

Kaskoschäden beim Beladen und Löschen aus niederländischer Sicht

Dr. Jan Eckoldt, Amsterdam

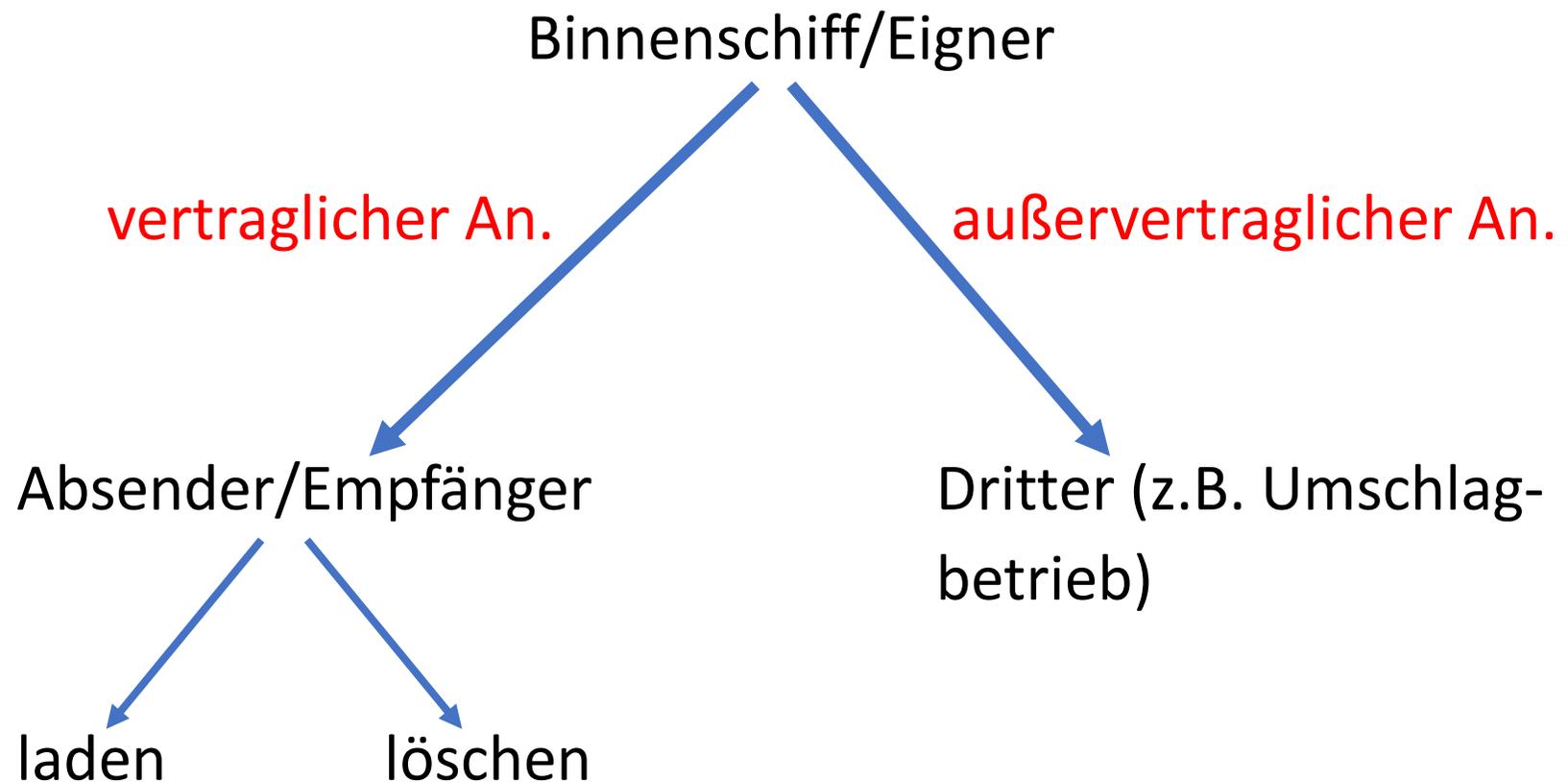
2. Mannheimer Transportrechtstag, 21. Juni 2017



Kaskoschaden ... und jetzt?



Übersicht Möglichkeiten bei Kaskoschäden



Haftung für Kaskoschäden beim Beladen

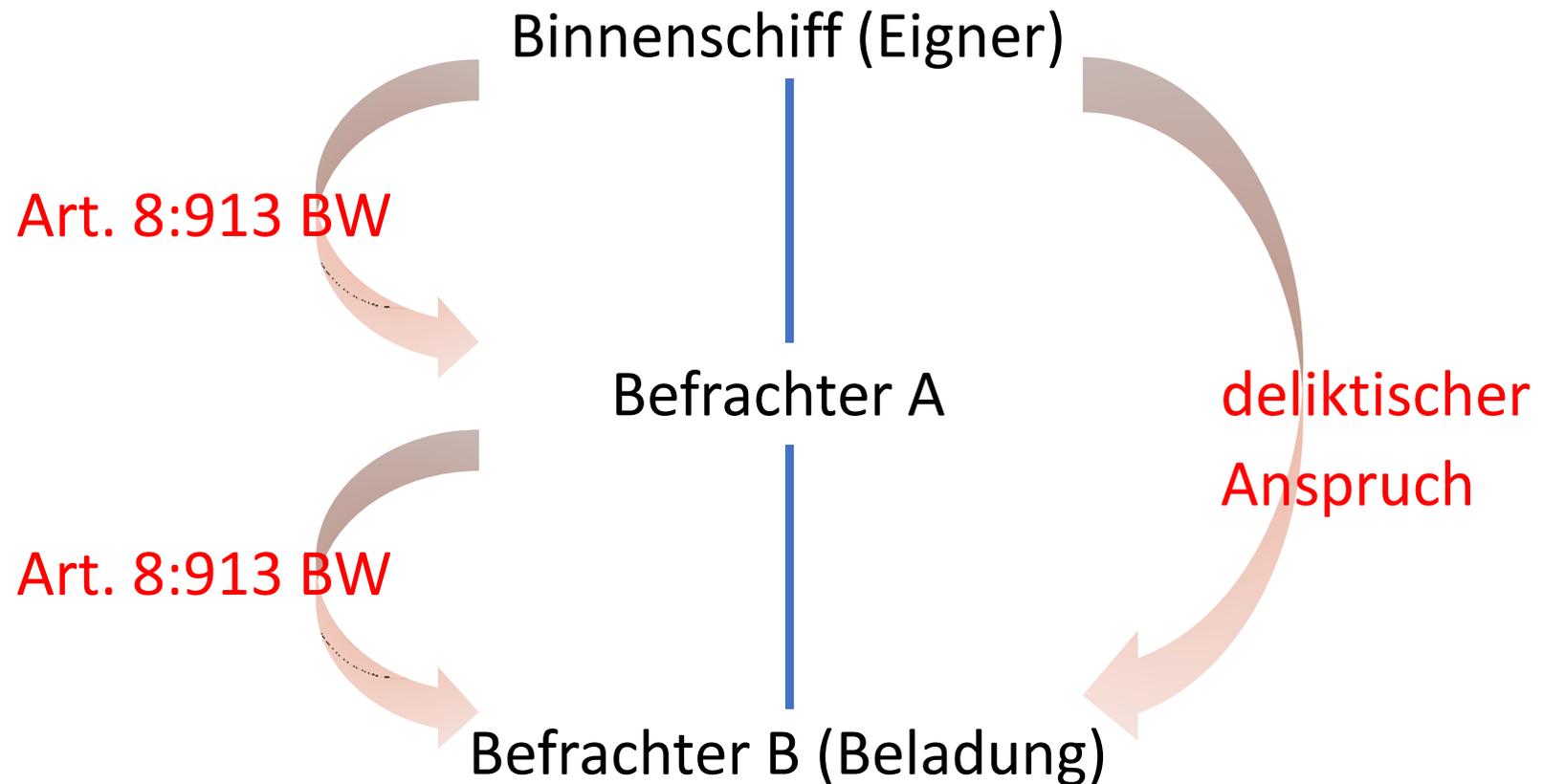
- Schaden beim Laden oder Löschen?
- Schaden beim Beladen: Absender muss Schiff laden (Art. 6 Abs. 4 CMNI)
- Haftung: CMNI oder ergänzendes nationales Recht?
- Art. 8 CMNI? Art. 8:913 Abs. 1 BW (Burgerlijk Wetboek)

Haftung gemäß Art. 8:913 Abs. 1 BW

“Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtführer den Schaden zu ersetzen, den [...] die zu transportierenden Güter bzw. damit zusammenhängende Handlungen dem Frachtführer verursachen, außer wenn [...]”

Absender = Befrachter

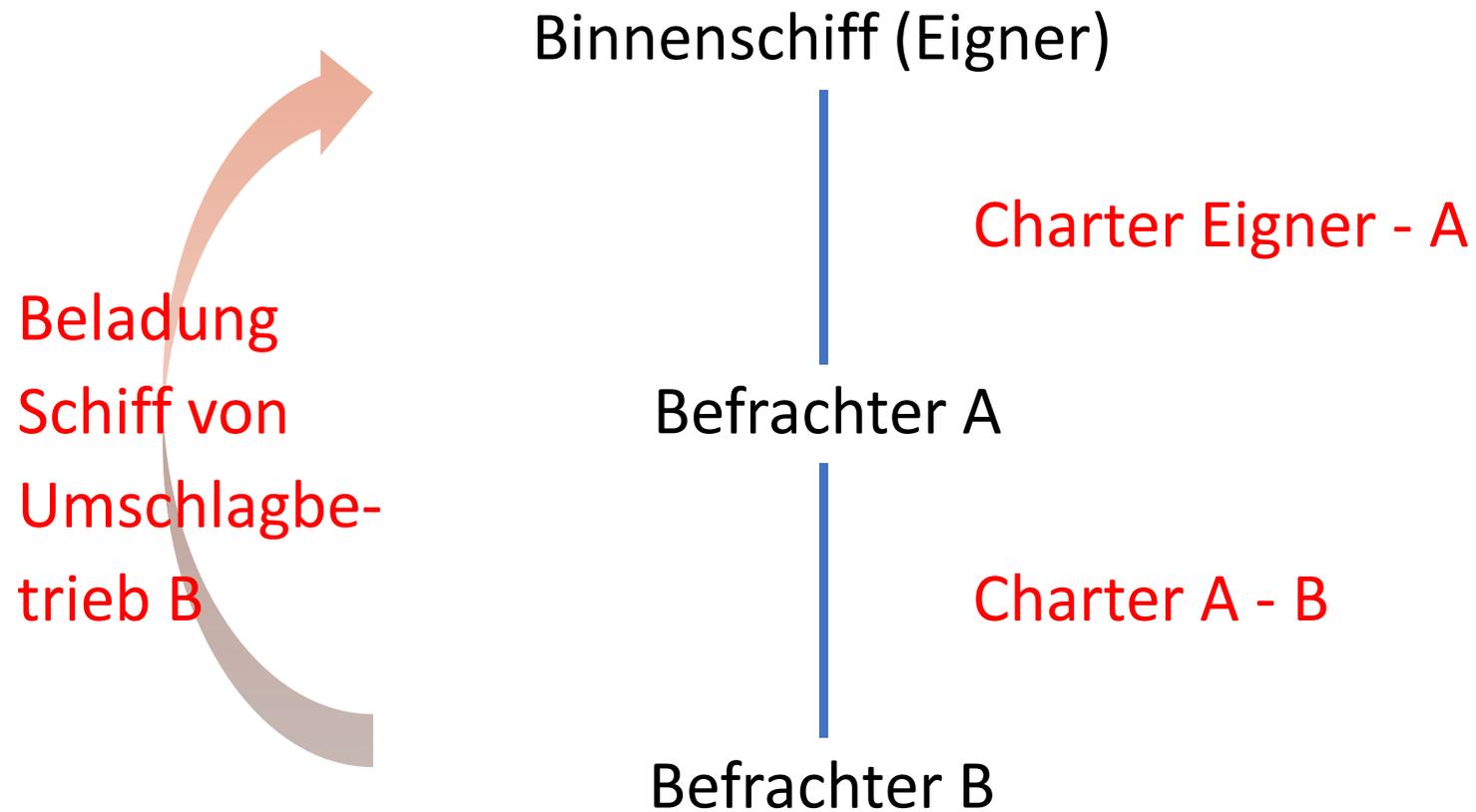
Zusammenhang mit Frachtvertrag



Wegfall Haftung gem. Art. 8:913 Abs. 1 BW

“Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtführer den Schaden zu ersetzen, den [...] die zu transportierenden Güter bzw. damit zusammenhängende Handlungen dem Frachtführer verursachen, außer wenn der Schaden durch Umstände verursacht wurde, die ein sorgfältiger Absender [...] nicht vermeiden konnte und deren Folgen der Absender nicht verhindern konnte.”

Fehlende Beteiligung A keine Entschuldigung



Keine Haftung bei normaler Abnutzung



Prüfung Haftung Art. 8:913 Abs. 1 BW

- keine verschuldensunabhängige Risikohaftung
- Frachtführer beweist, dass Schaden zurückzuführen auf die Güter bzw. damit zusammenhängende Handlungen des Absenders und/oder seiner Gehilfen
- Absender beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht wurde, die ein sorgfältiger Absender nicht hätte vermeiden können usw.
- Beweislast Absender gravierender

Relevanz Informationspflicht Absender



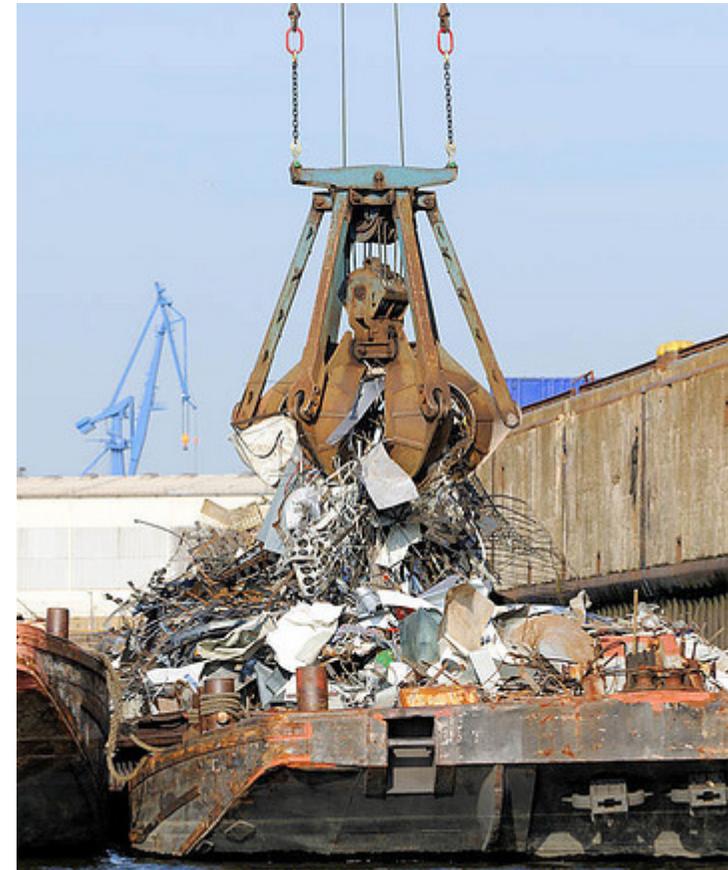
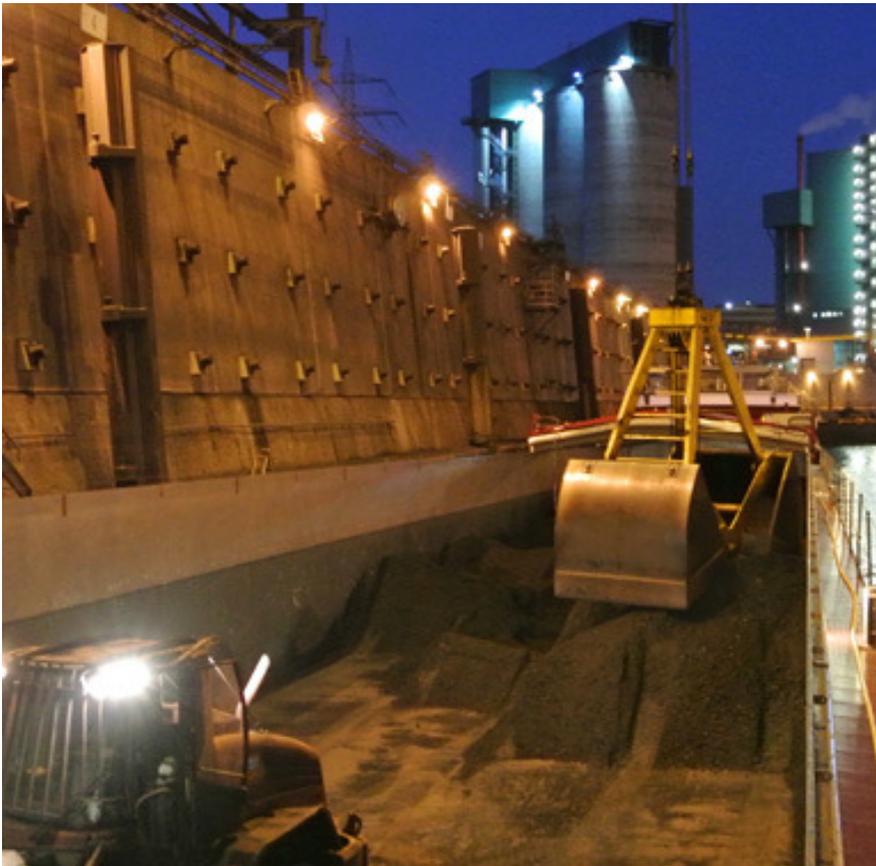
Haftung und Informationspflicht

- Absender muss Angaben machen (Art. 6 Abs 2 CMNI)
- Art. 8 Abs. 1 CMNI: *“Der Absender haftet, auch ohne dass ihn ein Verschulden trifft, für alle Schäden [...], die dem Frachtführer [...] dadurch entstanden sind, dass a) die Angaben [...] nach Artikel 6 Absatz 2 [...] fehlen, unrichtig oder unvollständig sind [...].”*
- Verschuldensunabhängige Haftung
- NL Recht kennt ähnliche Regelung

Kaskoschaden und Informationspflicht

- Rb. Rotterdam 20. August 2014 (Jonas)
- Fehlen der Angabe (hier die Dichte der Ladung) ursächlich für falsche Anweisungen bei der Beladung und somit für den entstandenen Schaden
- anderes Beispiel: Schaden Coating Tanks - fehlende Angaben Eigenschaften Produkt; hier ätzende Säure

Haftung für Kaskoschäden beim Löschen



Position des Empfängers nach NL Recht

- Empfänger verlangt Herausgabe der Güter
- Empfänger tritt bei der Empfangnahme/Ablieferung der Güter dem Frachtvertrag bei
- Ablieferung “*im Schiff*” (Art. 3 Abs. 2 CMNI)
- NL Recht: Empfänger ist verpflichtet, die Güter zu löschen (Art. 8:929 Abs. 2 BW)

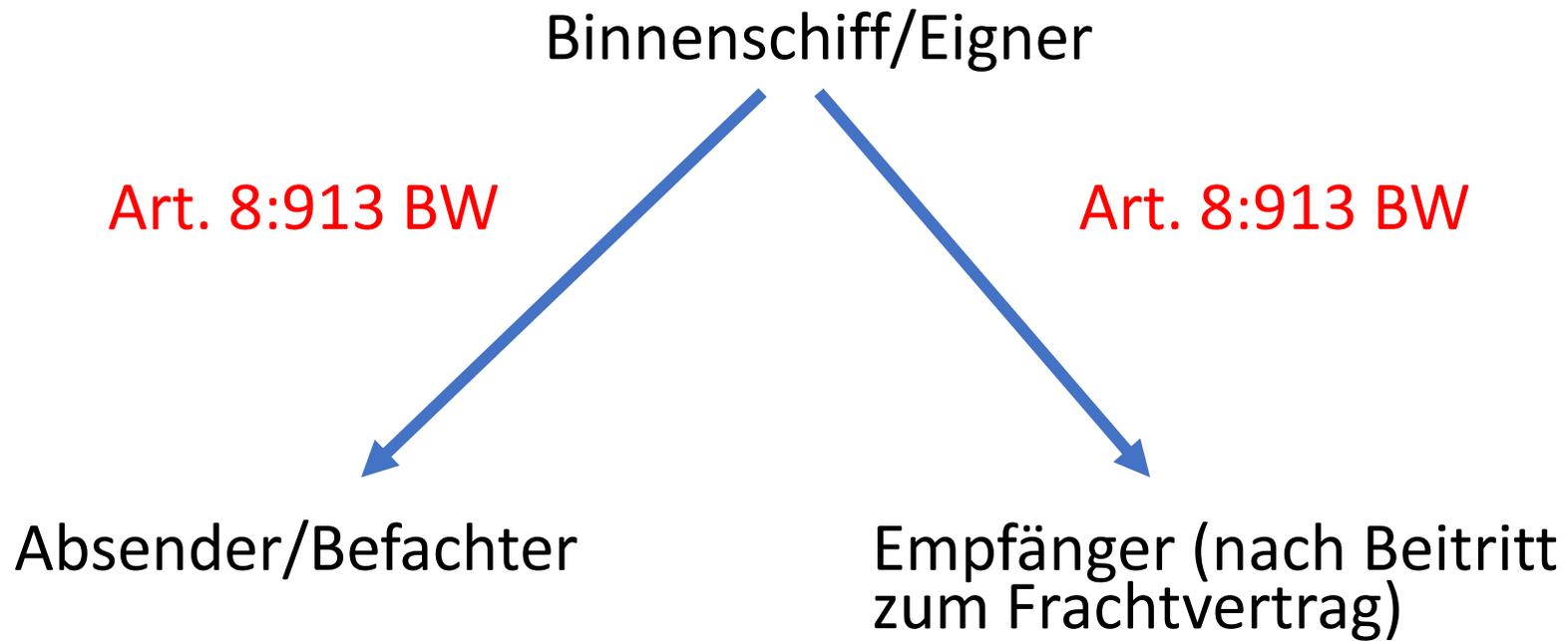
CMNI: Wer muss das Schiff löschen?

- Gerichtshof Den Haag, 23.02.2016 (Elan)
- Art. 6 Abs. 4 CMNI sagt nichts zum Löschen
- CMNI scheint bei der Ablieferung und dem Löschen der Güter an den Empfänger gedacht zu haben (Erläuterungen des NL Gesetzgebers)
- Empfänger muss das Schiff löschen (Einfluss NL Recht?)
- anders deutsche Auffassung (z.B. Duancis)

Haftung Empfänger gem. Art. 8:913 Abs. 1 BW

- “Der **Absender** ist verpflichtet, dem Frachtführer den Schaden zu ersetzen, den [...] die zu transportierenden Güter bzw. damit zusammenhängende Handlungen dem Frachtführer verursachen, [...]”
- Empfänger?
- Gerichtshof Den Haag: Haftung gilt auch für den Empfänger

Haftung von Absender und Empfänger



Absenderhaftung beim Löschen?

- Absender haftet also im Prinzip neben Empfänger gemäß Art. 8:913 Abs. 1 BW
- **ABER** jetzt relevant, dass Absender nicht verpflichtet ist zu löschen und nicht beteiligt ist beim Löschen; lag nicht in seiner Macht
- Wegfall Haftung (“[...] Schaden durch Umstände verursacht wurde, die ein sorgfältiger Absender [...] nicht vermeiden konnte [...]”)

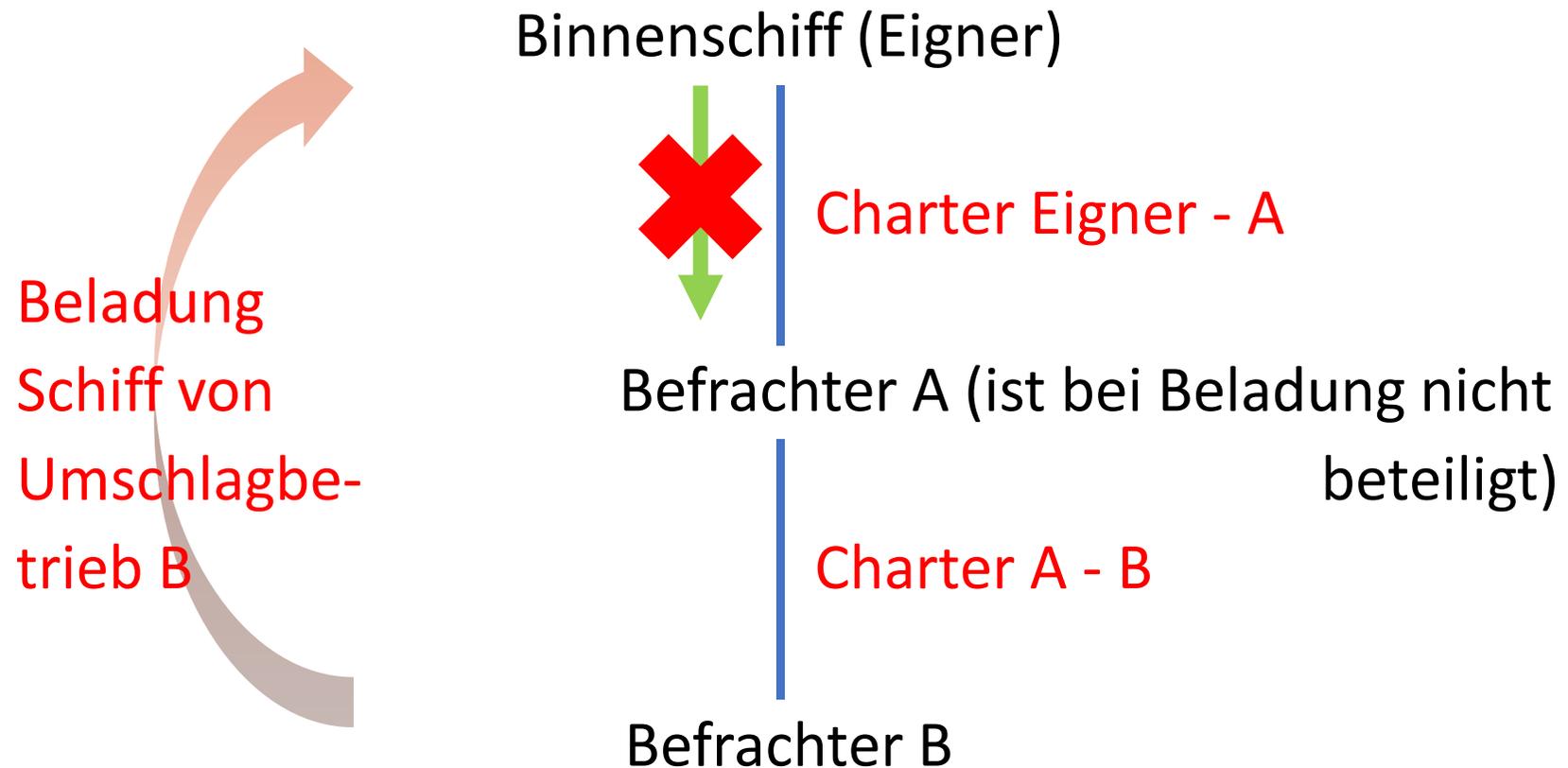
Einfluss Befrachtungsvertrag (Charter)



Abweichende Vereinbarung möglich

- Art. 8:913 BW = dispositives Recht
- Standardbedingungen z.B. IVTB, BV2016
- Charter = regelmäßig Haftungsausschluss zugunsten des Befrachters (Schaden mit dem Umschlagbetrieb und/oder Empfänger regeln)

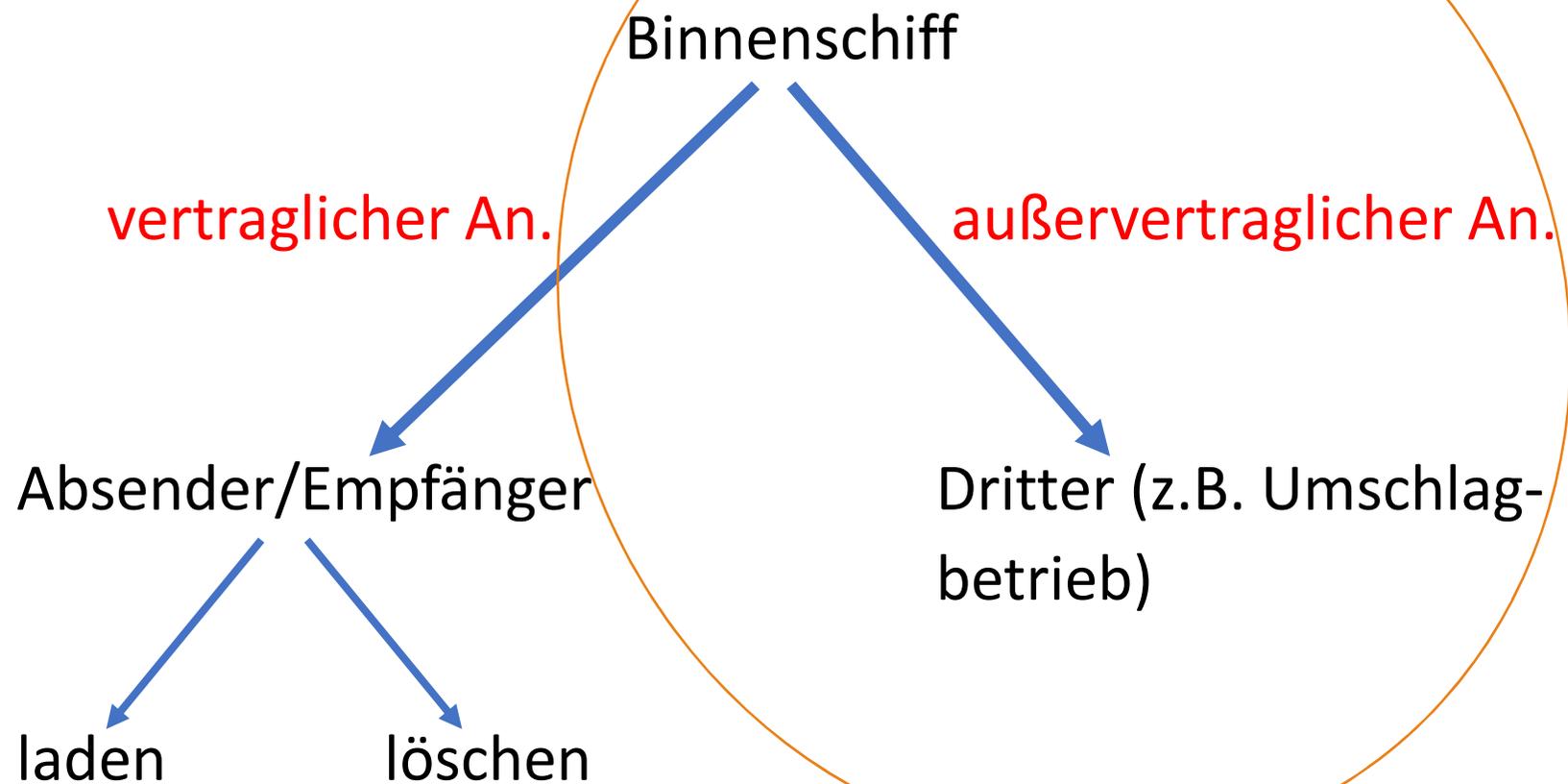
Haftungsausschluss oft in Charter Eigner - A



Vergleich BV2016 und IVTB (Fassung 2010)

- Wer muss das Schiff löschen? BV2016 "*Empfänger*"; IVTB "*Ladungsbeteiligten*"
- IVTB: Absenderhaftung auch beim Löschen
- BV2016: Absender/Empfänger haftet nicht für "*Verschleiß*" und "*Gebrauchsspuren*"; IVTB: keine Einschränkungen
- IVTB: Absender haftet außer im Falle des Verschuldens des Frachtführers

Übersicht Möglichkeiten bei Kaskoschäden



Deliktsrechterlicher Anspruch gegen Dritte

- Ditter: in der Regel Umschlagbetrieb/Terminalbetreiber
- keine vertragliche Beziehung mit dem Schiff
- kein 'Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter'
- Art. 6:162 (unerlaubte Handlung), Art. 6:170 BW (Arbeitnehmerhaftung)

Voraussetzungen

- Umstand, dass Schaden beim Laden/Löschen entsteht rechtfertigt nicht die Annahme einer unerlaubten Handlung
- unerlaubte Handlung z.B. nicht Beachten von Sorgfaltspflichten, deren Einhaltung beim Laden oder Löschen verlangt werden kann
- zu beachtende Sorgfaltspflichten = kasuistisch

Beispiele

- beim Löschen hängt Container schief; Kranführer korrigiert und unterbricht nicht und versucht, den schiefhängenden Container hoch zu ziehen und über das Steuerhaus zu heben; Container berührt das Steuerhaus; Kranführer hätte Löschen stoppen müssen
- zu weit drehen des Kranauslegers wodurch der Spreader das Steuerhaus berührt; Kranführer hätte vorher mit der Drehung stoppen müssen

Abstand Container - Steuerhaus



Problem Beweislast

- Schiff/Eigner muss die unerlaubte Handlung beweisen
- dass das Schiff vorher jedesmal ohne Schaden beladen/gelöscht wurde = kein Grund zur Annahme einer unerlaubten Handlung
- sofort alle möglichen Beweise sichern (genaue Umstände (z.B. Wetter), Aussagen, Fotos, ...)

Schwimmende Arbeitsgeräte sind Schiffe



Schiff verursacht Schaden

- Schaden verursacht mit einem Schiff = auch Anwendung Regelung für Schiffszusammenstöße
- Verjährungsfrist = 2 Jahre (und nicht 5 Jahre)
- Vorrang kurze Verjährungsfrist (NL Rechtsprechung)
- Eigner Schiff haftet bei Schiffszusammenstoß

Fazit

- vertragliche Haftung = einfacherer Weg als außer-
vertraglicher Anspruch gegen Dritte
- insbesondere Unterschied Beweislast
- Schaden beim Löschen = Unterschied D und NL
- Relevanz Informationspflicht; Haftung Absender
gemäß Art. 6 iVm Art. 8 CMNI

DECK advocaten

eckoldt@deckadvocaten.nl