

Schadensfälle in der Binnenschifffahrt führen aufgrund der Tatsache, dass viele Akteure beteiligt sind, oftmals zu langwierigen Prozessen für die Beteiligten.



deepblue4you/Stock/Getty Images Plus

Aktuelle Rechtsprechung

Behandelt werden zwei Schadenfälle, die auf unterschiedliche Ursachen im Binnenschifffahrtsbereich zurückzuführen waren. In beiden Fällen liefen die Klagen ins Leere und werden nachfolgend dargestellt und erläutert.

Fall eins: Der Binnenschifffahrtskunde beauftragte einen seiner Binnenschifffahrtsunternehmer, Braumalz von Gelsenkirchen nach Rotterdam zu befördern. Grundlage des Transportvertrages waren die Konnossementsbedingungen des Binnenschiffers, der den Transportauftrag an einen Unterfrachtführer weitergegeben hatte. Vereinbart wurde: „Übernahme ab frei: verstaut Binnenschiff Gelsenkirchen – Avangard“. Das Binnenschiff wurde im Gelsenkirchener Hafen mittels eines Füllrohres beladen. Konsens bestand zwischen allen an der Beladung beteiligten Parteien, dass alle Luken des Motorschiffs (MS) geöffnet werden, um die Beladung schneller und gleichmäßiger vornehmen zu können, damit weitere Luken nicht ständig geöffnet und wieder geschlossen werden müssen. Im Zuge der Beladung trat ein Unwetter auf, es begann stark zu regnen. Infolgedessen wurden insgesamt 83,123 Tonnen Braumalz beschädigt. Der Güterschaden betrug 26.740,52 Euro. Ein Havariekommissar wurde beauftragt, der Kosten in Höhe von 1.699,90 Euro verursachte. Der Binnenschifffahrtskunde besaß eine Transportversicherung, die regulierte und nahm im Anschluss Regress gegenüber dem Binnenschifffahrtsunternehmer. Da er nicht zahlen wollte, erhob der Transportversicherer Klage beim Würzburger Schifffahrtsgericht.

Das Urteil: Das Schifffahrtsgericht kam zur Entscheidung, dass der verklagte Binnenschiffer, der dem ausführenden Frachtführer vor Prozessbeginn den gerichtlichen Streit verkündete, weder vertraglichen noch deliktischen Ansprüchen ausgesetzt sei (AZ: 16 C 1715/15 BSch).

Der Tenor: Dem Transportversicherer sei es nicht gelungen nachzuweisen, dass der Binnenschiffer hafte. Letztlich sei der Güterschaden zu einem Zeitpunkt eingetreten, in welchem die beklagte Partei noch nicht in der Gewahrsamsverantwortung gestanden habe. Gemäß Artikel 16 Absatz 1 Regelungen des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) hafte der Binnenschiffer für Schäden am Ladegut, die nach Übernahme des Guts und vor Ablieferung beim Empfänger eintreten. Im vorliegenden Fall sei zum Zeitpunkt der Güterbeschädigung weder die Beladung noch die Schließung der Ladeluken festzustellen gewesen, so das Gericht. Im Ergebnis lag noch keine frachtrechtliche Ladungsübernahme durch das Transportunternehmen vor, so das Gericht. Des Weiteren meinte das Gericht, dass es dem Transportversicherer nicht gelungen sei, dass der Binnenschiffer und/oder der Frachtführer schuldhaft ihre Pflichten verletzten. Das Ausmaß

des Unwetters, das von Organböen begleitet wurde, sei für die Crew der MS nicht vorhersehbar gewesen. Die Ladeluken konnten nicht rechtzeitig von der Crew der MS geschlossen werden, um eine Durchfeuchtung des bereits verladenen Guts noch erfolgreich abzuwenden.

Die Anmerkung: Gegen das Urteil legte der Transportversicherer Berufung beim Schifffahrtsobergericht in Nürnberg ein. Das Berufungsgericht fasste den Beschluss, dass das eingelegte Rechtsmittel des Klägers keine Erfolgsaussicht habe (AZ: 9 U 1742/16 BSch).

Fall zwei: Das Binnenschiff „GMS“ wurde vom Befrachter (Absender) beladen und sank, bevor der Transport begann. Über das Verschulden des in Hamburg gesunkenen Binnenschiffs, das mit einem Trockenmassengut beladen wurde, stritten die Parteien. Erst außergerichtlich und in weiterer Folge vor dem Hamburger Schifffahrtsgericht.

Die Entscheidung: Das Schifffahrtsgericht entschied, dass die Feststellungsklage des Binnenschiffers gegenüber dem Befrachter zulässig, jedoch im Ergebnis unbegründet gewesen sei (AZ: 33 a C125/18).

Die Begründung: Zunächst einmal stellte das Gericht klar, dass im vorliegenden Fall das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) in erster Linie transportvertragliche Haftungsfragen regelt, jedoch keine Ansprüche aus einem Delikt. Deshalb hätten die Regelungen der CMNI nur punktuelle Bedeutung, wenn es um deliktische Schadensersatzansprüche gehe. Der Kläger habe gegenüber der beklagten Partei aus Artikel 8 Absatz 1 CMNI auch keinen Schadensersatzanspruch, so der Richter. Denn das havarierte Binnenschiff sei aufgrund von Pflichtverletzungen des Schiffsführers und seiner Streithelferin gesunken. Er habe die „GMS“ sorgfaltswidrig beladen. Die Ursache des gesunkenen Schiffs sei nicht in der fehlenden Kenntnis des Schiffsführers hinsichtlich der Schüttdichte und Produktbezeichnung gewesen, so das Gericht im weiteren Tenor. Allerdings betonte der Richter, dass der Befrachter dem Frachtführer dann alle Schäden zu ersetzen habe, die aufgrund unvollständiger oder unrichtiger Angaben über das Ladegut beruhen.

Nach § 482 Absatz 1 Handelsgesetzbuch sei der Befrachter verpflichtet, dem Frachtführer vor der Gutübergabe alle Angaben zu machen, die für die Umsetzung des Transports notwendig seien. Dazu gehöre im Besonderen, so das Gericht, dass der Befrachter dem Binnenschiffer in Textform über „Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen“ und über die Güterart informiere. Darüber hinaus entschied der Richter, dass der Befrachter von seiner Haftung befreit sei, wenn er die Obliegenheitsverletzung nicht zu verantworten habe. Der Kläger könne zudem kein Schadensmitverschulden des Befrachters aus der im Hamburger Hafen geltenden Hafenverkehrsordnung ableiten. Das Schifffahrtsgericht hielt in Anlehnung an das Ergebnis der Untersuchungen der Hamburger Wasserschutzpolizei fest, dass das Sinken des Binnenschiffs vermeidbar gewesen wäre, wenn der Schiffsführer der „GMS“ und der Förderbandbediener des Befrachters hinsichtlich des tatsächlich bereits geladenen Gewichts kommuniziert hätten. Sodann wäre die Fehleinschät-

zung des Kapitäns korrigierbar gewesen, so das Gericht in seiner weiteren Entscheidungsbegründung. Das Gericht sei davon überzeugt gewesen, dass dem Lademeister keine zurechenbare Pflichtverletzung über Artikel 8 CMNI erfolgreich vorgeworfen werden könne. Er habe das Förderband „nicht zu schnell“ justiert. Es konnte auch nicht verstellt werden, so die Überzeugung des urteilenden Richters.

Diesbezüglich stellte das Gericht heraus, dass es nach § 8 Absatz 2 Binnenschifffahrtsgesetz (BinSchG) zunächst einmal die Aufgabe des Schiffsführers sei, für die „Tüchtigkeit der Gerätschaften“ zur Beladung des Binnenschiffs zu sorgen. Dies sei eine „Dienstobliegenheit“, die der vorbereitenden Schiffsbeladung diene. Zudem stellte das Gericht fest, dass der Schiffsführer nach „Aufschütten des ersten Kegels“ nicht die „Tiefgangsmarken“ der „GMS“ in Augenschein genommen habe. Die Videoaufzeichnung der Beladung belege, dass die „Aufschüttung des ersten Kegels“ für einen geraumen Zeitraum unterbrochen gewesen sei. Schließlich meinte das Gericht, dass der Lademeister die Konstruktion des Schiffs nicht kannte. Folglich auch nicht beurteilen konnte, „welchem Maß an ungleicher Belastung die Schiffskonstruktion“ standhalte. Die Videoaufzeichnung der Beladung ergab ebenfalls, dass der Schiffsführer „ab einem bestimmten Zeitpunkt“ de facto „pegelte“. Er habe sich ruhig verhalten. Ein „Kontrollverlust“ sowie eine fehlerhafte Beladung der „GMS“ sei nicht offensichtlich und eine einschreitende Handlung aufseiten des Lademeisters fern gewesen, so der Richter.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa