



Otto Durst/stockadobe.com

Wer haftet bei beschädigter Ladung im Schiffsraum und worauf sollte man bei der Vertragsschließung für den Transport achten?

# Aktuelle Rechtsprechung

In dem vorliegenden Beitrag befasst sich Rechtsexperte Eckhard Boecker mit den Voraussetzungen des Arrests eines Binnenschiffs. Dem Rechtsstreit vorausgegangen war die Beschädigung der transportierten Ladung im Schiffsraum des besagten Binnenschiffs.

**Der Fall:** Im hiesigen Fall stritten die Parteien gerichtlich darüber, ob der Antragstellerin ein Schadensersatzanspruch sowie ein Schiffsgläubigerrecht gemäß den §§ 102 Nr. 4, 103 Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) zustehe. Dem Antrag der Antragstellerin auf Anordnung des Arrests ging ein Schadensereignis voraus, das beim Betrieb des Binnenschiffs „GMS B“ an der Petrolkohle entstand. Die Ladung selbst wurde durch die in den Laderaum eingedrungene Feuchtigkeit beschädigt.

**Das Urteil:** Das zuständige Amtsgericht Hamburg-Harburg gab dem Antrag des Binnenschiffahrtskunden mit seinem Beschluss am 15. April 2024 statt.

**Der Tenor:** Der Antrag auf Anordnung des Arrests des Binnenschiffs sei gemäß den §§ 916 ff. Zivilprozessordnung (ZPO) gerechtfertigt, so der Richter. Darüber hinaus stellte das Gericht klar, dass der Antragsgegner der Schiffseigentümer der „GMS

B“ war, da sich dies bereits aus dem geschlossenen „Bareboat-Charterer/Ausrüster“-Vertrag ergab. Der Antragsgegner sei somit nach § 2 Absatz 1 BinSchG als der Eigentümer des Binnenschiffs „GMS B“ anzusehen. Darüber hinaus war glaubhaft gemacht worden, dass die „GMS B“ zur Schifffahrt auf Flüssen und für die Binnenschiffahrt bestimmt und eingesetzt wurde.

Der § 1 BinSchG regelt, wer Eigentümer eines Binnenschiffs im Sinne des Gesetzes ist. Allerdings erläuterte der Richter in seinem Urteil, dass die Antragstellerin den präsentierten Schadensersatzanspruch nach Artikel 4 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 16 des Budapester Übereinkommens über den Vertrag zur Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) nicht glaubhaft gemacht hatte. Denn die Antragstellerin konnte nicht glaubhaft darlegen, dass der Antragsgegner als tatsächlicher Frachtführer im Sinne der CMNI tätig geworden war. Dies begründete der Richter wiederum damit, dass die Vertragsbeziehungen des Frachtführers und des Antragsgegners unbekannt gewesen seien. Der Frachtführer wurde von der Antrag-

stellerin über eine gewisse „H.D. S.2. GmbH“ beauftragt. Obwohl die „GMS B“ mit dem Gut der Antragstellerin beladen war, ließe sich nicht zwingend ableiten, dass der Antragsgegner als ausführender Frachtführer tätig wurde. Möglich sei, dass der Antragsgegner nicht mit dem Transport unterbeauftragt wurde, sondern der „H.D. S.2. GmbH“ lediglich Schiff und Crew zur Verfügung stellte.

Der Antragsgegner hatte eingewendet, dass zwischen der „H.D. S.2. GmbH“ und ihm keine vertragliche Beziehung bestünde. Ein Direktanspruch scheide daher nach CMNI aus, so der Richter. Allerdings bestehe ein Anspruch auf der Grundlage des § 3 BinSchG, so das Gericht im weiteren Tenor. Danach sei der Schiffseigentümer für Claims verantwortlich, die ein Mitglied der Schiffscrew „einem Dritten in Ausführung der Dienstverrichtung schuldhaft“ zufüge. Die Antragstellerin hatte glaubhaft gemacht, dass im Zuge des Betriebs der „GMS B“ ein Güterschaden entstanden war, der auf das Verhalten der Schiffscrews zurückgeführt werden konnte. Denn diese ließen eine Schiffsluke zum Laderaum während des Transports geöffnet. An der Höhe des Schadens von 310.000 Euro konnte der Richter keine Kritik finden. Die Ware hatte vor der Beschädigung einen nachgewiesenen Wert von 493,19 Euro je Metrische Tonne (MT). Nach der Ladungsbeschädigung konnte der Antragsteller die Ware für nur noch 200 Euro je MT am Markt absetzen. Die Gesamttonnage betrug 1.057,375 MT.

Dies vorausgesetzt errechnete das Gericht einen reklamierten Anspruch in Höhe von rund 310.000 Euro. Darüber hinaus hatte die Antragstellerin Kosten und Zinsen in Höhe von 30.000 Euro vorgetragen. Zudem argumentierte der Richter, dass der Antragstellerin ein Pfandrecht nach den §§ 102 Nr. 4, 103 BinSchG zustehe. Der Richter urteilte, dass es für die Binnenschiff-Zwangsvollstreckung laut § 917 ZPO keinen Arrestgrund benötige. Die Direktive der Pfändung der „GMS B“ ergebe sich aus § 931 ZPO. Allerdings vermeldete der Richter auch, dass die Anordnung eines Arrests von der Leistung einer Sicherheit in Abhängigkeit stehe, beispielsweise, wenn der Ausgang des Verfahrens „offen“ sei und dem Arrestgegner ein Schaden drohe, wenn der Arrest vollzogen ist.

Entgegengesetzt der Aussage der Antragstellerin, dass dem Antragsgegner kein finanzieller Schaden drohe, wenn arrestiert werde, sagte der Richter, dass ein Finanzschaden bei Vollzug des Arrests nicht auszuschließen sei. Im Ergebnis hielt der Richter die Direktive einer Sicherheitsleistung für „geboten“, denn der Antragsgegner sei im Verfahren nicht einmal „gehört“ worden. Es sei glaubhaft gemacht worden, dass die „GMS B“ aufgrund eines Maschinenschadens repariert werden müsse. Nichtsdestotrotz sei nicht zu erkennen, dass im Falle der Aufhebung des Arrests kein Schaden für den Antragsgegner eintreffe. Denn die Schiffsreparatur könne sich verzögern. Infolgedessen könnten dem Antragsgegner Transportaufträge verloren gehen oder erst nach Reparatur erfüllt werden. Somit sei nicht erkennbar, dass bei einem Arrest der „GMS B“ keine Nachteile anzunehmen sind. Bei der Höhe der Sicherheitsleistung sei bei einem nicht fahrfähigen Binnenschiff – anders als bei einem fahrfähigen Binnenschiff – zu berücksichtigen, dass die anzunehmenden finanziellen Folgen nicht schwerwiegend ausfallen dürfen. Ein fahrfähiges Binnenschiff sei ohne Arrest in der Lage, umgehend bereits vorliegende Transportaufträge durchzuführen. Nach alledem legte der Richter die Höhe der Sicher-

heitsleistung wie folgt fest: den Auftragswert eines Folgeauftrags in Höhe von 20.535 Euro zuzüglich voraussichtlicher Prozesskosten in Höhe von rund 20.000 Euro.

### Anmerkungen:

- » Die Parteien sollten stets alles versuchen, einen Schiffsarrest zu verhindern, da derartige Verfahren und ein sich anschließender Gerichtsprozess mit hohen Kosten verbunden sind.
- » Oft ist das vorstehende Ziel in der Praxis nicht umsetzbar, da die Positionen zu weit auseinanderliegen und ausgelöste Emotionen der Parteien einen zu großen Raum einnehmen, um eine Eskalation zu verhindern.
- » Quasi fast alle Rechtsordnungen bieten die Möglichkeit, ein Schiff zu arrestieren. Die Vorschriften für einen Schiffsarrest wurden in Deutschland in der Zivilprozessordnung verankert.
- » Das Ziel des Antragsstellers, einen Antrag auf Anordnung eines Arrests erfolgreich durchzubringen, dient der Sicherung von Forderungen, die absolut berechtigt sein sollten.
- » Alle Parteien sollten sich darüber im Klaren sein, dass ein Schiffsarrest gravierende wirtschaftliche Folgen entfalten kann, wenn Transportaufträge aufgrund eines Arrests nicht oder zumindest nicht mehr vertragsgemäß vom Binnenschiffahrtsunternehmen ausgeführt werden können. Dies könnte zu Schadensersatzansprüchen gegenüber dem Binnenschiffer vonseiten seiner weiteren Kunden führen.

Eckhard Boecker

Anzeige



## IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN  
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



[www.allianz-esa.de](http://www.allianz-esa.de)

**Allianz**  **Esa**