

**Siegmar Leonard Seidl**



# **Bunker Quality Claims**

**Streitigkeiten über die Qualität  
von Schiffsbrennstoffen**

Siegmar Leonard Seidl

**Bunker Quality Claims: Streitigkeiten über die Qualität von Schiffsbrennstoffen**

ISBN: 978-3-8428-2004-3

Herstellung: Diplomica® Verlag GmbH, Hamburg, 2012

---

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden und der Verlag, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

© Diplomica Verlag GmbH

<http://www.diplomica-verlag.de>, Hamburg 2012

## Abstract

Das vorliegende Buch analysiert die Qualität von Bunkeröl betreffende mögliche Auseinandersetzungen zwischen Zeitbefrachter und Bunkerlieferant bzw. zwischen Vercharterer und Zeitbefrachter. Zu diesem Zweck wird zunächst dargestellt, was unter den Begriffen Bunker bzw. Qualität zu verstehen ist, warum die in Rede stehenden Streitigkeiten entstanden sind und welche Auswirkungen eine mangelhafte Güte von Bunker auf den Schiffsmaschinenbetrieb ausüben kann. Daraufhin werden die möglichen Kategorien von Auseinandersetzungen zwischen Vercharterer, Zeitbefrachter und Bunkerlieferant dargelegt. In der Folge wird eine zeitliche Zäsur vollzogen: Es wird betrachtet, wie man Bunkerqualitätsstreitigkeiten vermeiden könnte, zeitlich demzufolge vor dem Konflikt, und wie man bei bereits eingetretenem Konflikt diesen am besten abwickelt sowie welche Streitbeilegungsmethoden zur Verfügung stehen. Das Buch schließt mit der Erläuterung der wichtigsten Versicherungen, die bei Streitigkeiten über die Güte von Bunkeröl greifen könnten.

Die Analyse zeigt, dass zwischen Zeitbefrachter und Vercharterer vor allem vertragliche Vereinbarungen im Hinblick auf die Geschwindigkeit, den Bunkerverbrauch, dem „Off-hire“-Status sowie Beschädigungen am Schiff für Konfliktpotenzial sorgen. Bei Auseinandersetzungen mit dem Bunkerlieferanten sind es vor allem die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie die Gebrauchstauglichkeit des Kraftstoffes, die zu Disharmonien führen können.

Der Zeitbefrachter ist verpflichtet, Brennstoff mit ausreichender Qualität während der Zeitcharter anzuliefern. Führt der Kauf von Bunker zu dem Bruch eines ex ante definierten Garantieverprechens, so kann er sich hierauf nicht berufen. Die Frage der Schuld ist nach englischem Recht unerheblich, wenngleich den Vercharterer die schwere Beweislast trifft, zu zeigen, dass der Bunker mangelhaft war.

Beim Kaufvertrag zwischen Bunkerlieferant und Zeitbefrachter sind die allgemeinen Geschäftsbedingungen der wesentliche Streitpunkt. Auch der Lieferant ist verpflichtet, Kraftstoff mit ausreichender Qualität bereitzustellen. Wenn er auf einen bestimmten Verwendungszweck aufmerksam gemacht wurde, so ist dies von ihm zu berücksichtigen.

Das Vermeiden von Auseinandersetzungen ist am vorteilhaftesten. Kommt es trotz dessen zu einem Konflikt, bieten sich insbesondere Schiedsverfahren zur Lösung an.



# Inhaltsverzeichnis

<b>INHALTSVERZEICHNIS .....</b>	<b>I</b>
<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>III</b>
<b>TABELLENVERZEICHNIS.....</b>	<b>III</b>
<b>1 EINLEITUNG .....</b>	<b>1</b>
1.1 EINFÜHRUNG .....	1
1.2 GANG DER UNTERSUCHUNG .....	3
<b>2 KRAFT UND BRENNSTOFFE.....</b>	<b>5</b>
2.1 ROHÖL.....	5
2.1.1 <i>Chemische Grundlagen</i> .....	5
2.1.2 <i>Klassifikation</i> .....	7
2.2 RAFFINATION UND NACHFRAGE.....	9
2.2.1 <i>Primäre Raffinationsprozesse</i> .....	9
2.2.2 <i>Nachfrageüberhang</i> .....	11
2.2.3 <i>Determinanten des Nachfrageüberhangs</i> .....	11
2.2.4 <i>Sekundäre Raffinationsverfahren</i> .....	12
2.2.5 <i>Folgen für die Bunkerqualität</i> .....	14
2.3 STANDARDS.....	16
2.3.1 <i>Qualitätsparameter und technische Auswirkungen</i> .....	16
2.3.1.1 Dichte und Viskosität .....	16
2.3.1.2 Flamm- und Stockpunkt .....	17
2.3.1.3 Koksrückstand .....	18
2.3.1.4 Aschegehalt .....	18
2.3.1.5 Schwefel .....	21
2.3.1.6 Asphaltene und Total Sediment.....	21
2.3.1.7 Zündwilligkeit .....	23
2.3.1.8 Wasser .....	25
2.3.2 <i>Normen</i> .....	27
2.4 TRENDS .....	31
<b>3 STREITIGKEITEN ÜBER DIE QUALITÄT VON SCHIFFSBRENNSTOFFEN .....</b>	<b>33</b>
3.1 PARTEIEN .....	33
3.1.1 <i>Käufer</i> .....	33
3.1.2 <i>Verkäufer</i> .....	35
3.2 EIGENTÜMER VERSUS ZEITCHARTERER .....	38
3.2.1 <i>Die Zeitcharter</i> .....	38
3.2.2 <i>Kategorien von Auseinandersetzungen</i> .....	39
3.2.2.1 <i>Speed- and Consumption-Warranties</i> .....	40
3.2.2.2 <i>Seetüchtigkeit</i> .....	47
3.2.2.3 <i>Off-hire-Status</i> .....	50
3.2.2.4 <i>Beschädigungen am Schiff</i> .....	53
3.2.2.4.1 <i>Qualität des Brennstoffs</i> .....	53
3.2.2.4.2 <i>Beweislast</i> .....	55
3.2.2.4.3 <i>Schadensersatzansprüche</i> .....	56
3.3 ZEITBEFRACHTER VERSUS LIEFERANT.....	57
3.3.1 <i>Kaufgegenstand</i> .....	58
3.3.2 <i>Allgemeine Geschäftsbedingungen</i> .....	58
3.3.3 <i>Zwingendes Kaufvertragsrecht</i> .....	61
3.3.3.1 <i>Beschreibung</i> .....	62
3.3.3.2 <i>Satisfactory Quality</i> .....	63
3.3.3.3 <i>Fit for purpose</i> .....	64
<b>4 VERMEIDUNG VON AUSEINANDERSETZUNGEN .....</b>	<b>67</b>
<b>5 CLAIMS-MANAGEMENT .....</b>	<b>69</b>

<b>6</b>	<b>STREITBEILEGUNGSMETHODEN .....</b>	<b>71</b>
6.1	ALTERNATIVE STREITBEILEGUNGSMETHODEN AM BEISPIEL DER SCHLICHTUNG .....	71
6.2	SCHIEDSVERFAHREN.....	74
6.3	ZIVILPROZESS .....	76
<b>7</b>	<b>VERSICHERUNG UND BUNKERSTREIT .....</b>	<b>78</b>
<b>8</b>	<b>IMPLIKATIONEN UND ZUSAMMENFASSUNG.....</b>	<b>82</b>
8.1	PRAXISIMPLIKATIONEN.....	82
8.2	SCHLUSSBETRACHTUNG .....	83
	<b>LITERATURVERZEICHNIS .....</b>	<b>85</b>
	<b>VERZEICHNIS DER FÄLLE .....</b>	<b>94</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Molekulare Struktur von Kohlenwasserstoffbindungen .....	6
Abbildung 2: Klassifikation von Rohölen anhand ihrer Molekülstruktur .....	8
Abbildung 3: Bestandteile und Zusammensetzung von Rückstandsölen.....	15
Abbildung 4: Standards für Schiffahrtskraftstoffe im Zeitablauf .....	28
Abbildung 5: Kaufvertragsparteien des Bunkerkaufs .....	37

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einführung von Umweltvorschriften im Zeitablauf betreffend Bunkeröl.....	2
Tabelle 2: Allgemeine Charakteristika von Kohlenwasserstoffverbindungen .....	9
Tabelle 3: Erläuterung und Problembereiche wichtiger Kraftstoffqualitätsparameter.....	26
Tabelle 4: Aufbau ISO-Standard 8217 (E) 2005 Residual fuel .....	29
Tabelle 5: Aufbau ISO-Standard 8217 (D) 2005 Destillate Fuels .....	30



# 1 Einleitung

## 1.1 Einführung

„Fuel remains one of the highest single cost factors in running a ship and also the source of the most potent operating problems.”<sup>1</sup>

Bunkeröl als Kostenbestandteil beim Betrieb von Handelsschiffen hat zum Ende des letzten Jahrhunderts eine immer größere Bedeutung gewonnen.<sup>2</sup> Auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist der Aufwand für Kraftstoffe von zentraler ökonomischer Bedeutung.<sup>3</sup> Dabei variiert der prozentuale Anteil des Aufwands für Bunkeröl an den gesamten Betriebskosten u. a. mit dem Typ, dem Alter, der Art der Finanzierung sowie der Größe des Schiffes.<sup>4</sup>

Eine weitere Entwicklung, die dazu führte, das Thema Bunkeröl als ein wichtiges Managementfeld beim Betreiben von Handelsschiffen verstärkt wahrzunehmen<sup>5</sup>, ist die Verschlechterung der Qualität von Bunker aufgrund neuer Techniken der Raffination<sup>6</sup>. Mit dieser in Rede stehenden Verschlechterung einhergehend war ein Ansteigen der technischen Komplikationen beim Verbrennen dieser qualitativ schlechteren Kraftstoffe zu verzeichnen.<sup>7</sup>

Ein weiterer Aspekt, der die Aufmerksamkeit der Personen, die mit dem Management von Bunkeröl betraut sind, merklich erhöht hat<sup>8</sup>, ist die Tatsache, dass sowohl auf nationaler<sup>9</sup> bzw. europäischer<sup>10</sup> als auch auf internationaler<sup>11</sup> Ebene verschiedene Umwelt-

---

<sup>1</sup> Woodyard (1998), S. 57.

<sup>2</sup> Vgl. Behrens et al. (1986), S. 201.

<sup>3</sup> Vgl. Macqueen (2004), S. 21.

<sup>4</sup> Vgl. Stopford (2005), 151ff.

<sup>5</sup> Vgl. Tonnesen (2000), S. 240.

<sup>6</sup> Vgl. Bisailon (2004), S. 24.

<sup>7</sup> Vgl. Kendall (2001), S. 307.

<sup>8</sup> Vgl. O.V. (1992), S. 49ff.: bereits vor der Einführung diskutiert und auf zukünftige Schwierigkeiten hingewiesen; vgl. Visser (2008), S. 200: Zusammenfassung des aktuellen Standes mit Hinweis auf zukünftige, striktere Umweltregularien; vgl. Draffin (2005), S. 41: Problematik, dass Bunker-Lieferanten nicht die neuen Regelungen des Annex VI von MARPOL akzeptieren.

<sup>9</sup> Vgl. Krapp und Wilken (2006), S. 47.

<sup>10</sup> Vgl. BP Marine (2006), S. 14.

<sup>11</sup> Vgl. Krapp und Wilken (2006), S. 46.

vorschriften<sup>12</sup> im Hinblick auf Schifffahrtskraftstoffe erlassen wurden, die höhere Qualitätsanforderungen an die in Rede stehenden fossilen Brennstoffe stellen.

Einführung von Umweltvorschriften im Zeitablauf betreffend Bunkeröl					
Zeitplan	Organisation	Schwefel Grenze	Bunkergrad	Örtliche Ausdehnung	Betroffene
11. Aug. 06	EU	1,5 %	HFO	Zwischen EU Häfen	Passagierfähren
11. Aug. 06	EU	1,5 %	HFO	Baltische SECA	Schiffe mit EU Flagge
11. Aug. 07	EU	1,5 %	HFO	SECA Nordsee	Schiffe mit EU Flagge
Nov. 2008	EU	0,1 %	MGO	EU Häfen	Alle Schiffe
Jan. 2010	EU	0,1 %	Alle Grade	EU Häfen	Alle stationären Schiffe
Jan. 2010	EU	0,1 %	DMX/DMA	Europa	Versorger

Tabelle 1: Einführung von Umweltvorschriften im Zeitablauf betreffend Bunkeröl<sup>13</sup>

Die drei oben diskutierten Problembereiche, Kostenerhöhung, Qualitätsverringern und striktere Umweltregularien führten zu einem Anstieg<sup>14</sup> von Auseinandersetzungen in der geschäftlichen Dreiecksbeziehung zwischen Vercharterer<sup>15</sup>, Zeitbefrachter und Bunkerlieferant über die Qualität des fossilen Brennstoffes.<sup>16</sup>

Zielsetzung des vorliegenden Buchs ist es, die rechtlichen Streitigkeiten über die Qualität von Bunkeröl sowohl zwischen Vercharterer und Zeitbefrachter als auch zwischen Bunkerölnachfrager<sup>17</sup> sowie Bunkerlieferant zu analysieren. Die Betrachtung wird sich

<sup>12</sup> Zu nennen sind hier insbesondere MARPOL Annex VI, die EU-Direktive 2005/33/EC sowie der California Code of Regulations, title 13, section 2299.1.

<sup>13</sup> Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an BP Marine (2006), S. 14.

<sup>14</sup> Vgl. Clark (2007), S. 1.

<sup>15</sup> Es wird absichtlich der Begriff Vercharterer gewählt, da der Zeitbefrachter auch einen Unterbeförderungsvertrag geschlossen haben kann, sodass es sich bei der anderen Vertragspartei nicht zwangsläufig um den Eigentümer des Schiffes handeln muss.

<sup>16</sup> Vgl. O.V. (1993a), S. 6: Problematik Reeder und Zeitcharterer; vgl. Blacker (2006), S. 1ff: Problematik zwischen Zeitcharterer, Lieferant und Reeder.

<sup>17</sup> Die Analyse wird sich auf den Zeitbefrachter beschränken.