

Vortrag Rechtsprechung zur CMNI

Die CMNI ist am 1. April 2005 für Ungarn, Rumänien, Luxemburg, die Schweiz und Kroatien in Kraft getreten. Für die Niederlande ist die CMNI erst am 1. Oktober 2006, für Deutschland am 1. November 2007 und für Belgien am 1. Dezember 2008 in Kraft getreten.

Die CMNI ist auf grenzüberschreitende Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen anwendbar, sodass sie in Rechtsstreitigkeiten darüber auch angewendet werden muss. In der Rechtsprechung findet dies auch seine Bestätigung, aber trotzdem ist die Anzahl publizierter Urteile dazu noch gering. In den Niederlanden sind vor allem die Urteile, die sich auf Schäden beziehen, die beim Laden oder Löschen an der Ladung oder am Schiff entstehen, interessant.

In dieser Hinsicht ist von Bedeutung, dass gemäß Art. 3 Abs. 2 CMNI sowohl die Übernahme der Güter zur Beförderung als auch die Ablieferung an den Empfänger nicht an Land oder über der Reling, sondern im Schiff stattfinden.

„Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, erfolgt die Übernahme der Güter und ihre Ablieferung im Schiff.“

Art. 10 Absatz 2 CMNI bestimmt:

„Die Bereitstellung der Güter für den Empfänger (...) ist als Ablieferung anzusehen.“

Gemäß Art. 16 Absatz 1 CMNI haftet der Frachtführer für Schäden, die zwischen diesen zwei Momenten (Übernahme zur Beförderung im Schiff und Ablieferung im Schiff) entstehen:

„Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung (...) entsteht (...).“

Auf Grund von Art. 6 Absatz 4 CMNI muss der Absender die Ladung ins Schiff laden und stauen:

„Vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten hat der Absender die Güter zu laden und nach Binnenschiffahrtsbrauch zu stauen und zu befestigen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde.“

Bezüglich der Ablieferung im Löschhafen oder Ablieferungsort bestimmt Art. 10 Absatz 2 CMNI:

„Die Bereitstellung der Güter für den Empfänger in Übereinstimmung mit dem Frachtvertrag oder mit den für den betreffenden Handel geltenden Gebräuchen oder mit den im Löschhafen anzuwendenden Vorschriften ist als Ablieferung anzusehen. (...).“

Damit ist klar, dass der Zeitraum, währenddessen der Frachtführer der Haftpflicht unterliegt, der sogenannte Obhutszeitraum, erst mit der Übernahme der Ladung im Schiff im Ladehafen beginnt und mit der Bereitstellung der Güter im Schiff für den Empfänger im Löschhafen endet.

Es stellen sich dann die folgenden Fragen:

1. Wie steht es mit Schäden, die im Schiff an der Ladung entstehen, nachdem der Frachtführer sich an der Löschstelle löschbereit gemeldet hat, aber noch bevor die Ladung aus dem Schiff gelöscht worden ist? Haftet der Frachtführer dafür oder nicht? Wann endet die Obhutspflicht des Frachtführers?
2. Wer haftet für Schäden, die durch die Beladung am Schiff verursacht werden?
3. Welche Partei ist verpflichtet, die Ladung nach der Ablieferung im Schiff im Löschhafen zu löschen? Wer haftet für Schäden, die durch die Entladung am Schiff entstanden sind (man denke an Strau- und Steuerhausschäden)?

Zu 1: Schäden an der Ladung entstanden während der Löschung

Gericht Rotterdam, den 30. September 2009, ECLI:NL:RBROT:2009:BJ9227, S&S 2010/27 Auke Anton
Das MS Auke Anton meldet sich an der Löschstelle in Dordrecht, um eine Ladung Braugerste löschen zu lassen. Der Schiffsführer macht die Luken auf und die Stauerei fängt mit dem Löschen an. Während der Löschung fängt es an zu regnen, wodurch die Ladung im Schiff nass wird. Der Empfänger fordert Schadensersatz. Das Gericht urteilt, dass der Frachtführer nicht für den Schaden verantwortlich ist, der während der Löschung entstanden ist. Aufgrund von Art. 16 CMNI ist der Frachtführer nur für Schäden an der Ladung haftbar, die bis zum Zeitpunkt der Ablieferung entstehen. Art. 3 Absatz 2 CMNI zufolge findet die Ablieferung der Güter an Bord des Schiffes statt. Art. 10 Absatz 2 CMNI bestimmt, dass die Übertragung der Güter an den Empfänger als Ablieferung zu betrachten ist. Im Lichte der CMNI als Ganzes und von Art. 10 Absatz 2 im Besonderen muss der Begriff „Ablieferung“ im Sinne von Art. 3 Absatz 2 oder Art. 16 Absatz 1 CMNI definiert werden als: der Zeitpunkt, zu dem der Frachtführer dem Empfänger (oder anderweitig Berechtigten) die Möglichkeit bietet, über die Ladung an Bord zu verfügen. Zur Ablieferung der Ladung Braugerste reichte es aus, dass der Frachtführer die ‚Auke Anton‘ bei der Stauerei, die (im Auftrag des Empfängers) die Ladung aus dem Schiff löschen musste, löschbereit meldete. Der Frachtführer trug keine Verantwortung für die Löschung der Ladung Braugerste. Weil die Stauerei für die Löschung verantwortlich war, musste die Stauerei auch dafür sorgen, dass während des Löschvorgangs kein Schaden an der Ladung entsteht und dass, wenn es regnen sollte, die Luken der ‚Auke Anton‘ rechtzeitig geschlossen würden. Als es anfang zu regnen und der Schaden entstand, war die Ladung schon abgeliefert, sodass der Frachtführer dafür laut CMNI keine Verantwortlichkeit mehr hatte.

Was man aus diesem Urteil lernen kann, ist, dass unter der CMNI der Frachtführer nicht haftbar ist für Schäden an der Ladung, die entstehen, nachdem der Schiffsführer sich löschbereit gemeldet hat, auch wenn sich die Ladung noch an Bord befindet.

Folie: Art. 16 Absatz 1 und 2 mit „Ablieferung“ und „Ausladen“ (JT)

Man beachte jedoch, dass die Parteien vereinbaren können, dass die Ablieferung später stattfindet (Art. 3 Absatz 2: sofern nicht anders vereinbart wird, zum Beispiel „Passieren des Flansches“).

Zu 2 und 3: Schaden am Schiff verursacht durch die Beladung oder Löschung

Beladung

Wie schon erwähnt, legt Art. 6 Absatz 4 CMNI ausdrücklich dem Absender die Verpflichtung auf, die Güter an Bord des Schiffes zu laden, zu stauen und zu befestigen. Das ist in Übereinstimmung mit

dem niederländischen (Art. 8:929 Absatz 1 BW), dem deutschen (§ 412 Absatz 1 HGB) und dem belgischen (Art. 8 Wet op de Rivierbevrachting) Recht. Die CMNI bestimmt zwar nicht ausdrücklich, dass der Absender für Schäden, die durch die Beladung entstehen, haftbar ist, regelt jedoch in Art. 8 Absatz 2 (mit der Überschrift „Haftung des Absenders“), dass der Absender gleichermaßen verantwortlich ist für sein eigenes Tun wie für das Tun und Lassen der Personen, derer er sich bedient zur Erfüllung seiner Verpflichtungen, wie genannt in Art. 6 und 7 (unter anderem also auch die Verpflichtung zur Beladung des Schiffes und Stauen der Ladung). In den Niederlanden, Deutschland und Belgien ist es feststehende Rechtsprechung, dass der Befrachter für einen Schaden am Schiff, der bei der Beladung zugefügt wurde, haftbar ist, es sei denn, der Schaden wäre unter den gegebenen Umständen unvermeidbar gewesen.

Löschung, Entladung

Obwohl die CMNI also ausdrücklich den Absender zur Beladung verpflichtet, bestimmt sie jedoch merkwürdigerweise nicht, wem die Verpflichtung obliegt, die Ladung nach Ablieferung aus dem Schiff zu löschen. Ist das der Absender oder der Empfänger oder der Frachtführer selbst?

Gemäß Koller (Transportrecht 2007, Randnummer 2, zu Art. 3 CMNI) sei das Entladen in Analogie zu Art. 6 Absatz 4 CMNI die Sache des Absenders. Von Waldstein/Holland (Binnenschiffahrtsrecht, 2007, S. 805 und 806, Randnummer 28 zu Art. 7 CMNI) meinen, dass die Pflicht zur Löschung der Güter von der Diplomatischen Konferenz schlichtweg übersehen worden sei, dass man aber davon auszugehen habe, dass „nach dem Übereinkommen der Absender zur Löschung der Güter verpflichtet ist.“ Ramming (Handbuch zur Binnenschiffahrtsfrachtrecht, Randnummer 403) ist jedoch der Meinung, dass, weil die Frage, wer für die Entladung verantwortlich ist, nicht von der CMNI beantwortet werde, sie gemäß 29 Abs. 1 CMNI nach dem ergänzenden anwendbaren nationalen Recht beantwortet werden sollte. Das Schiffahrtsgericht Mannheim ist in einem Urteil vom 17. April 2015 der Auffassung von von Waldstein/Holland gefolgt, aber in der Berufung hat das Oberlandesgericht Karlsruhe in seinem Urteil vom 30. November 2015 die Frage dahinstehen lassen. Gemäß dem Berufungsrichter käme es auf diese Streitfrage im Ergebnis nicht an, denn im vorliegenden Fall wäre auf Grund des „ansonsten anwendbaren“ deutschen Rechts (§412 Absatz 1 HGB) der Absender zur Löschung der Ladung verpflichtet gewesen. Das Oberlandesgericht hat sich also zur Auslegung der CMNI nicht äußern wollen, sondern schlicht auf das unstreitige Ergebnis verwiesen, dass der Absender für das Löschen verantwortlich ist.

Nach niederländischem Recht gilt, dass aufgrund von Art. 8:929 Absatz 2 BW der Empfänger verpflichtet ist, die Ladung zu löschen und haftbar ist für einen dadurch verursachten Schaden, es sei denn, der Schaden wäre unter den gegebenen Umständen nicht zu vermeiden gewesen. Weiterhin bestimmt Art. 8:913 BW, dass der Absender für den durch die Ladung oder deren Behandlung am Schiff verursachten Schaden haftbar ist.

Nach deutschem Recht gilt, dass der Absender für den durch die Löschung am Schiff verursachten Schaden (§ 412 Absatz 1 HGB) haftbar ist. Nach belgischem Recht sind Absender und Empfänger zur Löschung verpflichtet (Art. 8 Wet op de Rivierbevrachting).

Gericht Rotterdam, 27. Februar 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:8426, S&S 2014/4 (Leendert sr.)

Aus der Leendert Sr wird in Rotterdam nach einer Inlandreise eine Ladung Schrottpakete gelöscht, wobei im Schiff ein Schaden an den Strau entsteht. Der Frachtführer macht den Absender für Schadensersatz haftbar. Im Transportvertrag wird die CMNI anwendbar erklärt; aufgrund von Art. 29 CMNI ist das niederländische Recht ergänzend anwendbar. Das Gericht erwägt, dass die Bestimmungen der CMNI keine Grundlage für die Haftbarkeit des Absenders wegen Schadens durch

Löschung bieten: (a) Art. 6 Absatz 4 CMNI verpflichtet den Absender, die Güter zu laden, aber enthält keine Verantwortlichkeit seitens des Absenders zu deren Löschung; (b) aufgrund von Art. 8 CMNI ist der Absender haftbar für Schaden und Kosten, die dem Frachtführer entstehen infolge einer Pflichtverletzung des Absenders bei deren Löschung nach Art. 6 und 7 CMNI, aber diese Artikel enthalten keine Verpflichtungen oder Verantwortlichkeiten des Absenders zur Löschung der Güter. Aufgrund des ergänzenden niederländischen Rechts (Art. 8:913 Absatz 1 BW) ist der Absender dazu verpflichtet, dem Frachtführer den Schaden zu vergüten, die bei Behandlung der Güter dem Frachtführer zugefügt werden, es sei denn, der Schaden wäre unter den gegebenen Umständen nicht zu vermeiden gewesen. Die Beweislast hierfür obliegt dem Absender.

Gerichtshof Den Haag, den 30. Dezember 2014, ECLI:GHDA:2014:4309 und 23. Februar 2016 (Elan)

Die grundsätzliche Frage, ob der Absender unter der CMNI für die Löschung verantwortlich ist, ist kürzlich vom Gerichtshof Den Haag in einem Urteil vom 23. Februar 2016 **verneint** worden. Es handelte sich um ein Verfahren, in dem der Verfrachter vom Absender Schadensersatz für den durch die Löschung am Schiff verursachten Schaden forderte. In seinem Zwischenurteil vom 30. Dezember 2014 hat der Gerichtshof suggeriert, dass aufgrund der Bestimmungen in Art. 3 Abs. 2 CMNI, dass die Ablieferung der Ladung an Bord des Schiffes stattfindet, (auch) argumentiert werden könnte, dass die Löschung außerhalb des Transportvertrags falle. Wenn man tatsächlich davon ausgehen müsste, würde es laut Gerichtshof wahrscheinlich keine Lücken im Vertrag geben und wäre für ergänzendes nationales Recht kein Platz. Aber wenn man diesen Gedanken bis zu Ende durchdenkt, würde das bedeuten, dass weder nach der CMNI noch nach nationalem Recht eine Antwort auf die Frage, wem die Verpflichtung zur Löschung der Ladung obliege, gegeben werden könnte. An wen sollte der Frachtführer sich dann wenden, in einem Fall, dass keiner zu Löschung bereit wäre? In seinem Schlussurteil erwägt der Gerichtshof jedoch, dass der Wortlaut der CMNI einer Verpflichtung oder Haftung des Absenders für die Entladung keinen Anhaltspunkt biete. Auf eine solche Verpflichtung könne gemäß dem Gerichtshof auch nicht durch Auslegung der CMNI geschlossen werden. Genauso wenig gäbe es in der Rechtsprechung oder Rechtsliteratur in anderen Mitgliedstaaten eine herrschende Auffassung, dass eine solche Verpflichtung in der CMNI eingeschlossen sei. Zuletzt erwägt der Gerichtshof, dass es den Anschein habe, die CMNI habe bezüglich der Annahme/Löschung mehr an den Empfänger gedacht.

Amtsgericht Rotterdam, 10. Juni 2015, ECLI:NL:RBROT:2015:4078 (Avalon)

Inzwischen hatte das Gericht Rotterdam in einer noch anderen Sache erwogen, dass aufgrund von Artikel 29 CMNI die Frage, wer die Güter löschen muss, dem anwendbaren nationalen Recht überlassen werden sollte.

Überblick von weiteren Urteilen

Noch auszuarbeiten