

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



IVR
VASTELAND 78
3011 BN ROTTERDAM

INFO@IVR-EU.COM
WWW.IVR-EU.COM

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
LG Aschaffenburg 14.05.2009	1 HK O 137/08, 1 HKO 137/08 ZfB 2011, Nr. 6, Seite 2133 ff	Art 5	Haftung des Frachtführers für einen Verspätungs- oder Verzögerungsschaden

Selbst wenn die Vertragsparteien von einer bestimmten Transportdauer ausgehen, scheidet die Vereinbarung einer Lieferfrist i.S.d. Art. 5 CMNI bzw. § 423 HGB aus, sofern sie keinen fixen Übernahmetermin, der am Beginn einer solchen Frist stehen müsste, vereinbart haben. Verspätungen werden im Transportrecht auch jenseits des Art. 5 CMNI bzw. § 423 HGB vom Haftungssystem des allgemeinen Schuldrechts nach §§ 280 ff., insbesondere § 286, §§ 311 ff. und §§ 320 ff. BGB erfasst. Aber auch nach diesem Haftungssystem setzt die Haftung des Frachtführers für einen Verspätungs- oder Verzögerungsschaden voraus, dass ein eindeutiger Übernahmetermin vertraglich festgelegt bzw. durch spätere Verzugsbegründung konkretisiert worden wäre.

LG Stade 25.05.2009	8 O 129/08 ZfB 2009, Nr. 10, Seite 2045 ff	Art 16 Abs. 1, Art 21	Verunreinigung des Frachtguts durch Ladungsrückstände; Mitverschulden des Absenders
-------------------------------	--	------------------------------	--

Die CMNI hat mit Inkrafttreten des Zustimmungsgesetzes vom 17. März 2007 am 23. März 2007 innerstaatliche Wirkung erlangt, Der Frachtführer haftet gemäß Artikel 16 Abs. 1 CMNI für Verunreinigungen des Frachtgutes durch Vermischung mit Ladungsrückständen ,Die Vorschrift des Art. 21 CMNI besagt nichts über eine Mithaftung des Absenders für schadensursächliche Umstände aus seinem Bereich. Nach deutschem Recht kommt die Berücksichtigung eines mitwirkenden Schadensbeitrages nach § 425 Abs. 2 HGB auch dann in Betracht, wenn dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden im Sinne von § 435 HGB anzulasten ist. § 254 BGB kann daher im Rahmen der Schadensbemessung als die CMNI ergänzendes nationales Recht herangezogen werden

OLG Stuttgart 1.7.2009	openJur 2012/61731	Art. 2 Abs. 1, 34 Abs. 2	Unanwendbarkeit CMNI auf Schadensfall vor völkerrechtlichem Inkrafttreten
----------------------------------	---------------------------	---------------------------------	--

Das CMNI ist auf den vorliegenden Schadensfall nicht anwendbar, da es zum Zeitpunkt des Schadens am 25.3.2007 kein geltendes deutsches Recht war. Zwar ist das vom 17.3.2007 stammende deutsche Vertragsgesetz zum CMNI bereits vor dem Schadensfall, nämlich am 23.03.2007, in Kraft getreten. Entscheidend für die vorliegende Unanwendbarkeit ist jedoch, dass das CMNI selbst nach der am 10.07.2007 erfolgten Hinterlegung gemäß Art. 34 Abs. 2 CMNI für Deutschland erst am 01.11.2007 in Kraft getreten ist (sowohl nach Vollzugs- als auch Transformationstheorie).

Auch Art. 2 Abs. 1 CMNI macht die deutsche Ratifikation als Voraussetzung für dessen Anwendbarkeit nicht entbehrlich. Voraussetzung für die Anwendbarkeit des gesamten CMNI ist, dass das CMNI Bestandteil der Rechtsordnung ist, welche auf den betreffenden Streitfall anzuwenden ist.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
RB Rotterdam 30.9.2009	ECLI:NL:RBROT:2009:9227 S&S 2010,27	Art. 3 Abs. 2, 10 Abs. 2, 16 Abs. 1	Begriff Ablieferung

Der Begriff Ablieferung (“aflevering”, “delivery”, “livraison”) wird in der CMNI nicht näher definiert. Im Lichte der CMNI als Ganzes und dessen Art. 10 Abs. 2 im Besonderen muss der Begriff Ablieferung im Sinne von Art. 3 Abs. 2 oder Art. 16 Abs. 1 CMNI als der Moment, an dem der Frachtführer dem Empfänger (oder sonstigem Berechtigten) die Gelegenheit bietet, über die Güter an Bord des Schiffes zu verfügen, ausgelegt werden.

Der wegen Regen an den von Deutschland in die Niederlande beförderten Gütern während des Löschens entstandene Schaden ereignete sich nachdem das Schiff löschbereit war und kommt deshalb nicht mehr zu Lasten des Frachtführers.

RB Rotterdam 11.11.2009	ECLI:NL:RBROT:2009: 2525 S&S 2011,6	Art. 2 Abs. 1	Anwendbarkeit CMNI
-----------------------------------	--	----------------------	---------------------------

Infolge Art. 2 Abs. 1 CMNI findet das Übereinkommen auf alle Frachtverträge Anwendung, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeorte und der Löschhafen oder Ablieferungsord in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist
Nachdem der Zeitpunkt des Abschlusses dieses Frachtvertrags zur Beförderung von Gütern von den Niederlanden (für welches Land die CMNI am 1. Oktober 2006 in Kraft getreten ist) nach Belgien (das keine Vertragspartei der CMNI ist) und das Laden und Löschen der Güter vor dem 1. Oktober 2006 lag, findet das Übereinkommen keine Anwendung.

LG Hamburg 28.10.2010	413 HKO 71/10, 413 HK O 71/10	Art. 34 Abs. 2	Anwendbarkeit CMNI
---------------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------

Auf einen spätestens am 25. September 2006 geschlossenen Frachtvertrag finden die Regeln des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt – Convention de Budapest relative au contract de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) keine Anwendung, da die Bundesrepublik Deutschland die Ratifizierungsurkunde am 10. Juli 2007 beim Depositar hinterlegt hat und das Übereinkommen somit gemäß Art. 34 Abs. 2 CMNI erst am 1. November 2007 Teil der deutschen Rechtsordnung geworden ist.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
RB Rotterdam 1.12.2010	ECLI:NL:RBROT:1191. S&S 2012,89	Art. 6 Abs. 2, 8	Informationspflicht des Absenders

Während der Beladung der Güter für die Beförderung von den Niederlanden nach Deutschland wird das Kasko beschädigt. Der Absender hat nach Art. 6 Abs. 2 iVm Art. 8 CMNI die Pflicht, die richtigen Angaben zum Gewicht, dem Schwerpunkt und dem Stauungsfaktor der Güter zu erteilen. Die Beweislast, dass der Absender im Stauplan vor der Beladung falsche Angaben bezüglich der maximalen Belastung erteilt hat, ruht auf dem Frachtführer. Gelingt dem Frachtführer dieser Nachweis, dann steht damit die Haftung des Absenders fest. Steht fest, dass auch bei dem maximal zulässigen Gewicht das Schiff die Ladung nicht hätte tragen können, dann ist die Rede von einem für die Beförderung untauglichen Schiff und verfällt die Haftung des Absenders.

OLG Hamburg 05.01.2011	6 U 32/08	Art. 34 Abs. 2	Anwendbarkeit CMNI
---	------------------	-----------------------	---------------------------

Auf einen Schadensfall am 25. März 2007 war das am 1. November 2007 in Deutschland in Kraft getretene CMNI noch nicht anwendbar. Das frühere Inkrafttreten des Zustimmungsgesetzes ist insofern unerheblich. Bei einem Schaden auf der Binnenschiff-Teilstrecke nach Rotterdam bestimmt sich die Haftung nach dem hypothetischen, auf dieser Teilstrecke anwendbaren Recht. Gemäß § 26 BinSchPRG finden die §§ 407 ff. HGB Anwendung bzw. die CMNI nach erfolgter Umsetzung in Deutschland.

OLG Karlsruhe 19.5.2011	22 U 3/10 BSch ZfB 9/2011, Seite 2143 ff	Art. 16 Abs.1, 25 Abs. 2 lit. a	Haftung für verunreinigte Ladung nach Havarie Haftungsausschluss für nautisches Verschulden
--	---	--	--

Von Art. 16 Abs. 1 werden Wertminderungen erfasst, die infolge einer physikalischen oder chemischen Substanzveränderung des Gutes eintreten. Ausreichend ist insoweit der objektiv begründete Verdacht einer Substanzveränderung, wenn er zu einer Wertminderung geführt hat. Die Notleichterung des Schiffes nach Havarie, betrifft den Haftungsausschluss wegen nautischen Verschuldens. Der Frachtvertrag wird durch die Bergung der Ladung im Anschluss an die Havarie nicht vorzeitig beendet.

Haftungsausschluss für nautisches Verschulden bei internationalen Transporten in vorformulierten allg. Transportbedingungen wirksam vereinbart (Art 25 Abs. 2 lit. a)

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
Rheinschiffahrts- obergericht Köln 10.07.2012	3 U 133/09 BSchRh ZfB 2012, Nr. 10, Seite 2201	Art 34 Abs. 2	Anwendbarkeit CMNI

Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) war am Unfalltag, dem 25. März 2007 (hier: Überbordgehen von Containern bei einem Wendemanöver eines Rheinschiffs), noch kein geltendes deutsches Recht, weil es nach der Regelung über das Inkraft-Treten des Übereinkommens in Art. 34 Abs. 2 CMNI für die Bundesrepublik Deutschland erst am 01. November 2007 in Kraft getreten ist und nicht am Tag nach der Verkündung des Zustimmungsgesetzes am 23. März 2007.

Kh. Antwerpen 20.12.2012	nicht veröffentlicht	Art. 16	Beweislast –Haftung des Frachtführers
-----------------------------	----------------------	---------	---------------------------------------

Eine Ladung Benzol kommt kontaminiert in Antwerpen an. Geschädigten werden vom Gericht abgewiesen, da sie nicht nachweisen, dass der Schaden am Produkt während des Binnenschiffstransports verursacht wurde. Die Beweislast, dass ein 'in spec' Produkt geladen wurde und der Schaden während des Transports verursacht wurde, obliegt gemäss Artikel 16.1. CMNI der Ladung.

RB Rotterdam 27.2.2013	ECLI:NL:RBROT:2013:8426 S&S 2014,4	Art. 1, 2, 3 Abs. 2, 6 Abs. 4, 8, 29, 31	Haftung für Schaden am Schiff bei der Löschung
---------------------------	---------------------------------------	--	--

CMNI findet keine direkte Anwendung auf innerstaatliche Beförderung in den Niederlanden. Infolge der Erklärung der Niederlande beim Beitritt zur CMNI auf Basis von Art. 31 und dem darauf basierenden Art. 8:889 BW können Parteien jedoch vereinbaren, dass, abweichend vom niederländischen Binnenschifffahrtsrecht, die CMNI auf den Frachtvertrag Anwendung findet. Niederländisches Recht findet darauf ergänzend Anwendung (Art.29 CMNI). Übernahme und Ablieferung erfolgen im Schiff (Art. 3 Abs. 2), wobei dem Absender die Pflicht obliegt, die Güter zu laden (Art. 6 Abs. 4). Zur Ablieferung reicht es, dass der Frachtführer dem Empfänger die Gelegenheit bietet, die Güter aus dem Schiff zu löschen. Die CMNI enthält keine Bestimmung, die den Absender zum Löschen verpflichtet; die CMNI enthält auch keine Bestimmung, nach der der Absender nicht für Schaden, der während der Ablieferung oder dem Löschen der Güter (in casu Greiferschaden) entsteht, haftet. Art. 6 und 7 enthalten keine Verpflichtungen des Absenders bezüglich der Ablieferung oder dem Löschen der Güter, sodass der Absender auch nicht aufgrund von Art. 8 haftet. Nach ergänzendem niederländischen Recht hat der Absender auch nicht die Pflicht zum Löschen, allerdings haftet er, vorbehaltlich höhere Gewalt, für Schaden am Kasko, der bei der Behandlung der Güter während des Löschens verursacht wurde (Art. 8:913 BW).

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
Kh. Antwerpen 27.03.2013	nicht veröffentlicht	Art. 14	Änderung des Transportauftrags
RB Rotterdam 3.7.2013	ECLI:NL:RBROT:2013:6177	Art. 2, 3 Abs. 2, 8 Abs. 2, 29	Haftung für Schaden am Schiff bei der Löschung

Der Befrachter kann den Transportauftrag gemäß 14 CMNI ändern.

Die CMNI beantwortet nicht die Frage, welche Partei für Schaden, der am Schiff beim Löschen der Güter entstanden ist, haftet. Diese Frage muss anhand des ergänzenden niederländischen Rechts beantwortet werden. Nun der Absender nichts mit der Löschung zu tun hatte, haftet dieser nicht. Nach niederländischem Recht hat der Empfänger die Pflicht, die Güter aus dem Schiff zu löschen. Wenn dabei Schaden am Schiff entsteht, haftet der Empfänger vorbehaltlich höherer Gewalt, dafür (Art.8:929 Abs. 2 iVm. Art. 8:913 BW).

Kh. Antwerpen 5.12.2013	nicht veröffentlicht	Art. 18	Haftung des Frachtführers –Reiseverlust
--	----------------------	---------	--

Der Frachtführer ist von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung u.a. auf das Laden und Löschen vom Absender oder Empfänger, oder die natürliche Beschaffenheit der Güter zurückzuführen ist, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisen Verlust oder Beschädigung ausgesetzt sind, wie beispielsweise Volumen- oder Gewichtverlust. Eine Ladung Diesel musste wegen Motorpanne eines Schiffes in ein anderes Schiff umgeladen werden. Verluste von 0,24 %M und 0,165 % betrachtete das Gericht aufgrund von Temperaturschwankungen, Fehlmargen bei Messungen, Zurückbleiben in Leitungen usw. als normal. Keine Haftung des Frachtführers.

OLGHamburg 5.12.2013	Justiz –Portal Hamburg 6 U 194/10, ZfB 2014, Nr. 3, Seite 2263 ff	Art. 16 Abs. 1, 19, 21	Haftungsmassstab und Entlastungsbeweis des Hauptfrachtführers, Handelsbrauch betreffend Haftungsausschluss für nautisches Verschulden
---------------------------------------	--	-------------------------------	--

Ladungsschäden entstanden durch Kollision.

Haftungsausschluss wegen nautischen Verschuldens wurde nicht zwischen den Parteien vereinbart. Der Absender, der den Hauptfrachtführer aus Vertrag in Anspruch nimmt, muss sich nur die Einwendungen aus dem mit dem Hauptfrachtführer geschlossenen Vertrag entgegen halten lassen, nicht solche aus dem

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT

FUNDSTELLE

ARTIKEL CMNI

ESSENZ

Vertragsverhältnis des Hauptfrachtführers mit dem Unterfrachtführer. Ein derartiger “Durchgriff” von Haftungsbeschränkung gegenüber dem Absender ist auch nicht nach Treu und Glauben geboten, da den Parteien die nachteiligen Regressmöglichkeiten bei Vertragsschluss mit dem Absender in der Regel bekannt sein dürften. Für Entlastungsmöglichkeit nach Art. 16 CMNI ist allgemeine Sorgfaltspflicht in Anlehnung an das niederländische Recht ausreichend. Dem Frachtführer wird damit der Entlastungsbeweis im Vergleich zum deutschen allgemeinen Transportrecht erleichtert.

OLG Düsseldorf
26.2.2014

18 U 27/12-dejure.org
TranspR 6-2014
ZfB 2014, Nr. 6, Seite 2278 f und 2285 ff

Art. 11, 19, 20 Abs. 1

Haftungshöchstbetrag für Ladungsschäden
in Container

Aufgrund fehlender Angaben in einer Frachtkunde zu den Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt im Sinne von Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI sind bei der Feststellung der Haftungshöchstsumme für jede Packung oder andere Ladungseinheit nach Art. 20 Abs. 1 Satz 1 25.000 Rechnungseinheiten in Ansatz zu bringen und nicht bloß 666,67.

Mit einer Frachtkunde im Sinne der CMNI ist nur die Frachtkunde gemeint, welche der Frachtführer ausgestellt hat, der auch für einen etwaigen Schaden haftbar gemacht wird. Angaben in Fremddokumenten muss sich dieser Frachtführer nicht zurechnen lassen, denn der Frachtbrief ist nur für das Verhältnis zwischen Frachtführer und Absender maßgeblich. Andernfalls würden die Vermutungswirkungen des Art. 11 Abs. 3 CMNI u.a. zu Maß und Anzahl der übernommenen Güter, zu Lasten des Frachtführers eintreten. Fehlt eine derartige Frachtkunde, ist es nach Sinn und Zweck der Norm hinzunehmen, dass hieraus im Einzelfall unbillige Ergebnisse resultieren. Wenn der Frachtführer auf die Erstellung einer Frachtkunde bei Übernahme der Ladung verzichtet, hat er die sich hieraus ergebenden Nachteile hinzunehmen, die sich – vor allem beweisrechtlich – auswirken können.

Zahlungsverpflichtungen aus der Havarie Grosse sind Güterschäden im Sinne des Art. 19 Abs. 2.

RB Rotterdam
27.6.2014

ECLI:NL:RBROT:5252
S&S 2014,112

Art. 9, 29

Rücktrittsrecht vom Frachtvertrag

Die CMNI regelt zwar die Berechtigung des Verfrachters (Beförderers), vom Befrachtungsvertrag (Frachtvertrag) zurückzutreten, wenn der Befrachter (Absender) bestimmte Pflichten nicht erfüllt (Art. 9), enthält allerdings keine Regeln für den Rücktritt des Verfrachters bei Beschädigung des Schiffes, die zur Folge hatte, dass die vereinbarte Reise von den Niederlanden nach Deutschland nicht stattfinden konnte.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT

FUNDSTELLE

ARTIKEL CMNI

ESSENZ

Nach ergänzendem niederländischen Recht ist der Verfrachter, abhängig von den konkreten Umständen, berechtigt, den Vertrag zu kündigen (Art. 8:935 BW). In Anbetracht der Verhältnisse in der Binnenschifffahrt ist es dem Urteil des Verfrachters überlassen, ob das Schiff als derartig ernsthaft beschädigt betrachtet werden muss, dass ein Rücktritt gerechtfertigt ist.

**RB Rotterdam
20.8.2014**

**ECLI:NL:RBROT:2014:6975
S&S 2015, 88**

**Art. 2, 3 Abs. 3 und 5, 6 Abs. 2
und 4, 8, 18 Abs. 1**

**Zuständigkeit des Absenders und Frachtführers
bei der Beladung des Schiffes**

Wegen verkehrter Beladung der von den Niederlanden nach Deutschland zu befördernden Ladung entstehen Falten im Schiff, das sinkt. Die CMNI muss anhand der Art. 31 und 32 des Wiener Übereinkommens ausgelegt werden, sodass die Travaux Préparatoires mit berücksichtigt werden müssen.

Die CMNI beinhaltet im Allgemeinen regelndes Recht, ausgenommen die Haftung des Frachtführers. Aus Art. 3 und 6 CMNI ergibt sich, dass bei der Übernahme der Güter an Bord des Schiffes Absender und Frachtführer beide Verantwortung tragen. Der Absender hat die Güter zu laden und nach Binnenschifffahrtsbrauch zu stauen. Bedient er sich dabei Dritter, ist er dafür verantwortlich (Art.8 Abs. 2). Der Absender hat dem Frachtführer die richtigen und vollständigen Angaben über die Güter zu machen. Der Frachtführer ist für die Sicherheit des Schiffes verantwortlich und kann Anweisungen bei der Beladung des Schiffes erteilen. Nachdem die Zuständigkeiten und die Haftung des Absenders ausreichend in der CMNI geregelt sind, findet ergänzendes nationales Recht (in casu deutsches Recht) keine Anwendung.

Bei falscher Beladung vom Absender kann sich der Frachtführer gegenüber dem Ladungsinteressenten auf die Ausnahmen von Art. 18 Abs. 1 unter a und b berufen.

**Hof Den Haag
30.12.2014**

**ECLI:NL:GHDHA:2014:4309
S&S 2016,52, Zwischenentscheidung
(Berufung von Rb. Rotterdam 3.7.2013;
S&S 2016,51,ECLI:NL:RBROT:2013:6177)**

**Art. 2, 3 Abs. 2, 6 Abs. 4, 8 Abs. 2, 10
Abs. 2, 16 Abs. 2, 29 Abs. 1-3**

**Haftung für Schaden am Schiff bei der Löschung;
Lücke im Übereinkommen?**

Das Rechtsverhältnis zwischen Parteien (Beförderung von den Niederlanden nach Frankreich) wird von der CMNI mit ergänzendem nationalen Recht, wo das Übereinkommen für einen Streitfall keine Regelung enthält, geregelt. Mangels Rechtswahl der Parteien

unterliegt der Vertrag dem Recht des Staates, zu dem er die engste Verbindung aufweist. In casu ist das niederländische Recht, da der Frachtführer seinen Sitz in den Niederlanden hat und der Ladehafen ebenfalls in den Niederlanden liegt.

Unter der CMNI hat der Absender die Pflicht, die Güter an Bord des Schiffes zu laden, zu stauen und festzumachen, das Löschen wird allerdings nicht erwähnt. Die Erläuterung des (niederländischen) Ratifikationsgesetzes der CMNI geht davon aus, dass der Absender und der Empfänger für das Laden bzw. Löschen Sorge

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI

GERICHT

FUNDSTELLE

ARTIKEL CMNI

ESSENZ



tragen. Ausgehend von Art. 3 Abs. 2 CMNI, der bestimmt, dass die Übernahme der Güter und ihre Ablieferung an Bord des Schiffes erfolgt, kann argumentiert werden, dass das Löschen der Güter kein Bestandteil des Frachtvertrags ist. In diesem Fall bleibt nur eine deliktische Haftung für Schaden während des Löschens übrig. So betrachtet stellt dies keine Lücke im Übereinkommen dar, sodass es nicht ohne weiteres vor der Hand liegt, auf das anwendbare nationale (in casu niederländische) Recht zurückzugreifen.

AG Mannheim
17.4.2015

30C1/14 BSch

Art. 6 Abs. 4

Haftung für Schaden am Schiff bei der Löschung

Absender gegenüber dem Frachtführer zum Löschen der Ladung verpflichtet. Diese Verpflichtung ergibt sich aus dem Chartervertrag i.V.m. Art. 6 Abs. 4 CMNI. Auf die zwischen den Parteien geschlossene und als "Chartervertrag" bezeichnete Vereinbarung sind hinsichtlich der Verlade- und Entladeverpflichtung die Vorschriften der CMNI anwendbar. Da sich im Vertrag keine Sonderregelungen über das Ver- und Entladen des Schiffes finden, die Materie aber auch bei der Annahme eines (Zeit-) Mietvertrages offenkundig regelungsbedürftig ist, kommt insoweit deutsches Transportrecht zur Anwendung. In der Sache wäre damit die Vorschrift des Par. 412 HGB einschlägig, wenn nicht – wie vorliegend – Art. 6 Abs. 4 CMNI als deutsches Transportrecht aufgrund der grenzüberschreitenden Beförderung vorrangig zu beachten wäre. Nach dieser Vorschrift trifft die Beklagte als Vertragspartnerin die Pflicht zur Entladung des Schiffes. Zwar ist das Löschen der Ladung dort nicht eigens erwähnt, doch schließt sich das Gericht der vorherrschenden Literaturansicht an, dass es sich dabei um ein Redaktionsversehen handelt (von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht 5. Auflage, Art. 6 CMNI RZ 28). Letztlich kann dies aber auch dahinstehen, da das ansonsten zur Anwendung gelangende Frachtrecht des HGB in Par. 412 Abs. 1. die Verpflichtung der Beklagten zur Löschung der Ladung ausdrücklich normiert.

Kh. Antwerpen
05.5.2015

nicht veröffentlicht

Art. 6 Abs. 4

Ladepflicht des Absenders – Beschädigung des Schiffes

Artikel 6 Abs. 4 CMNI bestimmt, dass dem Absender die Pflicht obliegt, die Güter zu laden, zu stauen und zu befestigen. Der Absender-Befrachter trägt die Verantwortung für Schaden am Schiff, der während der Beladung entsteht, sofern dieser keinen konkreten Mangel an Aufsicht des Schiffsführers während des Ladens (gemäß ergänzendem belgischem Recht: Art. 8 Wet Rivierbevrachting) nachweist.

Antwerpen
18.5.2015

IHT 2015, Ausgabe 4, 457

Art. 1, Art. 29

Ladepflicht des Absenders – Beschädigung des Schiffes

Absender im Sinne der CMNI ist eine Person, von der oder in deren Namen oder für die ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist (Art. 1 Abs. 4.). Empfänger im Sinne der CMNI ist die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person (Art. 1 Abs. 5.). Aus der reinen Tatsache, dass eine Partei FOB-

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT

FUNDSTELLE

ARTIKEL CMNI

ESSENZ

Käufer (Free on Board) ist, impliziert nicht, dass diese Partei per Definition Absender oder Empfänger unter dem Frachtvertrag ist, wenn kein Dokument vorliegt, aus dem ersichtlich ist, wer den Frachtvertrag geschlossen hat, wem die Fracht berechnet wurde, von wem sie bezahlt wurde, etc.

Güterbeförderung auf internationalen Binnenwasserstraßen fällt unter den Anwendungsbereich der CMNI und gemäß Artikel 29 CMNI ergänzendes nationales Recht des Staates, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist.

Es kann angenommen werden, dass, wenn in dem Staat, in dem das Schiff registriert ist, auch der Löschhafen oder Ort der Ablieferung liegt, der Frachtvertrag die engsten Verbindungen mit dem Recht dieses Staates aufweist.

Kh. Antwerpen
21.5.2015

nicht veröffentlicht

Art. 19 Abs. 2 und 5, Art. 22, Art. 25

**Haftungsbeschränkung des (Ausführenden)
Frachtführers**

Die Erstattung von Folgeschäden (Kosten wegen der Weigerung des Empfängers um die Güter in Empfang zu nehmen) werden unter der CMNI nicht erstattet. Die Frachtansprüche werden gemäß Art. 19 Abs. 5 CMNI davon nicht berührt. Auch die Reinigung des Schiffes gehört zu den Pflichten des Ladungsinteressenten, sodass der Frachtführer, dafür entschädigt wird.

RB Rotterdam
10.6.2015

ECLI:NL:RBROT:2015:4078
S&S 2017/73

Art. 6 Abs. 4, 29

Löschpflicht Empfänger

Nach Art. 6 Abs. 4 CMNI hat der Absender die Güter zu laden. Obwohl die CMNI nicht vermeldet, wer zu Löschen hat, gilt dafür, dass diese Pflicht auch bei den Ladungsinteressenten beruht. Gemäß ergänzendem niederländischen Recht beruht diese Pflicht beim Empfänger (Art. 8:929 Abs. 2 BW).

Hof Den Bosch
4.8.2015

ECLI:NL:GHSHE:2015:2992
S&S 2015,136

Art. 29

Beweislastverteilung

Die CMNI enthält keine Bestimmung über eine Beweislastverteilung; darauf findet das ergänzende nationale Recht Anwendung. Das CMNI-Übereinkommen enthält einheitliches Recht und muss anhand der Art. 31 und 32 des Wiener Übereinkommens ausgelegt werden.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, 30. 11.2015,	Az.: 22 U 2/15 BSch ZfB 2016, Nr. 2, Sammlung Seite 2408 ff	Art. 6 CMNI	Verpflichtung des Absenders zum Löschen

Artikel 6 IV CMNI verpflichtet den Absender des Frachtvertrages nicht nur zum Laden, sondern über den Wortlaut hinaus auch zum Löschen (Entladen) des Schiffes. Dass das Löschen der Ladung in Artikel 6 IV CMNI nicht erwähnt ist, ist ein Redaktionsversehen, so dass es bei Anwendbarkeit des deutschen Rechtes neben dem CMNI insoweit nicht auf die ausdrückliche Entladeverpflichtung des Absenders nach § 412 I HGB ankommt.

OLG Frankfurt, am Main 26.1.2016	Az.: 5 U 17/13 (nicht rechtskräftig) ZfB 2016, Nr. 3, Sammlung Seite 2412 ff TranspR 10-216 Seite 399 ff	Artikel 20 CMNI	Schleppvertrag, Haftungsbegrenzung (Packung), Obhutshaftung, Frachturkunde und qualifiziertes Verschulden
-------------------------------------	--	-----------------	---

Ein Remorkvertrag/Schleppvertrag über ein Neubaukasko ist ein Frachtvertrag. Ein auf Seit mitgeführtes Neubaukasko ist eine Packung im Sinne des Artikel 20 I Satz 1 CMNI, für die ein Haftungshöchstbetrag von 666,67 RE gilt, wenn in der Frachturkunde keine schriftlichen Angaben zum Gewicht oder zum Wert des Neubaukaskos enthalten sind. Diese Haftungsbegrenzung gilt nach Artikel 22 CMNI auch für deliktische Ansprüche. Versäumt es der Frachtführer, eine Gewichtsangabe oder Wertangabe in das Frachtdokument aufzunehmen, so ist dies keine vertragliche Nebenpflichtverletzung im Verhältnis zum Auftraggeber (Absender), denn die schriftliche Gewichtsangabe oder Wertangabe gehört zum Pflichtenkreis des Auftraggebers selbst.

Das CMNI ist innerdeutsches, aber nicht unmittelbar staatliches Recht im Sinne von Artikel 3 I ROM 1 VO und geht nationalem Recht vor, soweit dessen Vorschriften nicht zwingend sind. Das vereinbarte nationale Recht gilt gemäß Artikel 10 und 12 ROM I VO auch für einen Forderungsübergang des Schadenersatzanspruches auf einen Dritten und über das reine Transportrecht hinaus, zum Beispiel für das Sachenrecht.

Das qualifizierte Verschulden nach Artikel 21 I CMNI, das zum Entfallen der Haftungsgrenzen und Haftungsbefreiungen führt, ist nicht mit grober Fahrlässigkeit gleichzusetzen, weil die Maßstäbe im Binnenschiffrechts traditionell strenger sind, sondern setzt einen besonders schweren Pflichtenverstoß voraus, bei dem der Schiffsführer oder seine Mitarbeiter in krasser Weise das Sicherheitsinteresse der Vertragspartner missachten. Bei einem nicht genau geklärten Unfallhergang reicht es zur Annahme der Ursächlichkeit der Leichtfertigkeit für den Schaden aus, wenn das Verhalten als Schadenursache ernsthaft in Betracht kommt. Dies führt zu einer Umkehrung der Beweislast für den Hergang der Havarie zulasten des Schädigers, der sich hinsichtlich der fehlenden Schadenursächlichkeit entlasten muss.

Anders als zum Beispiel nach deutschem Recht (§ 426 HGB) entfällt die Obhutshaftung nach Artikel 16 CMNI in Anlehnung an das niederländische Recht (Artikel 8:901 I Satz 1 BW) bereits dann, wenn der Schaden bei allgemeiner (nicht größter) Sorgfalt des Frachtführers unvermeidbar war; der Sorgfaltsmaßstab des Artikel 16 I HS 2 CMNI entspricht dem des § 276 BGB, des § 437 I HGB und des § 606 Satz 2 HGB

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
Hof Den Haag 23.2.2016	ECLI:NL:GHDHA:2016:439 Art. 2, 3 Abs. 2, 6 Abs. 4, 8 Abs. 2, S&S 2016,52 (Endentscheidung) 10 Abs. 2, 16 Abs. 2, 29 Abs. 1-3 ECLI:NL:GHDHA:2014:4309)		Haftung für Schaden am Schiff bei der Löschung; Lücke im Übereinkommen?

Der Absender haftet weder nach der CMNI, noch nach ergänzendem niederländischen Recht *jederzeit* für den während der Löschung am Schiff verursachten Schaden. Es fehlt eine herrschende Auffassung in der Rechtsprechung oder Literatur, der zufolge die Haftung des Absenders für erwähnten Schaden in der CMNI beschlossen liegt. Die Haftung des Absenders ist gemäß niederländischem Recht keine Gefährdungs-, sondern eine Schuldhaftung, wobei die Möglichkeit der höheren Gewalt offen bleibt. Der Absender haftet nicht neben dem Empfänger für Schaden bei der Löschung.

Im Einklang mit der CMNI verweist das niederländische Gesetz zur Umsetzung der CMNI ebenfalls auf den Empfänger, was die Empfangnahme und Löschung der Güter anbelangt. In casu haftet der Empfänger für den während des Löschens am Schiff entstandenen Schaden. Folgt Bekräftigung des Urteils des Gerichts in erster Instanz (rechtbank).

RB. Rotterdam 09-03-2016	ECLI:NL:RBROT:2016:1837 S&S 2016/89	Art. 2, 6, 8, 24, 29 CMNI	Verjährung und Hemmung von Forderungen
-----------------------------	--	---------------------------	--

Die in Widerklage unterbreiteten Forderungen sind nach dem Verstreichen des einjährigen Verjährungstermins verjährt, vorbehaltlich Hemmung der Forderung des in casu anwendbaren niederländischen Rechts (Art. 3:317 BW).

Die Berechnungsfehler des vom Absender eingesetzten Eichmeisters gehen in Prinzip zu Lasten des Absenders (Art. 6 Abs. 2, art. 8 Abs. 1a und 2 CMNI).

RB Rotterdam 15.04.2016	ECLI:NL:2016:RBROT:2016:7328 S&S 2016/107	Art. 2, 29 CMNI	Liegegeld beim Löschen
----------------------------	--	-----------------	------------------------

Da die CMNI keine Regelung bezüglich Liegegeld enthält, findet hier das von den Parteien gewählte nationale (in casu belgische) Recht Anwendung.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
RB Rotterdam 20.05.2016	ECLI:NL:RBROT:2016:3656 S&S 2016/108	Art. 2, 24, 29 CMNI	Verjährung, Hemmung und Unterbrechung von Forderungen

Da die CMNI keine Regelung für die Verpflichtung der Bezahlung von Zinsen auf die verschuldete Fracht und andere Kosten enthält, findet deshalb das nationale (in casu belgische) Recht Anwendung.

Die Gegenforderung bezüglich des Ladungsschadens ist wegen des Ablaufens der einjährigen Frist nach der Ablieferung verjährt (Art. 24 Abs. 2 CMNI), vorbehaltlich Hemmung oder Unterbrechung anhand des nationalen Rechts (Art. 24 Abs. 3 CMNI).

Verjährte Ansprüche können nicht auf dem Wege der Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden (Art. 24 Abs. 5 CMNI).

LG Hamburg 15.6.2016 Nicht rechtskräftig, Verfahrensbeendigung durch Vergleich in 2. Instanz	Az.: 417 HK O 105/15 ZfB 4/2017, Sammlung Seite 2469 ff	Art. 16, 17 CMNI	Keine Haftung des Frachtführers und seiner Erfüllungsgehilfen bei Verunreinigung der Ladung im Binnenschiff
---	--	-------------------------	--

Verunreinigung der Ladung im Binnenschiff. Kein Anspruch auf Schadenersatz aufgrund von Artikel 16 und 17 CMNI da der Frachtführer beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden können und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Reinigung des Schiffes vor Übernahme der Ladung durch eine anerkannte Fachfirma und anschließende Freigabe des Schiffes.

RB Rotterdam 03.03.2017	ECLI:NL:RBROT:2017:1280 S&S 2017/74	Art. 2, 29 CMNI	Liegegeld beim Löschen; teilweise Rechtswahl erlaubt
--	--	------------------------	---

Mangels Rechtswahl, die sich auf alle Aspekte des Vertrags bezieht, muss die Wahl zur Anwendung des Liegegeldbeschlusses als sogenannte "teilweise Rechtswahl" betrachtet werden (Art. 3 Abs. 1 ROM I-VO), die unter Art. 29 CMNI erlaubt ist.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
BGH 01.06.2017 Revision von OLG Frankfurt am Main, 26.1.2016	Az: 1 ZK 29/16 AfB 2017, Nr. 1, S. 2493 Az.: 5 U 17/13 ZfB 2016, Nr. 3, Sammlung Seite 2412 ff TranspR 10-216 Seite 399 ff	Artikel 20, 21 CMNI	Schleppvertrag ist Frachtvertrag, Haftungsbegrenzung (Kasko ist Packung), Frachtkunde Obhutshaftung und qualifiziertes Verschulden

Ein Remorkvertrag/Schleppvertrag über ein Neubaukasko ist ein Frachtvertrag. Mangels Mitteilung des Gewichts des geschleppten Neubaukaskos in der Frachtkunde wird dieses als „Packung“ im Sinne von Artikel 20 Abs. 1 betrachtet und haftet der Frachtführer mit einem Haftungshöchstbetrag von 666,67 SDR für das Neubaukasko. Kein Verlust auf Recht der Haftungsbeschränkung da kein qualifiziertes eigenes Verschulden des Beklagten im Sinne von Art 21 Abs. 1 vorliegt.

OLG Nürnberg 14.2.2018	12 U 1435/17 TranspR 11/12-2018, S 443 ff	Art. 4, 8, 15c CMNI	Ausführender Frachtführer haftet wie Frachtführer. Haftung für durch Weisung des Absenders/Frachtführer verursachte Kosten und Liegegelder
---------------------------	--	---------------------	--

Regress bei Frachtführerkette. Beschädigung des Gutes aufgrund von Aufschub der Löschung auf Weisung des Absenders/Frachtführers. Dem ausführenden Frachtführer müssen aufgrund von Art. 15 c) Aufwendungen und Kosten wie Liegegelder sowie für entstandene Sachschäden vergütet werden. Mitverschulden des ausführenden Frachtführers aufgrund eines eigenen mitverursachenden Verhaltens.

Schiffahrtsober- gericht Köln 26.06.2018	3 U 134/17 BSch TranspR 1-2019, S 24 ff	Art. 24 CMNI	Verjährung. Zurückstellung Reparatur zur Schadensminderung von 15 Monaten in casu nicht zumutbar
--	--	--------------	---

Verjährungsfrist gemäß Art. 24 Abs. 1 von einem Jahr auch bei Verzicht auf Einrede für den Fall, dass der Erklärungsempfänger mit Rückwirkung auf einen früheren Zeitpunkt wieder forderungsberechtigt ist.
Ein Schiffseigner kann zur Schadensminderung gehalten sein, eine nicht dringliche Reparatur bis zu einem planmäßigen Werftaufenthalt zurückzustellen, was in casu nicht zumutbar war.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
RB Rotterdam 15.08.2018	C/10/504537 S&S 2019/3	Art. 6, 8, 18, 22 CMNI	Haftung des Absenders für Schaden entstanden wegen unrichtiger Information.

Der Frachtführer haftet nicht für Schäden als Folge von Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, in casu unrichtiger Information die Ladung betreffend. Der Absender haftet auf Basis von Artikel 8 CMNI, auch ohne dass ihn ein Verschulden trifft, für alle Schäden und Aufwendungen, die dadurch entstehen. Der Unterfrachtführer kann sich in Bezug auf eine Forderung wegen Ladungsschäden auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen des Übereinkommens berufen, ungeachtet auf welchen Rechtsgrund diese Forderung gestützt wird.

RB Rotterdam 05.09.2018	ECLI:NL:RBROT:2018:7350 S&S 2018/130	Art. 4, 10, 16, 18 CMNI	Haftung des Frachtführers und Unterfrachtführers für Schaden bei der Ablieferung; Diskulpation für Schäden verursacht wegen eines verdeckten Mangels bei ordentlicher Untersuchung und Wartung des Schiffes möglich.
----------------------------	---	-------------------------	--

Ablieferung und Zeitpunkt der “zur Verfügungstellung der Güter an den Empfänger” bei Löschung von Zement aus einem Schiff mittels Pumpen und Blasen mit Unterstützung des Schiffes erfolgt nach dem Passieren der Flansch des Schiffes. Die Haftung des Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger /Absender aus unerlaubter Handlung wird nach nationalem Recht, in casu niederländischem, beurteilt. Der Unterfrachtführer haftet grundsätzlich für Schaden, entstanden durch Leckage am Schiff, es sei denn, dass er diesen Mangel des Schiffes nicht kannte und nach objektiven Maßstäben nicht kennen konnte, wofür er die Beweislast trägt. Die Schadensfeststellung gemäß Artikel 19 CMNI umfasst keinen Gewinnverlust.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
Oberlandesgericht Köln 11.10.2018	22 U 3/18 BSch ZfB 3/2019, Sammlung Seite 2575 ff	Art. 16, 19, 25 Abs.2 CMNI	Die Beitragspflicht der Ladung nach Havarie-Grosse stellt einen Ladungsschaden im Sinne des Art. 16, 19 CMNI dar, selbst wenn die Ladung nicht beschädigt ist. Das gesetzliche Pfandrecht an den transportierten Gütern führt zu einer Wertverminderung, die als Ladungsschaden im Sinne des Frachtrechtes zu betrachten ist. Eine Freizeichnung des Frachtführers gem. Art. 25 Abs. 2 kann den Frachtführer von der Haftung für vermutetes Verschulden entlasten.

Gem. Art. 16 CMNI haftet der Frachtführer u.a. für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. In casu wird der Ersatz des gezahlten Havarie-Grosse-Beitrags der Ladung als Schaden geltend gemacht und vom Gericht als solcher anerkannt. Die für die Leichterung und das Kranschiff aufgewendeten Kosten dienen dem Zweck, einen Schadenseintritt auch an der Ladung zu verhindern. Es spielt keine Rolle, ob das Gut (auch) physisch beschädigt wurde. Es wäre unbillig, denjenigen besser zu stellen, dessen Gut eine leichte Beschädigung davongetragen hat und der deswegen die Kosten der Schadensminderung ersetzt verlangen kann, als denjenigen, dessen Gut aufgrund der Aufwendungen zur Schadensminderung unversehrt blieb. Ein weiterer Grund für dieses Argumentation ist das gesetzliche Pfandrecht, das den Havarie-Grosse-Beitrag sichert. Es haftet dem Gut unmittelbar an und führt zu einer Wertverminderung des Gutes. Daher ist die Pflicht zur Leistung des Havarie-Grosse-Beitrags einem Substanzschaden gleichzusetzen.

Der Frachtführer kann sich von einem vermuteten Verschulden gemäß Art. 16 Abs. 1. entlasten, wenn er beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können. Nach Art. 25 Abs. 2 ist eine Freizeichnung von nautischem Verschulden möglich, allerdings nur, wenn der Frachtführer seine Pflichten nach Art. 3. Abs. 3 CMNI hinsichtlich der Besatzung erfüllt hat.

Hof van Beroep Antwerpen **2013/AR/988** **Art. 29 CMNI** **Anspruchsberechtigter Inhaber des Frachtbriefs** **10.12.2018**

Der Rechtsstreit betrifft einen internationalen Warentransport auf Binnenwasserstraßen, für den das CMNI gilt. Das CMNI regelt jedoch nicht die Aktivlegitimation im Falle eines Ladungsschadens, so dass für diese Frage gemäß Artikel 29 CMNI auf das geltende nationale Recht zurückgegriffen werden muss. Dies ist im vorliegenden Fall das belgische Recht. Gemäß Artikel 274 *Zeewet* gilt Artikel 89 *Zeewet* auch für die Binnenschifffahrt. Danach liegt bei Transporten auf der Binnenwasserstraße, für den ein Frachtbrief ausgestellt wurde, das Klagerecht ausschließlich beim Inhaber des Frachtbriefs.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
Schiffahrts- obergericht 11.2.2019	22 U 3/18 BSch ZfB 4/2019, Sammlung Seite 2586 ff	Art. 32 Abs.1 CMNI	CMNI geht der Anwendung nationalen Rechtes vor. Auch im Rahmen der ergänzenden Geltung des niederländischen Rechtes gilt der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden nur, wenn er vertraglich vereinbart ist. Gemäß Art. 32 Abs. 1 CMNI gilt der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden kraft Gesetzes nur zwischen 2 Staaten, die beide dieselbe Erklärung im Sinne des Art. 32 Abs. 2 CMNI abgegeben haben.

Berufung auf Haftungsausschluss wegen nautischen Verschuldens des Schiffseigentümers nach einer Festfahung unter Verweis auf Anwendung nationalen Rechts gemäß Art. 29 CMNI abgelehnt, da die Möglichkeit der Rechtswahl nur insoweit, als das Übereinkommen selbst keine Bestimmungen enthält, eröffnet wird. Die Anwendung des Übereinkommens kann nicht durch eine Rechtswahl abbedungen werden.

Die Niederlande haben keine Erklärung im Sinne von Art. 32 Abs. 1 abgegeben, wodurch die Haftung für nautisches Verschulden ausgeschlossen wäre.

Ondernemings- rechtbank Antwerpen 30.04.2019	A/16/4369		Haftung des Eigentümers/Befrachters für Kontaminations- schaden
---	-----------	--	--

Während deutsche Gerichte von den Tankschiffen häufig verlangen, dass sie absolut rein und geeignet, auch für empfindliche Produkte, sein müssen, selbst wenn der Absender dies nicht ausdrücklich verlangt, kommt das Unternehmensgericht Antwerpen zu einem anderen Urteil. Es entschied, dass der Eigentümer/Befrachter vertraglich nicht die Pflicht hat, das Schiff so gereinigt anzubieten, dass es die Lading transportieren konnte, sondern nur um anhand der MSDS Dokumente zu prüfen, ob sein Schiff eine derartige Ladung sicher transportieren kann. Der Eigentümer/Befrachter hat die erhaltenen Reinigungsanweisungen korrekt durchgeführt und haftet deshalb nicht für Kontaminationsschaden der Ladung.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
RB Rotterdam 26.06.2019	ECLI:NL:RBROT:2019:5079	Art. 6 Abs. 4 CMNI Art. 8 Abs. 2 CMNI	Schaden an Luken des Binnenschiffes bei Laden mit Sand über Kippanlegesteg. Absender haftet laut CMNI für das Handeln seiner Hilfspersonen.

Während des Ladens des Schiffes mit Kipplastern kam die Ladung Sand nicht in den Raum, sondern daneben auf die Aluminium Schiffsluken. Demzufolge wurden die Luken beschädigt. Es handelt sich in casu um die Frage, ob der Absender gemäß CMNI für diesen Schaden haftet, auch wenn der Lastwagenfahrer kein Angestellter des Absenders ist und der Absender den Fahrer und/oder dessen Arbeitgeber als Hilfsperson hinzugezogen hat. Das Gericht urteilt, dass der Absender infolge Art. 8 Abs. 2 CMNI für den Schaden verursacht am Schiff durch Verhalten seiner Hilfspersonen haftet.

RB Rotterdam 24.07.2019	ECLI:NL:RBROT:2019:6449	Art. 16 Abs. 1 CMNI Art. 3 Abs. 3 CMNI	Kontaminationsschaden
--	--------------------------------	---	------------------------------

Dem Frachtführer obliegt die Pflicht, einen für den Transport geeignetes Schiff zur Verfügung zu stellen (Art. 3 lid 3 CMNI). Der Frachtführer muss dabei die Art der zu befördernden Ladung berücksichtigen. Weil der Frachtführer wusste, um welche Ladung es sich handelte (Methanol) und welche Güter zuvor transportiert wurden (u.a. Styrol), kann er sich nicht darauf berufen, dass ergänzende Anweisungen fehlten und der in der Branche geltenden Norm der „nachgeletzten Tanks“ entsprochen zu haben. Der Frachtführer kann sich nicht auf höhere Gewalt berufen. Ihm obliegt die Pflicht, alle im Einzelfall angemessenen Maßnahmen zu ergreifen, die von einem sorgfältigen Frachtführer erwartet werden können, um den Verlust oder die Beschädigung zu vermeiden.

RB Rotterdam 25.09.2019 Siehe Zwischenurteil vom 20.08.2014	ECLI:NL:RBROT:2019:7562	Art. 6 Abs. 2 CMNI Art. 3 Abs. 3 CMNI Art. 8 Abs. 2 CMNI	Schaden verursacht durch falsche Stauung kommt zu Lasten des Frachtführers. Altes deutsches Recht findet ergänzend Anwendung
--	--------------------------------	---	---

Die alte deutsche gesetzliche Regelung findet grundsätzlich als ein Set allgemeiner Bedingungen im Rechtsverhältnis zwischen den Parteien Anwendung. Nach dem alten deutschen Recht muss der Absender für die Beladung der zu transportierenden Massengüter bis ins Schiff Sorge tragen und haftet der Frachtführer für deren Stauung. Anwendung des alten deutschen Rechts hat eine Abweichung von der gesetzlichen Regelung, die ohne die allgemeinen Bedingungen gegolten hätte, mit sich. Nur die Bestimmungen des alten BinSchG, die die von Rechts wegen anwendbare CMNI ergänzen, oder davon abweichen, finden Anwendung. Die Folgen des Erteilens von Anweisungen der Besatzung und der falschen Stauung der Güter an Bord des Schiffes gehen zu Lasten des Frachtführers.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT

FUNDSTELLE

ARTIKEL CMNI

ESSENZ

Landgerichts Würzburg
13.12.2019

1 HK O 2185/16

Art. 4 CMNI
Art. 16 CMNI

Haftung Frachtführer für verschmutzte Tanks. Sorgfaltsmaßstab.

Anders als § 426 HGB stellt Artikel 16 CMNI nicht auf einen besonders gewissenhaften Frachtführer ab, der die äußerste ihm zumutbare Sorgfalt angewendet hat, sondern lässt die Beachtung allgemeiner Sorgfaltspflichten ausreichen. Dem Frachtführer wird damit der Entlastungsbeweis im Vergleich zum deutschen allgemeinen Frachtrecht erleichtert. Diesem Sorgfaltsmaßstab entspricht ein Frachtführer nicht, der ein Tankschiff zum Beladen vorlegt, dessen Tankräume nicht geeignet sind, die Ladung unversehrt aufzunehmen und zu transportieren. Um sich gemäß Artikel 16 I 2. Hs. CMNI zu entlasten, muss der Frachtführer darlegen und beweisen, dass er eine anerkannte Fachfirma mit der Reinigung der Ladetanks beauftragt, ein gebräuchliches und geeignetes Reinigungsverfahren in Auftrag gegeben und nach der Reinigung ein unabhängiger Sachverständiger das Schiff inspiziert und freigegeben hat. Kommt es dann dennoch zu einer Ladungsverunreinigung im Schiff, haftet der Frachtführer nicht.

Ein Zwischenfrachtführer kann Freistellung von Forderungen des oder Zahlung an den ausführenden Frachtführer weder im Wege der Freistellungsklage, noch im Wege der Zahlungsklage fordern. Das Feststellungsinteresse des Zwischenfrachtführers entfällt bei einem Zahlungsanspruch des ausführenden Frachtführers, eine Zahlungsklage nach den Grundsätzen der Drittschadensliquidation scheidet aus, weil der ausführende Frachtführer eigene vertragliche Ansprüche gegen den Zwischenfrachtführer hat und es deshalb an der notwendigen zufälligen Schadensverlagerung fehlt.

RB Rotterdam
08.04.2020

ECLI:NL:RBROT:2020:3267

Art. 16 Abs. 1 CMNI
Art. 23 Abs. 1 CMNI
Art. 18 Abs. 1b CMNI
Art. 10 Abs. 2 CMNI

Geruchsschäden an der Ladung. Frachtführer haftet nicht.

Gemäß Artikel 16 Absatz 1 CMNI haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, unbeschadet der Frage, ob er sich auf höhere Gewalt berufen kann. Die Anzeigepflicht und - im Falle ausreichenden Bestreitens - die Beweislast für Tatsachen und Umstände, aus denen sich ergibt, dass der Schaden während der Haftungsperiode des Frachtführers entstanden ist, liegen beim Ladungsinteressenten.

Im vorliegenden Fall hat der Ladungsinteressent das Frachtgut ohne Anmerkungen oder Vorbehalte angenommen. Gemäß Artikel 23 Absatz 1 CMNI begründet diese Annahme die Vermutung, dass der Frachtführer die Ladung in dem Zustand abgeliefert hat, in dem sie ihm zur Beförderung übergeben wurde.

RECHTSPRECHUNG ZU CMNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CMNI	ESSENZ
RB Rotterdam 22.04.2020	ECLI:NL:RBROT:2020:4219	Art. 3 CMNI Art. 6 CMNI Art. 16 CMNI Art. 18 CMNI	Kontamination. Frachtführer haftbar.

Die zentrale Frage ist die Haftung des Frachtführers aufgrund Artikel 16 CMNI für Ladungsschäden. Nach Auffassung des Frachtführers können keine zusätzlichen Anforderungen, wie Waschen oder Entgasen, an das Schiff gestellt werden, es reicht das Nachladen des Schiffes. Dadurch können Ladungsreste und Gase der Vorladung im Schiff bleiben. Kommt es zu Schäden durch Gasreste im Schiff, kann ein sorgfältiger Frachtführer diese Folge nicht vermeiden, so dass er höhere Gewalt einwenden könne. Das Gericht hat diese Argumentation zurückgewiesen. Gemäß Artikel 3 Abs. 3 CMNI ist der Frachtführer verpflichtet, ein für den jeweiligen Transport geeignetes Schiff zur Verfügung zu stellen. Der Frachtführer ist verpflichtet, unter den gegebenen Umständen alle vernünftigen Maßnahmen zu ergreifen, die ein sorgfältiger Beförderer ergreifen kann, um den Verlust oder eine Beschädigung der Ladung zu verhindern. Der Frachtführer muss die Art der zu transportierenden Ladung berücksichtigen.