



Dr. Thomas Brinkmann
Vorsitzender
Fachausschuss Hafenrecht
c/o Dr. Schackow & Partner
Domshof 17
28195 Bremen
Tel: 0421 / 3699 – 148
Fax: 0421 / 3699 – 144
t.brinkmann@schackow.de
Bremen, 17.05.2016

Protokoll der 36. Sitzung des Hafenrechtsausschusses
Donnerstag, 12. Mai 2016, 10:30 - 15:30 Uhr
HPA Hamburg Port Authority

1. Genehmigung der Tagesordnung

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Fachausschusses "Hafenrecht" der HTG, die Referenten und die Gäste. Die Tagesordnung wird durch die Mitglieder genehmigt.

Vorschläge für zukünftige Themen

- (1) "*Rechtliche Behandlung von Traditions- und Museumsschiffen in Seehäfen*"
(Angeregt wird ein Vergleich der Rechtslage in Deutschland, den Niederlanden und Dänemark. Schwerpunkte: Mindeststandards für Schiffssicherheit, Passagierfahren, Schutz vor Terror; möglicher Referent Herr Kapt. Weber).
- (2) Rechtsfragen des Notfallmanagements und der Schadensbearbeitung bei maritimen Großschäden.
- (3) Neuere Rechtsentwicklungen zum Europäischen Marktordnungsrecht für Häfen.

2. Bericht des Vorsitzenden
??

3. **Kolloquium zum Thema "Rechtsfragen beim Wiegen von Containern – SOLAS Verified Gross Mass (VGLM)"**

mit Beiträgen von

- Thomas Crerar, BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit, Hamburg
- Stephan Krause, EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH, Prozessmanagement/IT Koordination, Hamburg
- Jens Michael Priess, Vice President, Head of FDD, Skuld Germany GmbH, Hamburg
- Kapt. Gerd Rohden, Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- Kurt-Jürgen Schimmelpfeng, Geschäftsführer des Komitee Deutscher Seehafenpediteure, Hamburg

und anschließender Podiumsdiskussion mit den Referenten.

Die Haftung für fehlerhafte Gewichtsangaben für Ladung in Containern nach Inkrafttreten der SOLAS Regeln über die Bruttomassebestimmung

Zugleich Bericht über ein Colloquium des Fachausschusses
für Hafenrecht der Hafentechnischen Gesellschaft zum Thema

"Rechtsfragen beim Wiegen von Containern – SOLAS Verified Gross Mass (VGM)"

am 12.05.2016 in der Hamburg Port Authority, Hamburg

1. Der Befrachter ist dem Verfrachter nach § 482 Abs. 1 des reformierten deutschen Handelsgesetzbuches vor Übergabe des Gutes zur Mitteilung über die für die Durchführung der erforderlichen Angaben verpflichtet. Dazu gehören insbesondere Angaben in Textform über Maß, Zahl oder Gewicht des Gutes. Die gleichen Angaben kann der Verfrachter gemäß § 482 Abs. 2 HGB von einem benannten Dritt-Ablader verlangen.

Diese Regel geht auf Art. 3 § 5 der Haager Regeln zurück¹. Mit der Verpflichtung zur Mitteilung der Gewichtsangaben korreliert in § 488 HGB eine Haftung des Befrachters und Dritt-Abladers für unrichtige Angaben. Die Haftung ist nach § 488 Abs. 2 und Abs. 3 als Haftung für vermutetes Schulden ausgestatten; dies bedeutet, dass dem Befrachter und dem Dritt-Ablader ein Entlastungsbeweis möglich ist. Die Haftungsregelung unterscheidet sich von ihrem Vorgänger in § 414 HGB aF, worin eine Gefährdungshaftung für fehlerhafte Angaben über die Ladungsgüter enthalten war. Die Gefährdungshaftung hat in der Seehandelsrechtsreform jedoch überlebt, sofern über die Ladung ein Konnossement ausgestellt ist. § 488 Abs. 3 benennt hierfür zwei Fälle, nämlich die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit von Angaben über Maß, Zahl und Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes oder das Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes. Aus systematischen Gründen findet sich in § 488 Abs. 4 HGB eine Sonderregelung über ein mitwirkendes Verhalten des Verfrachters in Bezug auf Schäden und Aufwendungen, die aus fehlerhaften Angaben zum Ladungsgut resultieren².

Die Haftung des Befrachters und des Dritt-Abladers kann nach § 488 Abs. 5 HGB durch eine Individualvereinbarung geschlossen oder beschränkt werden. Eine summenmäßige Begrenzung der Haftung ist zugunsten des Befrachters und des Dritt-Abladers zudem durch vorformulierte Vertragsbedingungen möglich.

¹ Czerwenka, Das Gesetz des Seehandelsrechts, § 482 Rdnr. 2.

² Czerwenka, a.a.O., § 488 Rdnr. 9.

In dem Colloquium des HTG Hafenrechtsausschusses am 12.05.2016 wies Herr Rechtsanwalt Kurt-Jürgen Schimmelpfeng, Geschäftsführer des Komitee Deutscher Seehafenspediteure im Deutschen Speditions- und Logistikverband (e.V.), Hamburg jedoch darauf hin, dass die gesetzliche Möglichkeit der Haftungsbegrenzung im Container-Massenverkehr kaum praktische Relevanz gewonnen habe.

Eine Sonderregelung für Container findet sich in den gesetzlichen Grundlagen des HGB über Angaben zum Gut nach § 482 sowie die darauf beruhende Haftung nach § 488 nicht. Zukünftig werden diese Bestimmungen – was Gewichtsangaben anbetrifft, im Zusammenhang zu der Neuregelung des SOLAS Übereinkommens über das Wiegen von Containern zu lesen sein.

2. Mit Wirkung ab dem 01.07.2016 verlangt SOLAS Kapitel VI Teil A Regel 2, - betreffend Informationen über die Ladung -, nach den neu eingefügten Absätzen 4 bis 6, dass das Bruttogewicht der Güter in Containern von den Ladungsbeteiligten zu verifizieren und zu dokumentieren ist. Hierzu hat der Schiffssicherheitsausschuss der National Maritime Organisation (IMO) auf seiner 93. Tagung zwischen dem 14. und 23.05.2014 Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern angenommen. Diese sind im IMO Rundschreiben 1475 vom 09.06.2014³ veröffentlicht und im amtlichen Teil des Verkehrsblattes des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur am 22.01.2014 bekannt gemacht worden⁴.

Ziel der Bundesregierung ist es nach den Ausführungen des zuständigen Referenten der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr Ass. jur. Thomas Crerar, dass die Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern in der Bundesrepublik verbindlich werden. Dazu befindet sich der 27. SOLAS-ÄnderungsVO derzeit in der Verbändeanhörung. Die 16. Schiffs-SicherheitsanpassungVO soll als Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz in Kraft treten.

Zuständige Behörde für die Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland wird nach einer Einigung des Bundesverkehrsministeriums mit dem zuständigen Länderministerium die BG Verkehr als Schiffs-Sicherheitsbehörde sein. Das Gesetzgebungsverfahren soll pünktlich zum Inkrafttreten der neu eingefügten Absätze 4 bis 6 der SOLAS Regel 2 zu den Informationen über die Ladung in Kraft treten. Unabhängig von den nationalen

³ MSC/1. Rundschreiben 1475 09.06.2014

⁴ VkBli. 2015 S.29

Gesetzgebungsverfahren wird Regel 2 zum 01.07.2016 weltweit auf jedem SOLAS Schiff unabhängig von der Flagge in jedem Hafen eines Staates, der der IMO angehört, gelten. Wesentlicher Grundsatz ist danach, dass ohne eine bestätigte Bruttomassebestimmung keine Container an Bord von Schiffen mehr verladen werden dürfen.

Die Sicherstellung des Verladeverbotes ist nach SOLAS Regel 2 über Informationen zur Ladung eine staatliche Aufgabe. Neben der dafür erforderlichen Festlegung der zu verwendenden Wiegeeinrichtungen zur Verwiegung des gepackten Containers (Methode 1) gehört dazu die Festlegung des ebenfalls möglichen Verfahrens der Einzelverwiegung der in den Container gestauten Güter (Methode 2). Diese Methoden sind in Ziffer 5. der Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern im Einzelnen beschrieben. Nach der Methode 1 kann der Befrachter den beladenen Container wiegen lassen oder Vorkehrungen getroffen haben, dass diese von einer dritten Partei gewogen wird. Ziffer 5.1.1. Nach der Methode 2 kann der Befrachter der eine dritte Partei auf dessen Veranlassung alle Versandstücke und Ladungsgegenstände, einschließlich der Masse von Paletten, Staumaterialien und sonstige Verpackungs- und Sicherungsmaterialien, die in den Container gepackt werden sollen, unter Verwendung bestimmter zertifizierter Methoden wiegen und dann das Eigengewicht des Containers zu der Summe der Einzelgewichte hinzuaddieren. Zur Konkretisierung der Verwiegung gemäß Methode 1 ist nach den Ausführungen von Herrn Crerar ein runder Tisch bei der BG Verkehr geplant, um die Interessen der Wirtschaftsbeteiligten angemessen zu berücksichtigen. Zudem gehört zu den staatlichen Aufgaben nach den Ausführungen von Herrn Crerar die Kontrolle des Verladeverbotes. Dazu werden Kontrollverwiegungen durchzuführen sein. Diese sollen nach Möglichkeit nicht in den Beladevorgang des Schiffes eingreifen. Nach Möglichkeit wird eine europäische Harmonisierung zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen angestrebt.

Außerhalb der staatlichen Aufgaben liegt die Dokumentation der Bruttomassen von Containern und deren Übermittlung an den Verfrachter. Diese Aufgabe obliegt nach Ziffer 16. der Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomassen von Frachtcontainern dem??

In der deutschen Übersetzung der Richtlinien knüpft der Begriff des Verfrachters an den englischen Begriff des "Shipper" an. Die Begriffsbestimmungen der Richtlinie definieren hierfür eine juristische oder natürliche Person, die im Konnossement oder Seefrachtbrief oder einem anderen äquivalenten multimodalen Beförderungsdokument (z.B. Durch konnossement) als Befrachter und/oder als diejenige Person eingetragen ist (in deren

Namen oder in deren Auftrag) ein Beförderungsvertrag mit der Reederei geschlossen wurde. Außer Betracht bleibt hierbei, dass Frachtverträge auch ohne Ausstellung eines Beförderungsdokumentes wirksam geschlossen werden können. Entscheidend ist für die Dokumentationspflicht nach Regel 2.5.2 der zum 01.07.2016 in Kraft tretenden SOLAS Bestimmungen, dass die bestätigte Bruttomasse schriftlich in einem auf den Frachtvertrag bezogenen Dokument durch eine vom Befrachter dafür eigens bevollmächtigte Person gezeichnet und an den Kapitän des Schiffes oder seinen Vertreter an Land rechtzeitig vor Verschiffung übermittelt wird. Kommt es also für die Verschiffung eines Containers – was in der Praxis die Ausnahme bleiben dürfte – nicht zur Ausstellung eines Beförderungsdokumentes in Gestalt von Konnossementen, See- oder Multimodalfrachtbriefen, so bedarf es der Erstellung eines eigenen für die Dokumentationszwecke nach Regel 2 geeigneten Dokuments zur Übermittlung der Bruttomasse an den Verfrachter. Obwohl der Wortlaut von Regel 2 und die Richtlinien dies zustimmen, geht die Praxis nach den Ausführungen von Kapt. Gerd Rohden, Hapag-Lloyd AG, Hamburg, davon aus, dass die Übermittlung der Bruttomasse von dem jeweiligen Vertragspartner vorgenommen wird, der die Buchung getätigt hat. Dazu werden die IT-Prozesse ?? optimiert. Grundsätzlich verlangen die Reeder eine möglichst rechtzeitige Übermittlung der Bruttomasse. Für die Verschiffung von Containern wird es Spätestfristen geben, die dem Befrachter regelmäßig bereits mit der Buchungsbestätigung mitgeteilt werden. Eine Überschreitung der Spätestfristen ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Folge einer Überschreitung ist die von Herrn Crerar genannte Konsequenz: "*Ohne bestätigte Bruttomasse (Verified Gross Mass (VGM)) keine Verladung*".

Die Verfrachter sehen sich nach den Ergänzungen der SOLAS Regel 2 über Informationen über die Ladung nicht veranlasst, die Angaben in dem Dokument über die Bruttomasse (nachstehend "VGM" genannt) ihrerseits zu überprüfen. Den Verfrachtern ist insoweit lediglich eine Plausibilitätsprüfung möglich. Auch eine Stichpunktkontrolle mit nachträglicher Verwiegung ist nicht geplant. Grund ist die klare Regelung in SOLAS Regel 2 sowie Ziffer 6.1 der Richtlinien, die sich eindeutig ausschließlich an die Befrachter richten.

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde der Umfang möglicher Prüfpflichten der Verfrachter unter Berücksichtigung des Mitverursachungseinwands nach § 488 Abs. 4 BGB vertieft. Herr Rechtsanwalt Oliver Peltzer, Dabelstein & Passehl, äußerte sich skeptisch hinsichtlich einer eingeschränkten Prüfpraxis der Verfrachter. Dr. Julius Drumm, Dr. Schackow & Partner Rechtsanwälte, Hamburg, wandte ein, dass die Möglichkeiten der Verfrachter zur Prüfung der Bruttomassen im Containerverkehr faktisch äußerst

beschränkt seien. Anders als im Stückgutverkehr lassen sich aus Größe und Umfang im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung keine Rückschlüsse auf die tatsächlichen Bruttomassen herleiten. Kapt. Rohden stellte klar, dass für die Zwecke der Stauplanung nicht nur die Gewichtsüberschreitung, sondern gleichermaßen die Gewichtsunterschreitung kritisch und unter Anwendung von SOLAS Regel 2 zukünftig zu verhindern sei.

Herr Stephan Krause, EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH, Hamburg, wies darauf hin, dass es von der durch SOLAS Regel 2 und die Richtlinien vorgegebenen Dokumentationskette keine Abweichung geben könne. So sei die Angabe über die Bruttomasse stets vom Befrachter an den Verfrachter zu leiten. Dieser informiere dann den Terminal. Der Terminal selbst sei nach dem klaren Wortlaut von Regel 2 und den Richtlinien nicht für die Verwiegung zuständig. Allerdings würden Wiegemöglichkeiten in den deutschen Seehäfen außerhalb der Terminals zur Verfügung stehen. Auch wenn dies nicht der Regelpraxis entsprechen sollte, können Container daher auch zukünftig ohne VGM an den Terminals angeliefert werden. Es ist dann Aufgabe des Befrachters, in Absprache mit dem Verfrachter für die rechtzeitige Verwiegung (regelmäßig nach Methode 1) zu sorgen.

Nach Auffassung von Herrn Rechtsanwalt Kurt-Jürgen Schimmelpfeng sind die Spediteure für die Anforderungen von SOLAS Regel 2 und den Richtlinien gerüstet. Für die Spediteure gelte die Regel der Ziffer 3.1 ADSp (2016), wonach der Auftraggeber verpflichtet sei, dem Spediteur die korrekten Daten mitzuteilen. Herr Schimmelpfeng wies darauf hin, dass die ordnungsgemäße Erhebung der Daten zu einem Großteil Vertrauenssache sei. Herr Crerar bestätigte, dass es für die Erhebung der Daten, einschließlich der dabei akzeptierten Fehlertoleranzen, Regeln gebe, nicht aber für die Zuverlässigkeit derjenigen Beteiligten, die die Daten erheben.

Jens Michael Priess, Vice President, Head of FDD, Skuld Germany GmbH, Hamburg, wies auf den großen Fortschritt für die Schiffssicherheit durch das Inkrafttreten der ergänzten SOLAS Regel 2 hin. Großschäden durch den Zusammenbruch des Containerstaus durch unbeabsichtigte Fehlplanungen beim Stauen der Container, aber auch kleinere Schäden dieser Art können zukünftig eingegrenzt werden. Aus der Sicht der Haftpflichtversicherer ist mit dem Inkrafttreten der SOLAS Regel 2 keine grundlegende Änderung der Rechtslage verbunden. Bedeutsam ist aber die Klarstellung zur Verantwortlichkeit des Befrachters für die Übermittlung der Angaben über die Bruttomasse in den Containern sowie die anwendbaren Methoden für deren Ermittlung. In der Schadensbearbeitung sei hierdurch eine Erleichterung der Beweisführung zu erwarten.

3. Gegenüber der gesetzlichen Haftung des Befrachters und des Dritt-Abladers nach § 488 HGB für fehlerhafte Angaben über Ladegewichte ergibt sich durch die ergänzte Regel 2 und die Richtlinien keine grundlegende Änderung. Allerdings wird die Pflicht des Befrachters zur Feststellung, Dokumentation und Übermittlung der Bruttogewichte der Ladung im Container, die allgemein bereits durch § 482 Abs. 1 HGB geregelt ist, umfassend konkretisiert. Gegenüber dem Dritt-Ablader ergibt sich nach § 482 Abs. 2 i.V.m. Ziffer 6.1, 2.1.12 der Richtlinien zwar ebenfalls ein Anspruch auf Übermittlung der zertifizierten Bruttomasse, allerdings wird dieser Anspruch in der Praxis in der Vertragskette zwischen dem Befrachter und dem Verfrachter abzuwickeln sein. Terminals werden auch in Zukunft befugt sein, Container vor Übermittlung des VGM zur Verschiffung anzunehmen. Als verbindliche Sanktion bleibt das Verladeverbot für den Fall, dass das für die zertifizierte Bruttomasse bis zum Ablauf der Spätestfrist vor Verschiffung nicht übermittelt worden ist.

Im Schadensfall ergibt sich durch die Pflicht zur Angabe der zertifizierten Bruttomaßnahme eine erleichterte Beweisführung. Liegt tatsächlich eine Diskrepanz zwischen der angegebenen Bruttomasse und dem tatsächlichen Containergewicht vor, greift die – regelmäßig unbegrenzte – Haftung des Befrachters und/oder des Dritt-Abladers nach § 488 HGB. Reederei und Terminal tragen weiterhin das Risiko der ordnungsgemäßen Umsetzung der eingegangenen Datensätze über die Bruttomasse im Rahmen der Stauplanung für die Containerschiffe. Wenn es nach Eingang der Datensätze zu Übermittlungsfehlern bei der Planung des Staus kommt, sind Befrachter und Dritt-Ablader entlastet.

Eine besondere Fragestellung ergibt sich daraus, ob Regel 2 der ergänzten SOLAS Bestimmungen über die Angabe der bestätigten Bruttomasse von Seecontainern als Schutzgesetz i.S.d. § 28 Abs. 2 HGB angesehen werden kann, mit der Folge, dass geschädigte Ladungsbeteiligte im Falle eines Verstoßes gegen die Pflicht zur Feststellung, Dokumentation und Übermittlung der Bruttomasse durch andere Ladungsbeteiligte einen direkten deliktischen Anspruch – ohne Rücksicht auf die seerechtlichen Haftungshöchstsummen – geltend machen können. Dies dürfte im Ergebnis zu verneinen sein, da der Schutzzweck des SOLAS Übereinkommens allgemein auf den Schutz von Leben auf See, und nur mittelbar auf den Schutz der Ladung, gerichtet ist.

Während die Ergänzung der SOLAS Regelungen über die verpflichtende Angabe der bestätigten Bruttomasse von Seecontainern im HTG Fachausschuss für Hafenrecht

übereinstimmend als großer Fortschritt auf dem Weg zur zukünftigen Vermeidung von Schäden durch mangelhaften Containerstau begrüßt wurde, gab es auch kritische Stimmen, namentlich in Bezug auf die noch fehlende Zuverlässigkeitsprüfung bei der Feststellung der jeweiligen Bruttomasse sowie die Begrenzung des Anwendungsbereiches der neuen Vorschriften auf den Seetransport und den Umstand, dass Vor- und Nachtragsorte an Land von dem neuen Regelungskanon nicht erfasst werden.

5. Verschiedenes

Die nächste (37.) Sitzung des Hafenrechtsausschusses findet am **3. November 2016** 10:30 Uhr bis ca. 15:30 Uhr in den Räumen der HPA statt.

* * *

gez. Dr. Thomas Brinkmann