und zu den Gerichtsakten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage hat keinen Erfolg.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß den §§ 86 VVG, 398 BGB, 16 Abs. 1, 17 Abs. 2, 21 Abs. 1 CMNI.

Ein entsprechender Anspruch scheidet jedenfalls aus, weil davon auszugehen ist, dass ein etwaiger Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

1.)

Nach der Verschuldensvermutung und der Beweislastverteilung des Artikel 16 CMNI obliegt es dem Frachtführer darzulegen, dass der entstandene Schaden bzw. die schadensursächlichen Umstände durch einen sorgfältigen Frachtführer nicht abzuwenden waren, d.h. er und seine Bediensteten und Beauftragten alles nach den Fallumständen verkehrsübliche getan haben, was sie zur Schadensverhinderung unternehmen konnten. Hin-

sichtlich des Sorgfaltsverstoßes haftet der Frachtführer daher nur, wenn er sich nicht so verhalten hat, wie dies von einem sorgfältigen Frachtführer erwartet werden kann (Koller, Transportrecht, 10. Auflage, 2020, Artikel 16 CMNI, Rn. 2). Abzustellen ist auf den Sorgfaltsmaßstab der §§ 276 BGB, 347 HGB (vgl. OLG Frankfurt, RdTW, 2016, 302; OLG Hamburg, RdTW, 2014, 239, Rn. 43, Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 1. Auflage, 2009, § 32, Rn. 448). Der besonders hohe Sorgfaltsmaßstab, wie er etwa in § 426 HGB, Artikel 17 Abs. 2, Fall 4 CMR vorgesehen ist, gilt nicht (Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 1. Auflage, 2009, § 32, Rn. 448).

Da der Frachtführer die Einhaltung des vorgenannten Sorgfaltsmaßstabes beweisen muss, muss er sich entweder im Hinblick auf nachgewiesene oder auf alle denkbaren Schadensursachen entlasten (vgl. Koller, Transportrecht, 10. Auflage, 2020, Artikel 18 CMR, Rn. 2), Erforderlich ist allerdings, dass insoweit ein tatsächlicher Anhalt für die entsprechende Schadensursache bestehen muss, denn selbst derjenige, der die Unabwendbarkeit eines Unfallgeschehens zu beweisen hat, braucht nicht solche Unfallverläufe auszuschließen, welche zwar denkmöglich sind, für die aber keinerlei tatsächlicher Anhalt festgestellt ist (vgl. OLG Düsseldorf, BeckRS, 2007, 5064; BGH, VersR, 1970, 423, 424 zu § 7 Abs. 2 StVG a.F.). Verbleiben danach Unklarheiten hinsichtlich der Schadensursache bezüglich der eine Entlastung des Frachtführer nicht gelingt, geht dies zu seinen Lasten (vgl. Müko/Otte, HGB, 4. Auflage, 2020, Artikel 16 CMNI, Rn. 16).

2.)

Gemessen an diesen Voraussetzungen ist das Gericht davon überzeugt, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden können.

a)

Soweit die Klägerseite darauf abstellt, dass die »VIKING DRAKAR« entgegen den vertraglichen Vereinbarungen nicht ordnungsgemäß gereinigt worden ist, ist nach dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme nicht von einem Sorgfaltsverstoß gemessen am vorstehenden Maßstab auszugehen.

(1)

Der insoweit im Termin vom 17.08.2021 hierzu vernommene Zeuge Y, ein Mitarbeiter der X GmbH selbst, hat insoweit glaubhaft bekundet, er habe gegenüber Herrn Bentmann von der Beklagten deutlich gemacht, dass es sich bei dem Ethanol um Lebensmittelqualität gehandelt habe, diese Vorgaben habe; Herr Bentmann von der Beklagten habe das eigentlich schon aus der vorherigen Tätigkeit

gekannt; die Vorgaben seien gewesen, dass man kein Benzol, Rolorol und Xylol also drei Stoffe als Vorladung gehabt habe, und bei dem Schiff, das er uns vorgestellt habe, der »VIKING DRAKAR«, sei das nach seiner Erinnerung so gewesen, dass die dritte Vorladung ein solcher Stoff gewesen sei; um sich zu vergewissern, dass dieser Stoff dann auch nicht mehr im Schiff sei, habe man sich vergewissert, dass die danach transportierten Alkohole vergärt seien; man habe sich vergewissert, dass Ethanol die Vorladung gewesen sei, denn auch Ethanol in einer nicht Lebensmittelqualität wäre für die Klägerseite geeignet gewesen.

Dass Ethanol die Vorladung war, ergibt sich aber nicht nur aus dem beklagten Schriftsatz vom 11.05.2021 vorgelegten Anlagenkonvolut 10, an dessen Richtigkeit das Gericht keinen Anlass hat, zu zweifeln – dem mit diesem Schriftsatz ebenfalls vorgelegten Anlagenkonvolut B 11 lässt sich sogar entnehmen, dass das Produkt der vorletzten Vorreise von »VIKING DRAKAR« ebenfalls Ethanol gewesen ist -. Das folgt auch aus den glaubhaften Bekundungen des Zeugen L in seiner Vernehmung im Termin vom 14.07.2020 der ausgesagt hat, in Antwerpen habe man Ethanol geladen, es müsste sich um normales Ethanol gehandelt haben, da habe es keine Besonderheiten gegeben, für sie sei Ethanol gleich Ethanol, das sei ein Einheitstransport gewesen; jedes Mal sei das gleiche transportiert werden, also immer Ethanol, man habe gewusst, dass es sich um Ethanol für Lebensmittel gehandelt habe, also keinen Treibstoff. Dabei lässt sich der vorgenannten Aussage des Zeugen Y sogar entnehmen, dass bei der Vorladung nicht einmal Ethanol in Lebensmittelqualität erforderlich war.

(2)

Weiterhin hat der Zeuge ausgesagt, dass in dem Formblatt zwar angesprochen worden sei, dass mit 1.000 l Ethanol habe durchgespült werden sollen, das habe man dann aber verworfen, weil das ziemlich kurzfristig gewesen sei und deswegen habe man dann gesagt, man lasse die Spülung ausfallen. Man habe die Spülung auch deswegen gelassen, weil man eben gedacht habe, Xylol könne man nicht riechen; die Spülung hätte bei dem hier eigentlich relevanten Problem ohnehin nichts gebracht.

Aus dieser Aussage ergibt sich dann aber, dass eine Durchspülung mit 1.000 l Ethanol zwischen der X GmbH und der Beklagten gerade nicht vereinbart worden ist.

(3)

Auf der Grundlage der Aussage des Zeugen Y ist das Gericht ferner davon überzeugt, dass zwischen den Parteien im Hinblick auf die konkreten Umstände des vor-

liegenden Falles gerade nicht vereinbart worden ist, dass weitere Reinigungsvorgaben gemacht worden sind.

Der Zeuge hat nämlich insoweit ausgesagt, wenn er nach weiteren Reinigungsvorgaben gefragt werde, könne er sagen, solche Schiffe ventiliere man höchstens.

Vorliegend geht das Gericht allerdings davon aus, dass nicht einmal derartiges vereinbart worden ist. Zwar hat der Zeuge Y ausgesagt, ob das hier besprochen worden sei, könne er nicht sagen. Man mache das eigentlich bei allen Schiffen, wenn Ethanol, der vorher transportiert worden ist, allerdings in Ordnung gewesen sei, sei das nicht zwingend erforderlich, es gehe aber auch um die Sicherheit des Kontrolleurs. Im weiteren Verlauf seiner Aussage hat er aber angegeben, es wäre durchaus plausibel, wenn man das mit dem Ventilieren wegen des Zeitdruckes weggelassen habe. Daran, eine Rechnung über 1.000,00 EUR das Ventilieren betreffend erhalten zu haben, konnte sich der Zeuge nicht erinnern.

Dies lässt für das Gericht aber nur den Schluss darauf zu, dass eine Ventilierung nicht vereinbart worden ist. Denn auch wenn sich der Zeuge hieran nicht genau erinnern konnte, hat er es im konkreten Fall als plausibel angesehen, wenn hierauf wegen des Zeitdruckes verzichtet worden ist. Unstreitig ist zudem, dass die Ventilation der Beklagten hätte bezahlt werden sollen. Dann ist aber für das Gericht nicht ersichtlich, warum eine solche Ventilation nicht hätte durchgeführt werden sollen, wenn dies tatsächlich zwischen den Vertragsparteien vereinbart worden wäre. Denn Nachteile hätte sich hierfür für die Beklagte ergeben. Ebenso sind keinerlei konkrete Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass eine etwaige Vereinbarung nicht an die weiteren Frachtführer weitergegeben worden sein könnte.

(4)

Im Hinblick auf diese demnach zwischen den Parteien getroffenen Vereinbarungen kommt es dann aber auf die Frage, was üblicherweise in einem Einheitstransport geschuldet ist genauso wenig an, wie darauf, ob vorliegend ein solcher Transport überhaupt vorlag.

(5)

Da es zwar Aufgabe des Frachtführers ist, das Transportmittel auf seine vertragskonforme Sauberkeit hin zu kontrollieren (vgl. Koller, Transportrecht, 10. Auflage, 2020, § 412 HGB, Rn. 5), vorliegend aber gemäß dem Vorgesagten besondere vertragliche Vereinbarungen hinsichtlich der Durchführung von Reinigungsmaßnahmen gerade nicht bestanden, scheidet dann aber insoweit ein Sorgfaltsverstoß der Beklagten aus.

b)

Ebenso fehlt es an einem Sorgfaltsverstoß, soweit die klägerseits behauptete Kontaminierung des Ethanols auf einer Einleitung von Gasen bei der Löschung des Vortransportes in Antwerpen beruhte haben sollte.

(1)

Insoweit ist beklagenseits vorgetragen worden, dass sie keinerlei Kenntnis davon gehabt hat, ob das in Antwerpen gelöschte Produkt vergälltes oder unvergälltes Ethanol gewesen ist.

Der Zeuge L hat hierzu nachvollziehbar bekundet, es sei darum gegangen, Luft von außen in das Schiff zu saugen, um einen Unterdruck zu verhindern; er könne allerdings nicht beurteilen, was an Land passiert sei; es sei so, manchmal wird die Luft wirklich als Außenluft von draußen angesaugt und manchmal aus der Anlage, wie es hier gewesen sei, das wisse er nicht; das habe man ihm auch nicht mitgeteilt, das Ganze werde niemals mitgeteilt; die Reise davor sei auch Ethanol gewesen, da sei er aber selbst nicht an Bord gewesen; das sei nicht ausdrücklich gesagt worden, dass es sich um Lebensmittel ethanol handelt; man wisse aber, dass, wenn man zu X fahre, es sich um eine hohe Qualität handele; man mache die Arbeitsabläufe aufgrund des Vorfalls genauso, man arbeite immer noch genauso; er müsse allerdings dazu anmerken, dass man Ethanol für den Lebensmittelbereich seit diesem Vorfall auch nicht mehr transportiert habe.

(2)

Dieses Verhalten des Zeugen, insbesondere gegebenenfalls eine fehlende Nachfrage bezogen auf die eingeleiteten Gase kann aber nicht beanstandet werden. Insbesondere ist weder vorgetragen, noch sonst wie ersichtlich, dass es in der Vergangenheit jemals zu entsprechenden Beanstandungen oder Vorfällen gekommen ist. Vor diesem Hintergrund eines gemäß der glaubhaften Aussage des Zeugen üblichen Prozedere, das bislang zu keinerlei Problemen geführt hatte, entsprach das Verhalten des Zeugen L dann aber der verkehrserforderlichen Sorgfalt.

(3)

Etwas anderes ergibt sich auch nicht, soweit der Zeuge ausgesagt hat, es sei richtig, dass ein Kollege von ihm ein Gespräch mit einem Mitarbeiter von B in Antwerpen gehabt habe; sein Kollege habe es auch wieder nur von einem anderen gehört; jedenfalls gegenüber diesem anderen habe ein Mitarbeiter von B gesagt haben, das Gas sei zurückgeführt worden und da sei etwas beigemischt worden, damit die Steuer günstiger sei; so sei ihm das von seinem Kollegen, der es aber auch selber nur aus dritter Hand wisse, gesagt worden.

Dabei handelte es sich letztlich dann nämlich nur um ein Gerücht aus dritter Hand. Dass der Zeuge dem nicht vorher nachgegangen ist, kann dann aber nach Auffassung des Gerichtes aber nicht beanstandet werden, zumal nicht ersichtlich ist, dass aus dieser Information Anhaltspunkte dafür hergeleitet werden konnten, dass die Gefahr einer Verunreinigung der streitgegenständlichen Ladung bestand. Dies gilt dabei umso mehr angesichts des von dem Zeugen geschilderten üblichen Prozederes, dass es gerade nicht ausschloss, dass bereits zuvor schon einmal so verfahren worden sein könnte.

c)

Soweit es zu einer Verunreinigung durch die Luft gekommen sein soll, ist nicht ersichtlich, inwieweit dies einen Sorgfaltsverstoß der Klägerseite begründen soll, zumal selbst der Zeuge R im Rahmen seiner Vernehmung im Termin vom 14.07.2020 ausgesagt hat, er könne auch nicht zu 100 % ausschließen, dass ihm der Geruch nicht aufgefallen wäre; man wisse ja auch nicht, was der Prüfer vorher gerochen hat und vielleicht habe er auch schon lange kein Ethylalkohol mehr gerochen; entscheidend sei also letztlich der Geruchsvergleich; er hätte auch mit dieser einen Probe alleine nie direkt gesagt, dass sei nicht in Ordnung.

d)

Soweit sich die Klägerseite auf weitere Ursachen beruft, wie insbesondere einen Verstoß gegen den internationalen Sicherheitsleitfaden oder mögliche Fahrzeugmängel, stehen lediglich Möglichkeiten der Kontamination ohne tatsächliche Anhaltspunkte in Rede, die nach dem Vorgesagten daher nicht zu berücksichtigen sind.

Gegenteiliges lässt sich dem Klägervortrag nicht entnehmen. Im Gegenteil: Mit Schriftsatz vom 16.04.2021 hat sich die Klägerin gerade insbesondere darauf berufen, dass etwas durch die Gaspendelleitung in das Schiff gepumpt worden sei, was gemäß dem Vorgesagten indessen nicht die Annahme eines Sorgfaltspflichtverstoßes rechtfertigt. Der von ihr selbst vorgelegten Expertise des Zeugen R, bei der es sich deshalb um eigenen klägerischen Parteivortrag handelt, lässt sich entnehmen, dass vermutet worden ist, dass die Gase mit Vergällungsmittel aus dem B Tank über die Gaspendelleitung zurück in das Schiff geführt worden seien; die Tanks seien innen beschichtet; die Geruchsstoffe aus dem rückgeführten Gas hätten sich eventuell in der Beschichtung festgesetzt/kondensiert/niedergeschlagen und seien bei der Beladung mit Ethanol ausgewaschen worden; da die Tanks nicht nachgelenzt worden seien, könnte auch noch eine Restmenge in den Tanks und Rohrleitungen verblieben sein und ebenfalls durch das Gas kontaminiert worden

sein; eine andere Erklärung könne man zur Zeit nicht finden oder nachweisen.