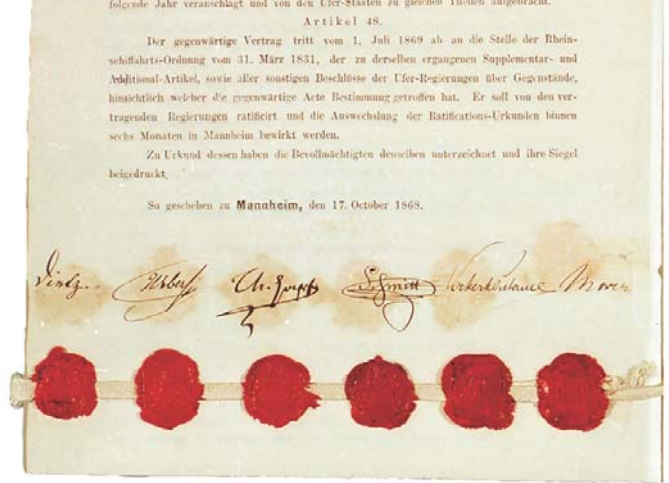


Reinheitsanforderungen und Ladungsverunreinigung



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

Akzeptiert ein Absender nach der Inspektion der Tankräume eines Tankschiffes diese als geeignet zum Transport der Ladung in Kenntnis der Tatsache, dass die Tanks nur entgast und nicht gewaschen sind, und in Kenntnis der drei Vorreiseprodukte, dann kann der Absender im Falle einer Ladungsverunreinigung sich nicht auf die Zusicherung des Frachtführers stützen, dass die für die Ladung bestimmten Tanks frei von früherer Ladung seien, so dass die neue Ladung nicht kontaminiert oder verschmutzt werden könne.

Nach belgischem Recht ist eine Vertragspartei nicht berechtigt, sich auf eine vertragliche oder gesetzliche Garantie zu berufen, wenn sie selbst an deren Verletzung mitgewirkt hat, dies verstößt gegen Treu und Glauben. Wer Unwissenheit vortäuscht, obwohl er ein ernsthaftes Kontaminationsrisiko kennt oder hätte kennen müssen, kann dem Frachtführer nicht vorwerfen, dieses Risiko nicht erkannt zu haben.

Urteil der Kammer für Handelssachen Antwerpen vom 22. Mai 2023, Rolnummer A/2021/04058; Repertoriumnummer 2023/6278, nicht rechtskräftig.

Zusammenfassung von Sachverhalt und Urteilsbegründung durch die Redaktion:

Über den Sachverhalt:

Zwischen der Klägerin T und dem Absender M besteht eine bevrachtungsovereenkomst über den Transport von Methanol mit TMS »Stanleystad« in mehreren Chargen von Rotterdam nach Antwerpen.

Klausel 3.3 (C) der overeenkomst enthält eine ausdrückliche Zusicherung des Frachtführers bezüglich der Sauberkeit der Tankräume des Schiffes, diese seien frei von früheren Ladungen, so dass die neue Ladung nicht kontaminiert oder verschmutzt werden könne. Die overeenkomst sieht auch vor, dass der Absender das Recht hat, entweder selbst oder durch einen Beauftragten zu prüfen, ob diese Zusicherung erfüllt wurde. Nach Artikel 3.7 der overeenkomst hat der Absender das Recht, das zur Beladung gestellte Schiff zurückzuweisen, wenn es die Zusicherungen und Garantien nicht erfüllt, der Frachtführer muss das Schiff durch eine neue Nomination ersetzen. Der Absender soll für aus der Zurückweisung resultierende Kosten oder Schäden nicht haften.

Im Auftrag des Absenders hat ein Surveyor vor der Beladung einen Reinheitsbericht aufgestellt, indem die drei Vorladungen Methanol, MBTE und zuletzt Styrolmonomer festgehalten sind, so wie der Reinheitsgrad der Tanks mit gasfrei (»ventilates fuel gasfree«). Das Schiff wurde vom Absender nach der Untersuchung ausdrücklich akzeptiert und beladen.

Nach der first food Probe wurde festgestellt, dass das in das Schiff geladene Methanol mit Rückständen von Styrolmonomer, der letzten Ladung des Schiffes, verunreinigt worden war. Der Absender verlangt vom Frachtführer D und dem ausführenden Frachtführer gesamtschuldnerisch Schadenersatz wegen Ladungsverunreinigung in Höhe von 131.620,76 € unter dem Vorbehalt der Erhöhung.

Die Parteien des Chartervertrages haben die Zuständigkeit der belgischen Gerichte vereinbart.

Über den Parteivortrag:

Der klagende Absender M lässt vortragen, dass der Frachtführer T als Spezialist hätte wissen müssen, dass angesichts der letzten Vorladung Styrolmonomer eine gründliche Reinigung erforderlich sei. Methanol sei ein Lösungsmittel, das die Eigenschaft habe, andere Stoffe zu absorbieren. Daher müssten die Schiffstanks bei jedem Methanoltransport einer gründlichen Reinigung durch Hochdruckreinigung mit einem (anderen oder ähnlichen) Lösungsmittel unterzogen werden. Jetzt, im Prozess, erklärt der Absender, dass Styrolmonomer so lange an der zinkhaltigen Schicht der Tanks haften bleibe, bis ein Lösungsmittel wie Methanol es wieder ablöse. Ein Ventilieren oder Belüften der Tanks hätte daher keineswegs ausgereicht, um das Styrolmonomer aus den Tanks zu bekommen. Vielmehr hätten die Tanks mit einem Lösungsmittel wie Methanol gewaschen werden müssen, um Ladungsreste von Styrol von den Wänden zu lösen. Dies müsse ein Frachtführer als Transportunternehmen wissen. Angesichts der drei Vorladungen des Schiffes hätten »bei T die Alarmglocken läuten müssen«.

Der beklagte Frachtführer T beruft sich auf Artikel 18.1 a CMNI, der Schaden sei durch eine Handlung oder Unterlassung des Absenders verursacht.

Über die Begründung:

Das Gericht hat die Schadenersatzklage des Absenders gegen den Frachtführer abgewiesen mit folgender Begründung:

Der Transport von den Niederlanden nach Belgien, bei dem mindestens eine der Parteien in einem der beiden Länder ansässig ist, unterliegt nach dem Inkrafttreten des CMNI für Belgien, dem CMNI, ergänzend gilt das belgische Recht, das im Chartervertrag vereinbart ist, während der Sub-Chartervertrag zwischen Frachtführer T und dem ausführenden Frachtführer das Recht der Niederlande zugrunde legt.

Das Gericht sieht es als unstreitig an, dass die Tatsache, dass das Schiff vor Beladung mit Methanol nur ventiliert und nicht gewaschen wurde, dazu geführt hat, dass die Vorladung Styrolmonomer die Ladung Methanol verunreinigt hat.

Der Frachtführer T hafte aber nicht, da sich der Absender M nach der Inspektion und Freigabe des Schiffes nicht auf die Zusicherung der Sauberkeit der Tanks im Chartervertrag berufen könne. Die entsprechende Passage des Urteils lautet:

M hat von ihrem Recht nach Klausel 3.6 des Chartervertrages Gebrauch gemacht und überprüft, ob die Zusicherung (ergänze: der Reinheit der Ladungstanks d. Red.) eingehalten wurde und das Schiff diese Transportbedingung tatsächlich erfüllt. Der Surveyor hat das Schiff inspiziert und, obwohl er Spezialist für diese Frage ist,

keine weiteren Maßnahmen verlangt und sich mit der Ventilierung zufriedengegeben. Angesichts der von dem Surveyor als Fachfirma durchgeführten Inspektion, bei der er die Erfüllung der Zusicherung des Frachtführers überprüft hat, stellt das Gericht fest, dass T nicht haftet. Der Absender hat sich nämlich bewusst dafür entschieden, keine weiteren Maßnahmen, insbesondere das Waschen der Tanks, vorzunehmen, obwohl M und der Surveyor wussten (oder hätten wissen müssen), dass ein ernsthaftes Kontaminationsrisiko besteht, wenn man sich auf die bloße Ventilierung der Tanks beschränkt. Es ist nicht überzeugend, nun im Rahmen des Prozesses zu behaupten, dass T als Transportunternehmen dies hätte wissen müssen, und dabei selbst Unwissenheit vorzutäuschen.

Unter diesen Umständen kann sich M nicht auf die in Klausel 3.3 (C) der overeenkomst enthaltene Zusicherung in Bezug auf die Reinheit des Schiffes berufen. Nach belgischem Recht ist eine Vertragspartei nach Treu und Glauben daran gehindert, sich auf eine vertragliche oder gesetzliche Garantie zu berufen, wenn sie selbst an deren Verletzung mitwirkt. Dies ist vorliegend der Fall. Zu dem Zeitpunkt als M die Beladung des Schiffes in Auftrag gab, kannte sie das Problem. Statt von ihrem Recht Gebrauch zu machen, für diesen Fall auf die Verladung zu verzichten gemäß Klausel 3.7 der overeenkomst, hat sie den Vertrag (ergänzt durch Beladung) weiter erfüllt. Nach Ansicht des Gerichtes besteht aus diesen Gründen kein Raum für eine Haftung von T.

Das Urteil ist in flämischer Sprache verfasst und von Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer, Frankfurt am Main, zusammenfassend in deutscher Sprache wiedergegeben.

Anmerkung:

Die vorstehend wiedergegebene Entscheidung zeigt, wie wertvoll die internationale Rechtsvereinheitlichung auch im Rahmen des Transportrechtes durch das CMNI ist. Es ist eine wichtige rechtliche und auch ökonomische Voraussetzung für Binnenschifffahrt, dass die Transportkonditionen und insbesondere auch die Haftungskonditionen in den verschiedenen Staaten des europäischen Stromgebietes einheitlich sind und einheitlich angewandt werden.

Die Entscheidung aus Antwerpen unterstreicht die Bedeutung der Tatsache, dass der Absender im Rahmen eines Binnenschifftransportes als Warenfachmann maßgebliche Verantwortung für die ordnungsgemäße Behandlung der zu transportierenden Güter, vorliegend Metha-

nol, trägt. Er kann diese Verantwortung nicht ohne weiteres durch entsprechende Vertragsklauseln auf den Frachtführer übertragen.

Wie die Handelskammer des Gerichtes in Antwerpen nach Auffassung des Unterzeichners zu Recht entschieden hat, ist originär die Verloaderseite, der Absender für die Festlegung der Transportbedingungen, insbesondere für die Reinheitsanforderungen der Laderäume oder Tanks eines Schiffes, verantwortlich.

Dies ergibt sich nach Auffassung des Unterzeichners aus dem Wissen und Kenntnisstand des Absenders einerseits und dem Wissen und dem Aufgabebereich des Frachtführers andererseits. Der Frachtführer, die Schiffsseite, ist verantwortlich dafür, dass das zu ladende Produkt betriebssicher verladen wird, also in einer Art und Weise, die die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet. Soweit spezifische Eigenschaften des zu transportierenden Produktes eine potentielle Kontaminationsgefahr mit sich bringen, darf sich der Frachtführer darauf verlassen, dass der Absender ihn vollständig und klar über die Bedingungen für den Transport dieses spezifischen Produktes informiert.

Vom Frachtführer dagegen können Kenntnisse hinsichtlich des Produktes nur insoweit verlangt werden, als sie für die Sicherheit des Schiffes und für die Umwelt von Bedeutung sind. Die Obliegenheit hinsichtlich der spezifischen Eigenschaften und der daraus resultierenden Transportbedingungen für die Unversehrtheit des Produktes aber liegen in erster Linie beim Absender als Warenfachmann. Der Absender kann wissen oder sich die nötigen Informationen darüber beschaffen, welche Gefahr für das zu transportierende Produkt außerhalb der Betriebssicherheit des Schiffes aus Vorladungen und der Beschaffenheit der Tanks entstehen können. Es ist deshalb Obliegenheit des Absenders, den Frachtführer deutlich und unmissverständlich darüber zu informieren, welche Reinheitsanforderungen er stellt.

Insbesondere wenn er von seinem Recht Gebrauch macht, die Tankräume zu inspizieren und die Angaben des Schiffsführers auf Kompatibilität des Produktes mit den Vorreiseprodukten zu überprüfen, ist es Sache des Absenders, das Schiff zu akzeptieren oder abzulehnen. Deshalb hat das Gericht in Antwerpen (siehe auch ZfB 2019, Sammlung Seite 2628 ff; ZfB 2021, Sammlung Seite 2707 ff und für die Niederlande ZfB 2020, Sammlung Seite 2671 ff und Anmerkung, Sammlung Seite 2676 ff) auch zu Recht auf die entscheidende Bedeutung der Klausel hingewiesen, die den Absender berechtigt, ein Schiff als

ungeeignet zurückzuweisen, ohne dass daraus Kostenfolgen oder gar Schadenersatzpflichten des Absenders entstehen. Im Grunde wendet das Gericht in Antwerpen den Grundsatz des *venire contra factum proprium* an. Wer sehenden Auges einen mindestens risikobehafteten Reinheitsgrad eines Tankschiffes akzeptiert, kann sich nicht darauf berufen, dass der Schiffer die Geeignetheit der Tanks und ihres Reinheitsgrades für das betroffene Produkt zugesichert und garantiert habe.

Deutsche Gerichte (LG Stade, ZfB 2009, Sammlung Seite 2045 ff; LG Hamburg, ZfB 2017, Sammlung Seite 2469 ff; OLG Hamburg, ZfB 2019, Sammlung Seite 2621 ff; LG Duisburg, ZfB 2021, Sammlung Seite 2720 ff) haben in der Vergangenheit in vergleichbaren Fällen oft auf Zusicherungen der Reinheit der Tanks durch den Frachtführer abgestellt und ihn haftbar gemacht. Nach Auffassung des Unterzeichners werden dabei die von der Handelskammer in Antwerpen zu Recht herangezogenen Grundsätze nicht ausreichend beachtet. Unbeschadet dessen ist es natürlich sehr zu begrüßen, wenn hinsichtlich Ladungsverunreinigungsfällen ohne Bedeutung ist, in welchem Staat des europäischen Stromgebietes und nach welchem nationalen Recht neben dem CMNI über derartige Fälle entschieden wird.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

