

# Der Untergang des MV MOL COMFORT – ein erster Stresstest für das neue Seehandelsrecht

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &  
PUCHTA



MV MOL COMFORT

# Das Schiff

- Typ: Vollcontainerschiff
- Länge: 316 Meter
- Vermessung: BRZ 86.692
- Kapazität: 8.110 TEU
- Baujahr: 2008
- Flagge: Bahamas
- Bauwerft: Mitsubishi Heavy Industries, Nagasaki
- Eigentümer: Ural Container Carriers SA
- Betreiber: Mitsui O.S.K. Lines, Tokyo
- Schwesterschiffe: insgesamt 12 typgleiche Schiffe, davon wurden 6 an Mitsui O.S.K. Lines geliefert

# Die Reise

- Einsatz im Liniendienst zwischen Europa und Fernost
- die westgehende Reise begann am 25. Mai 2013 in Kobe – weitere Lade- und Löschhäfen waren Nagoya, Shimizu, Tokyo, Hong Kong, Cai Mep (Vietnam) und Singapur
- Abfahrt Singapur am 10. Juni 2013, beladen mit 4.382 Containern, für Jeddah (Saudi Arabien), ETA 20. Juni 2013
- weitere vorgesehene Häfen: Rotterdam (ETA 30. Juni) und Hamburg (ETA 2. Juli), Southampton (ETA 5. Juli) und Le Havre (ETA 7. Juli)

# Der Untergang

- 17. Juni 2013 – Ort: etwa 200 Seemeilen vor der Küste Jemens im Arabischen Meer – Fahrt: etwa 17 Knoten
- Wetter: SWlicher Wind, 7 Beaufort – signifikante Wellenhöhe: 5,5 Meter
- ohne erkennbaren äußeren Anlass kam es zunächst zu einem Wassereinbruch aufgrund eines Risses, der sich unterhalb des Laderaums 6 gebildet hatte – im weiteren Verlauf brach der Rumpf zwischen den Laderäumen 5 und 6 auseinander
- die 26 köpfige Besatzung verließ das Schiff und wurde gerettet
- beide Teile des Schiffes blieben zunächst schwimmfähig – der Betreiber des Schiffes beauftragte einen Berger – das Achterschiff sank am 27. Juni, das Vorschiff am 10. Juli bei Wassertiefen von ca. 4.000 bzw. 3.000 Meter

# Der Untergang



# Das weitere Geschehen

- eine Überprüfung der anderen sechs MOL-Schiffe ergab, dass am Schiffsboden in dem Bereich, in dem das „MOL Comfort“ auseinander gebrochen war, kleinere Eindellungen erkennbar waren, die auf Stauchungen hindeuten
- beim baugleichen, aber in anderem Management fahrenden „APL Zeebrugge“ (heute „Bunga Seroya Tiga“) es bereits im Dezember 2011 in schwerem Wetter zu Deformationen des Rumpfes gekommen

# Das weitere Geschehen

- Investigation Report on Structural Safety on Large Container Ships (NK Report), herausgegeben im September 2014 von der Klassifikationsgesellschaft
  - die zulässigen Scher- und Biegemomente waren möglicherweise überschritten
- das Committee on Large Container Ships Safety, eine von der japanischen Regierung eingesetzte Untersuchungskommission, erstellt zunächst einen Interim Report und im März 2015 einen Final Report
  - bei bestimmten Annahmen (Seegang, Beladungszustand, unter Berücksichtigung unrichtiger Containergewichte) hätten die zulässigen Scher- und Biegemomente überschritten werden können
  - Aufwölbungen in den Bodenplatten zwischen den Spanten (die später als Anzeichen für eine Überlastung erkannt wurden), sind auf der „MOL Comfort“ auch schon in den Jahren vor dem Unfall an Bord dokumentiert worden (die Berichte der Klasse erwähnen dies nicht) – allerdings unterhalb des Laderaums 5 (nicht 6)



# Das weitere Geschehen

- der Reeder der „MOL Comfort“ leitet in Japan ein Verfahren zur Beschränkung der Haftung ein
- es werden viele Klagen gegen die Bauwerft unter dem Gesichtspunkt der Produkthaftung geltend gemacht

# Die Verfahren in Deutschland

- es waren (sind noch?) viele deutsche Gerichte mit Verfahren befasst, denen der Untergang der „MOL Comfort“ zugrunde liegt
- vor den KfH des LG Hamburg waren offenbar 36 Verfahren anhängig – veröffentlicht wurden
  - sechs ablehnende Entscheidungen: RdTW 2014, 455; RdTW 2014, 487; RdTW 2015, 229; RdTW 2015, 271; RdTW 2015, 357; RdTW 2015, 384
  - eine stattgebende Entscheidung: LG Hamburg vom 19. April 2016 (RdTW 2016, 187) – betätigt vom HansOLG Hamburg RdTW 2017, 387

# Die Sachverhalte

- den Verfahren liegen durchweg entsprechende Sachverhalte zugrunde:
  - ein deutscher Importeur kauft zu FOB-Bedingungen von einem Lieferanten Ware in Fernost
  - der Importeur muss die Ware im FOB-Abladehafen abholen lassen und beauftragt damit einen in Deutschland ansässigen Spediteur
  - nach dem Verlust zahlt der Ladungsversicherer des Importeurs eine Entschädigung und geht aus abgetretenem Recht gegen den Spediteur vor
  - der Ladungsversicherer macht außerdem in Japan Ansprüche gegen den Reeder im Beschränkungsverfahren sowie gegen die Bauwerft geltend

# Der FOB-Kauf

- die Lieferung und die Abnahme der Ware erfolgt auf dem Schiff; hier auch Übergang der Gefahr
  - Lieferung einzelner Frachtstücke (LCL) oder gepackter Container (FCL)
- Zahlung gegen Vorlage der Dokumente, insbesondere des Konnossements, ggf. im Wege eines zuvor eröffneten Akkreditivs

# Der deutsche Importeur und sein Spediteur

- das Rechtsverhältnis zwischen dem Importeur und dem Spediteur kann insbesondere sein
  - ein Speditionsvertrag (im Rechtssinne, §§ 453 ff. HGB)
    - im Falle einer Fixkostenabrede hat der Spediteur die Rechtsstellung eines Frachtführers oder Verfrachters
  - ein Seefrachtvertrag (Beförderung nur bis Hamburg oder Rotterdam)
    - ein Stückgutfrachtvertrag (§§ 481 ff. HGB)
  - ein Multimodalfrachtvertrag (§§ 452 ff. HGB)
    - wenn der Frachtführer auch die Beförderung bis in das deutsche Binnenland übernommen hat
- häufig unter Einbeziehung der ADSp 2003

# Der deutsche Importeur und sein Spediteur

- der Rahmenvertrag
  - zwischen dem deutschen Importeur und seinem Spediteur kann auch ein Rahmenvertrag über Beförderungsleistungen geschlossen worden sein
    - dieser kann enthalten: Frachten, Preise, Kosten (für die Relation Fernost-Europa und für andere); Bedingungen für die Beförderung; Mindestmengen; Ausschließlichkeitsabreden
  - von dem Rahmenvertrag zu unterscheiden sind die einzelnen, unter dem Rahmenvertrag durchgeführten Beförderungen, im Hinblick auf die jeweils einzelne Frachtverträge bestehen

# Der deutsche Importeur und sein Spediteur

- das Konnossement bzw. der Multimodal-Ladeschein
  - der Spediteur kann dem Importeur ein Konnossement bzw. ein Multimodal-Ladeschein ausstellen
    - gesetzlicher Anspruch nach §513 Abs. 1 HGB
    - Tatsächlich verhielt es in keinem Fall so
    - es besteht auch nur eingeschränkt Bedarf, weil die Ware nicht schwimmend gehandelt werden soll
  - häufig gibt es aber Konnossemente, die von Dritten ausgestellt werden und aus denen der Importeur berechtigt ist
    - das können mit der (See-)Beförderung betraute Unter-Verfrachter sein (Linien); oder auch
    - Sonstige Dritte, die mit der Beförderung nicht unmittelbar etwas zu tun haben; dies sind vielfach Unternehmen mit Sitz in Asien, die mit dem Spediteur verbunden sind

# Der deutsche Importeur und sein Spediteur

- Darlegung und Beweis der Vertragsverhältnisse
  - der Anspruchsteller muss darlegen und beweisen, dass zwischen dem deutschen Importeur und seinem Spediteur ein Rechtsverhältnis bestanden hat, aus dem sich eine Haftung für den Verlust des Gutes ergeben kann
    - Konnossement oder Multimodal-Ladeschein (das kam in keinem Falle vor)
    - Seefracht- oder Multimodalfrachtvertrag
    - Speditionsvertrag mit Fixkostenabrede (§ 459 S. 1 HGB)
  - dies hat teils erhebliche Schwierigkeiten gemacht: unklare Vertragsverhältnisse, häufig nur telefonische Abwicklung



# Der deutsche Importeur und sein Spediteur

- Einwendung des deutschen Spediteurs: der Speditions-  
etc. Vertrag ist nicht mit ihm, sondern mit dem Dritten,  
der das Konnossement etc. ausgestellt hat, zustande  
gekommen – er, der Spediteur sei lediglich Zahlstelle
  - der (Gegen-) Beweis kann Schwierigkeiten machen
  - die Frachtrechnung kann Aufschluss geben – Ausweis von  
Umsatzsteuer für eigene Leistungen

# Rechnung: 3500104019

STT Nr.: [REDACTED]  
 Archiv Nr.: [REDACTED]  
 HBA Nr.: [REDACTED]  
 Schiffsname: MOL COMFORTV.005W21  
 Absender: [REDACTED]  
 Empfänger: [REDACTED]  
 Absenderreferenz:  
 Empfängerreferenz: DE2037862  
 Load Type: FCL

Place of Receipt:  
 Port of Loading: VNSGN / Ho Chi Minh City  
 Port of Discharge: DEHAM / Hamburg, HH  
 Final Destination:  
 ETD / ETA: 07-Jun-2013 / 02-Jul-2013  
 Lieferbedingung: FOB / Ho Chi Minh City  
 Leistungsdatum / Wirksamkeitsdatum: 07-Jun-2013 / 7/2013  
 Gegendokument:

Zeichen und Markierung	Anzahl	Packstücke	Warenbeschreibung	Bruttogewicht	Volumen
FCIU3044487	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257583 GLDU3886254	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257554 GESU3427855	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257592					

Unsere Leistungen	Unrechenschaftskurs	Grundbetrag	Rechnungsbetrag	Ust-Satz
Seefracht ab FOB Ho Chi Minh 700,00 USD per 20' Container Kurs: 1,27479	EUR	1647.33	EUR 1647.33	B
THC (Terminal Handling Charge)	EUR	705.00	EUR 705.00	B
Gesamtkosten Ust-frei	EUR	2352.33		
Gesamtkosten Ust-pflichtig				
Umsatzsteuer 19 %				
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>EUR</b>	<b>2352.33</b>		

Steuerschlüssel und Erläuterung	EUR	Nettobetrag	Ust-Betrag	%	Gesamtbetrag
B / Umsatzsteuerfreie grenzüberschreitende Güterbeförderung in/aus einem Drittland.		2352.33	0.00	0.0	2352.33

# Der deutsche Importeur und sein Spediteur

- besteht ein Rechtsverhältnis mit dem deutschen Spediteur – Speditionsvertrag zu fixen Kosten, Stückgutfrachtvertrag, Multimodalfrachtvertrag – kommt das neue (See-)Frachtrecht zur Anwendung
  - wenn die betreffenden Rechtsverhältnisse am oder nach dem 25. April 2013 begründet wurden (Art. 71 Abs. 2 S. 1 EGHGB)

# Der deutsche Importeur und sein Spediteur

## Die Fracht

- vielfach haben die Spediteure dem Auftraggeber die Fracht in Rechnung gestellt, die teils auch gezahlt wurde

# Rechnung: 3500104019

STT Nr.: [REDACTED]  
 Archiv Nr.: [REDACTED]  
 HBA Nr.: [REDACTED]  
 Schiffsname: MOL COMFORTV.005W21  
 Absender: [REDACTED]  
 Empfänger: [REDACTED]  
 Absenderreferenz:  
 Empfängerreferenz: DE2037862  
 Load Type: FCL

Place of Receipt:  
 Port of Loading: VNSGN / Ho Chi Minh City  
 Port of Discharge: DEHAM / Hamburg, HH  
 Final Destination:  
 ETD / ETA: 07-Jun-2013 / 02-Jul-2013  
 Lieferbedingung: FOB / Ho Chi Minh City  
 Leistungsdatum / Wirksamkeitsdatum: 07-Jun-2013 / 7/2013  
 Gegendokument:

Zeichen und Markierung	Anzahl	Packstücke	Warenbeschreibung	Bruttogewicht	Volumen
FCIU3044487	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257583 GLDU3886254	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257554 GESU3427855	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257592					

Unsere Leistungen	Unrechenschaftskurs	Grundbetrag	Rechnungsbetrag	Ust-Satz
Seefracht ab FOB Ho Chi Minh 700,00 USD per 20' Container Kurs: 1,27479	EUR	1647.33	EUR 1647.33	B
THC (Terminal Handling Charge)	EUR	705.00	EUR 705.00	B
Gesamtkosten Ust-frei	EUR	2352.33		
Gesamtkosten Ust-pflichtig				
Umsatzsteuer 19 %				
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>EUR</b>	<b>2352.33</b>		

Steuerschlüssel und Erläuterung	EUR	Nettobetrag	Ust-Betrag	%	Gesamtbetrag
B / Umsatzsteuerfreie grenzüberschreitende Güterbeförderung in/aus einem Drittland.		2352.33	0.00	0.0	2352.33

# Der deutsche Importeur und sein Spediteur

## Die Fracht

- der Frachtanspruch entfiel mit dem Untergang des Gutes
  - die (Weiter-)Beförderung ist unmöglich geworden, §§ 493 Abs. 2 S. 1, 420 Abs. 2 S. 1 HGB
  - dies ist nicht dem Risikobereich des Befrachters/Absenders/Auftraggebers zuzurechnen (§§ 493 Abs. 3 S. 1, 420 Abs. 2 S. 1 HGB)
- die gezahlte Fracht kann nach §§ 812 ff. BGB herausverlangt werden
  - teils keine Geltendmachung des Anspruchs

# Die Begründung der Haftung

- Anspruchsgrundlage: § 498 Abs. 1 HGB
- Tatbestand: Eintritt des Schadens in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der Ablieferung
  - unproblematisch: der Verlust des Gutes in der Zeit vor der Ablieferung

# Die Begründung der Haftung

- der Anspruchsteller muss auch die vollzählige und unbeschädigte Übernahme des Gutes durch den Spediteur beweisen
- die vollzählige Übernahme der Frachtstücke
  - der Spediteur stellt kein Dokument aus, das den Empfang bestätigt
  - Empfangsquittung ggf. im Beförderungsdokument des Dritten (?)
- Inhalt verschlossener Behältnisse
  - das Frachtrecht stellt keine Vermutung zur Verfügung
  - BGH-Rechtsprechung (beginnend mit Urteil vom 24. Oktober 2002, NJW-RR 2003, 754): prima facie Annahme der Richtigkeit von Packliste und Handelsrechnung
  - Problem: Vortransport zum FOB-Ladehafen
  - Ausdehnung OLG Hamburg (RdTW 2017, 420 [29]): Vermutung der unbeschädigten Beschaffenheit



# Die Entlastung des Spediteurs

## Aufklärung des Schadenshergangs

- ist die Haftung aus § 498 Abs. 1 HGB begründet, ist es Sache des Spediteurs, sich zu entlasten
- der erste Schritt: Darlegung und Beweis des Schadenshergangs  
Problem: in welchem Umfang
  - Entstehung eines Risses im Schiffsboden, Auseinanderbrechen des Schiffes, Untergang der Teile mit der Ladung – all dies ist allgemein bekannt
  - bei einem derart komplexen Vorgang genügt dies nicht
- der Spediteur muss sich mit allen nach den Umständen vernünftigen und naheliegenden Ursachen befassen, die zu dem Verlust geführt haben („das Entlastungsprogramm“), und darlegen und beweisen, dass
  - ein Ausschlussgrund greift oder
  - dass er und seine Hilfspersonen (§ 501 HGB) mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters gehandelt haben (§ 498 Abs. 2 S. 1 HGB)

# Die Entlastung des Spediteurs

## Das Entlastungsprogramm

- grundsätzlich ist die Entwicklung des Entlastungsprogramms Sache des Spediteurs
  - der hält sich häufig zurück
  - es geht um Umstände aus seinem Bereich, in die der Kläger normalerweise keinen Einblick hat – der Spediteur kann einer Haftung durch Verschweigen belastender Umstände entgehen
  - prozessuale Wahrheitspflicht (§ 138 Abs. 1 ZPO)
- daher ist es auch Aufgabe des Klägers, das Entlastungsprogramm zu entwickeln und das Gericht davon zu überzeugen, dass hierzu Vortrag des Spediteurs erforderlich ist
- es genügt nicht, dass der Spediteur die Hinweise bestreitet – er muss sich entlasten
- befasst sich der Spediteur nicht mit allen Punkten des Entlastungsprogramms, scheitert die Entlastung allein aus diesem Grunde
  - auch wenn er vom Unterverfrachter keine Auskünfte erhält

# Die Entlastung des Spediteurs

## Das Entlastungsprogramm

- zum Entlastungsprogramm hätte m.E. gehört
  - die Maßnahmen der Bergung (der Berger ist Hilfsperson nach § 501 HGB)
  - die Umstände des Auseinanderbrechens des Schiffes
  - die Unkenntnis des Reeders und des Managers von dem Auftreten von Deformationen beim baugleichen, aber in anderem Management fahrenden APL ZEEBRÜGGE (heute BUNGA SEROYA TIGA) bereits im Dezember 2011
  - die Gründe, warum keine Maßnahmen wegen der für die „MOL Comfort“ dokumentierten Buckling Deformationen unterhalb des Laderaums 5 ergriffen wurden
  - wie die Verteilung von Ladung, Brennstoff, Ballastwasser bei Auslaufen Singapur war und zu welchen Änderungen es im Laufe der Reise kam (zur Überprüfung der Biege-, Scher- und Torsionsmomente)
  - die Ergebnisse des Ladungsrechners und der Vergleich der errechneten und der tatsächlich abgelesenen Tiefgänge (zur Prüfung, ob sich hieraus Hinweise auf eine Schwächung des Rumpfes ergaben)

# Die Entlastung des Spediteurs

## Gefahren der See

- Gefahren der See (§ 499 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 HGB)
- es genügt, dass es wahrscheinlich ist, dass der Schaden auf die Seegefahr zurückzuführen ist (§ 499 Abs. 2 S. 1 HGB) – wenn nicht das Schiff insbesondere seeuntüchtig war (S. 2)
  - Bildung des Risses in schlechtem Wetter (= mögliche Seegefahr)
  - es ist denkbar, dass ein Schiff durch eine ungewöhnliche See so beschädigt wird, dass es auseinanderbricht
- aber: kein Haftungsausschluss
  - das Wetter war für ein Schiff von der Größe der „MOL Comfort“ nicht schlecht genug – die Verursachung des Schadenseintritts ist nicht einmal wahrscheinlich
  - die Ursache war die Überlastung des Rumpfes in den herrschenden Wetter- und Seegangsverhältnissen
  - außerdem war die „MOL Comfort“ seeuntüchtig (§ 499 Abs. 2 S. 2 HGB)

# Die Entlastung des Spediteurs

Unerkennbare konstruktionsbedingte Schwächung des Rumpfes

- die wesentliche Entlastung des Spediteurs: Verursachung des Schadens durch eine konstruktionsbedingte Schwachstelle des Rumpfes
  - die Bauwerft ist nicht Hilfsperson des Verfrachters (§ 501 HGB)
  - ebenso nicht die Klassifikationsgesellschaft
  - keine Kenntnis oder fahrlässige Unkenntnis des Reeders bzw. Managers von der Schwachstelle
  - der Reeder bzw. Manager durfte sich auf die kurz zuvor erfolgte Bestätigung der Klasse verlassen
    - grundsätzlich ja
    - aber m.E. nicht, wenn es bereits Anzeichen für eine Stauchung des Rumpfes gab (dokumentierte Buckling Deformations)

# Die Entlastung des Spediteurs

Unerkennbare konstruktionsbedingte Schwächung des Rumpfes

- der Spediteur gesteht die Seeuntüchtigkeit des Schiffes zu (§ 485 HGB)
  - die Seeuntüchtigkeit trat nicht erst mit Entstehung des Risses ein, sondern war als latente Schwächung des Rumpfes auch schon früher vorhanden
- Geltendmachung des § 498 Abs. 2 S. 2 HGB: die Seeuntüchtigkeit war für den Spediteur bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken
  - der Spediteur muss sich die Kenntnis bzw. fahrlässige Unkenntnis seiner Hilfspersonen zurechnen lassen
  - Beginn der Reise: maßgeblich ist die einzelne Ladungsreise (nicht notwendig Singapur)
  - die Buckling Deformations waren jedenfalls bekannt und dokumentiert

# Die Entlastung des Spediteurs

Unerkennbare konstruktionsbedingte Schwächung des Rumpfes

- geht man von der Nichtentdeckbarkeit des Mangels der Seetüchtigkeit aus, ist die Entlastung nicht automatisch erfolgreich
  - die Entlastung nach § 498 Abs. 2 S. 2 HGB ist eine zusätzliche Entlastung, für den Fall, dass es wahrscheinlich ist, dass der Schaden auf einem Mangel der Seetüchtigkeit beruht
- die Entlastung nach § 498 Abs. 2 S. 2 HGB ist auch nicht abschließend in dem Sinne, dass wenn die Seeuntüchtigkeit bei Antritt der Reise nicht zu entdecken war, die spätere Entdeckbarkeit keine Rolle mehr spielt
  - ist die Seeuntüchtigkeit erst nach Antritt der Reise zu entdecken, verletzt der Verfrachter seine Pflicht zur Ladungsfürsorge, wenn er keine Maßnahmen ergreift (§ 498 Abs. 2 S. 1 HGB)

# Die Entlastung des Spediteurs

## Das Scheitern der Entlastung

- das LG Hamburg ist im Urteil vom 19. April 2016 zu dem Ergebnis gekommen, dass die Entlastung des Spediteurs gescheitert war
- Grundlage: Erlangung von Unterlagen
  - der Statements des Kapitäns und des Ersten Offiziers – denen war zu entnehmen
    - der Tiefgang des Schiffes bei Abfahrt Singapur: vorn 13,45 m, mitte 12,90 m, achtern 13,60 m – es ergibt sich in der Mitte eine Abweichung vom gemittelten Tiefgang (13,53 m) zum tatsächlichen Tiefgang von 0,63 m – das Schiff war nach oben „durchgebogen“ („hogging“)
    - neben dem zugelassenen Ladungsrechner wurde ein weiterer, nicht zugelassener Rechner verwendet (die laufend zu unterschiedlichen Ergebnissen kamen)
  - der Ergebnisse des Ladungsrechners



# Die Entlastung des Spediteurs

## Das Scheitern der Entlastung

Stability Condition					
----- Trim -----		----- Stability -----		----- Strength -----	
Water Density	1.025 mt/m <sup>3</sup>	KM	21.72 m	Maximum Shear	94%
Draft @ FP	12.98 m	KG solid	19.05 m	Maximum Bending (Hog)	99%
Draft @ MS	13.10 m	Free Surface Correction	0.13 m	Maximum Torsion	91%
Draft @ AP	13.23 m	KG Corrected	19.18 m		
Mean Draft	13.12 m	GM Corrected	2.54 m		
Trim (by stern)	0.25 m	GM Required	1.30 m		
List (to starboard)	0.2 °	GM Margin	1.24 m		
Draft @ Fwd Marks	12.98 m				
Draft @ Load Line	13.10 m				
Draft @ Aft Marks	13.21 m				

# Die Entlastung des Spediteurs

## Das Scheitern der Entlastung

- das Nibbe-Gutachten
  - aufgrund der Umstände war nach der Beladung in Singapur offensichtlich, dass Ungereimtheiten bestanden, die auf eine Schwächung des Rumpfes hindeuteten
- das LG Hamburg gibt der Klage statt, das OLG Hamburg bestätigt dies

# Die Entlastung des Spediteurs

## Das Scheitern der Entlastung

- eine Rolle hätte hier der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden spielen können
  - die Entscheidung der Schiffsführung, trotz der fragwürdigen Umstände die Reise anzutreten, stellt ein Verhalten bei der Bedienung des Schiffes, also nautisches Verschulden dar
- heute: der Haftungsausschluss muss vereinbart sein, was auch in AGB erfolgen kann (§ 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB)
  - in den ADSp 2003 war noch kein solcher Ausschluss vorgesehen
  - die Spediteure hatten seinerzeit daher entsprechende zusätzliche Regelungen in ihrer Korrespondenz
- aber: möglicherweise verfügte der Manager über dieselben Kenntnisse wie die Besatzung, so dass auch für ihn Anlass Bestand, den Widersprüchlichkeiten zugehen

# Die Haftung des Spediteurs

## Der Wertersatz

- der Spediteur schuldet Ersatz des Wertes des verloren gegangenen Gutes, den es am Bestimmungsort gehabt hätte (§ 502 HGB)
  - Vermutung des § 502 Abs. 3 S. 2 HGB: Kaufpreis = Wert
  - FOB-Kaufpreis, daher kommt noch die Fracht hinzu – ggf. neben dem Anspruch auf Rückzahlung der Fracht
- weitere Schadenspositionen sind nicht ersatzfähig

# Die Haftung des Spediteurs

## Der Höchstbetrag

- Höchstbetrag nach § 504 Abs. 1 S. 1 HGB, berechnet anhand
  - des Betrages von 666,67 SZR pro Stück oder Einheit (Stück-Höchstbetrag bzw. -Alternative)
  - des Betrages von 2 SZR pro Kilogramm (Kilogramm-Alternative)
  - je nachdem, welcher Betrag der höhere ist
- bei LCL-Verschiffungen ist die Anwendung grundsätzlich unproblematisch
- anders bei FCL-Beförderungen – Beispiel

# Die Haftung des Spediteurs

## Der Höchstbetrag

(9) Vessel/Voyage (see clause 14.1 of the Bill of Lading terms) MOL COMFORT V.005W21		(11) Place of Receipt (Applicable only when document used as Combined Transport B/L)															
(8) Port of Loading HO CHI MINH CITY/ VIETNAM	(10) Port of Discharge HAMBURG/GERMANY	(12) Final Destination (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) HAMBURG/GERMANY															
BELOW PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE - FOR MERCHANT'S USE ONLY AND NOT PART OF THE BILL OF LADING CONTRACT																	
(13) Kind of packages; description of goods; marks and Numbers. Container No./Seal No.		(14) Gross Weight															
<p style="text-align: center;">Loaded into 3/20FT DC Container said to contain:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Container No./Seal No.</th> <th>/ctns/Size/Type/ShipmType/Weight</th> <th>/Volume</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FCIU 3044487/AHLS257583</td> <td>2100 20 DC FCL-FCL</td> <td>17850.00/ 25.000</td> </tr> <tr> <td>GESU 3427855/AHLS257592</td> <td>2100 20 DC FCL-FCL</td> <td>17850.00/ 25.000</td> </tr> <tr> <td>GLDU 3886254/AHLS257554</td> <td>2100 20 DC FCL-FCL</td> <td>17850.00/ 25.000</td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL: 6300 CARTONS</td> <td>53,550.00 KGS 75.00 CBMS</td> </tr> </tbody> </table>		Container No./Seal No.	/ctns/Size/Type/ShipmType/Weight	/Volume	FCIU 3044487/AHLS257583	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000	GESU 3427855/AHLS257592	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000	GLDU 3886254/AHLS257554	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000	TOTAL: 6300 CARTONS		53,550.00 KGS 75.00 CBMS	(15) Measurement
Container No./Seal No.	/ctns/Size/Type/ShipmType/Weight	/Volume															
FCIU 3044487/AHLS257583	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000															
GESU 3427855/AHLS257592	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000															
GLDU 3886254/AHLS257554	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000															
TOTAL: 6300 CARTONS		53,550.00 KGS 75.00 CBMS															
<p>SHIPPING MARKS: 3 FCL A 2,100 CRT. 36/7 OZ TINS VIETNAM CANNED ALMARE TUNA SKIPJACK SOLID PACK IN BRINE, 7 OZ TINS, NW 195G, DW 150G, WITH EASY OPEN LID, MAX 18% FLAKES, UNDER 'ALMARE' BRAND EX CONTRACT NO : 121254300 COUNTRY OF ORIGIN: VIETNAM PACKERS EEC- APPROVAL NUMBER: DH174</p> <p>SHIPPED ON BOARD FREIGHT COLLECT ON MOL COMFORT V . 005W21 AT SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEAL AT HO CHI MINH CITY, VIETNAM " THE GOODS WILL BE HANDED OVER ONLY ON JUNE 08, 2013 AGAINST PRESENTATION OF ONE ORIGINAL BILL OF LADING" " RAW MATERIAL HAS BEEN CAUGHT FADS FREE "</p>																	

# Die Haftung des Spediteurs

## Der Höchstbetrag

- Schaden: ca. 340.000 EUR
- Kilogramm-Höchstbetrag:  $3 \times 17.850 \text{ kg} = 53.550 \text{ kg} \times 2 \text{ SZR} = 107.100 \text{ SZR}$
- Stück-Höchstbetrag – was ist das maßgebliche Stück?
  - die 3 Container:  $3 \times 666,67 \text{ SZR} = 2.000 \text{ SZR}$ 
    - die Kilogramm-Alternative ist der höhere Betrag
  - die 3 x 2.100 Kartons = 6.300 Kartons x 666,67 SZR = 4.200.021 SZR
    - die so berechnete Stück-Alternative ist der höhere Betrag und damit maßgeblich – die Höchsthaftung spielt keine Rolle

# Die Haftung des Spediteurs

## Der Höchstbetrag

- bei der Anwendung der Stück-Alternative versucht § 504 Abs. 1 S. 2 und 3 HGB zu helfen („Container-Klausel“, Art. 4 § 5 [c] Haag-Visby Regeln):

Wird ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel verwendet, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.

- „Beförderungsdokument“ = Konnossement (§§ 513 ff. HGB) oder Seefrachtbrief (§ 526 HGB)
- Beispiel



# Die Haftung des Spediteurs

## Der Höchstbetrag

(9) Vessel/Voyage (see clause 14.1 of the Bill of Lading terms) MOL COMFORT V.005W21		(11) Place of Receipt (Applicable only when document used as Combined Transport B/L)															
(8) Port of Loading HO CHI MINH CITY/ VIETNAM	(10) Port of Discharge HAMBURG/GERMANY	(12) Final Destination (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) HAMBURG/GERMANY															
BELOW PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE - FOR MERCHANT'S USE ONLY AND NOT PART OF THE BILL OF LADING CONTRACT																	
(13) Kind of packages; description of goods; marks and Numbers. Container No./Seal No.		(14) Gross Weight															
<p style="text-align: center;">Loaded into 3/20FT DC Container said to contain:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Container No./Seal No.</th> <th>/ctns/Size/Type/ShipmType/Weight</th> <th>/Volume</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FCIU 3044487/AHLS257583</td> <td>2100 20 DC FCL-FCL</td> <td>17850.00/ 25.000</td> </tr> <tr> <td>GESU 3427855/AHLS257592</td> <td>2100 20 DC FCL-FCL</td> <td>17850.00/ 25.000</td> </tr> <tr> <td>GLDU 3886254/AHLS257554</td> <td>2100 20 DC FCL-FCL</td> <td>17850.00/ 25.000</td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL: 6300 CARTONS</td> <td>53,550.00 KGS 75.00 CBMS</td> </tr> </tbody> </table>		Container No./Seal No.	/ctns/Size/Type/ShipmType/Weight	/Volume	FCIU 3044487/AHLS257583	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000	GESU 3427855/AHLS257592	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000	GLDU 3886254/AHLS257554	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000	TOTAL: 6300 CARTONS		53,550.00 KGS 75.00 CBMS	(15) Measurement
Container No./Seal No.	/ctns/Size/Type/ShipmType/Weight	/Volume															
FCIU 3044487/AHLS257583	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000															
GESU 3427855/AHLS257592	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000															
GLDU 3886254/AHLS257554	2100 20 DC FCL-FCL	17850.00/ 25.000															
TOTAL: 6300 CARTONS		53,550.00 KGS 75.00 CBMS															
<p>SHIPPING MARKS: 3 FCL A 2,100 CRT. 36/7 OZ TINS VIETNAM CANNED ALMARE TUNA SKIPJACK SOLID PACK IN BRINE, 7 OZ TINS, NW 195G, DW 150G, WITH EASY OPEN LID, MAX 18% FLAKES, UNDER 'ALMARE' BRAND EX CONTRACT NO : 121254300 COUNTRY OF ORIGIN: VIETNAM PACKERS EEC- APPROVAL NUMBER: DH174</p> <p>SHIPPED ON BOARD FREIGHT COLLECT ON MOL COMFORT V . 005W21 AT SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEAL AT HO CHI MINH CITY, VIETNAM " THE GOODS WILL BE HANDED OVER ONLY ON JUNE 08, 2013 AGAINST PRESENTATION OF ONE ORIGINAL BILL OF LADING" " RAW MATERIAL HAS BEEN CAUGHT FADS FREE "</p>																	

# Die Haftung des Spediteurs

## Der Höchstbetrag

- bei der Anwendung der Stück-Alternative versucht § 504 Abs. 1 S. 2 und 3 HGB zu helfen („Container-Klausel“, Art. 4 § 5 [c] Haag-Visby Regeln):

Wird ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel verwendet, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.
- „Beförderungsdokument“ = Konnossement (§§ 513 ff. HGB) oder Seefrachtbrief (§ 526 HGB)
- Beispiel: es sind 2.100 Kartons genannt, die in jeden Container gestaut sind, des gilt daher der Stück-Höchstbetrag von 6.300 Kartons x 666,67 SZR = 4.200.021 SZR – die Höchsthaftung spielt keine Rolle

# Die Haftung des Spediteurs

## Der Höchstbetrag

- aber: für die Anwendung der Container-Klausel kommt es nach der Rechtsprechung darauf an, dass der Verfrachter selbst ein Beförderungsdokument ausgestellt hat – die Ausstellung eines Konnossements durch einen Dritten genügt nicht
  - so insbesondere schon OLG Hamburg HmbSchRZ 2012, 4 Nr. 2 („Stellar Pacific“) sowie OLG Düsseldorf RdTW 2014, 318 („Sichem Anne“, „Margrita“)
  - ebenso zuletzt OLG Hamburg RdTW 2017, 387 („MOL Comfort“)
- die Rechtsprechung weiter: hat der Spediteur kein eigenes Beförderungsdokument ausgestellt, steht er so, als habe er eines ausgestellt, in dem sich aber keine Angabe zum Inhalt des Lademittels findet (§ 504 Abs. 1 S. 3 HGB)
  - die Container sind die maßgeblichen Stücke, so dass die ungünstigere der beiden Stück-Alternativen gilt
  - damit ist normalerweise der Kilogramm-Höchstbetrag der höhere
- so verhielt es sich in allen „MOL Comfort“ Fällen

# Die Haftung des Spediteurs

Der Höchstbetrag - Nicht-Ausstellung eines Beförderungsdokuments

- verschiedene Ansätze
  - keine Anwendung der Container-Klausel
  - Wortlaut des § 504 Abs. 1 S. 2 HGB
  - Zurechnung des Dritt-Konnossements als eigenes
  - nachträgliche Ausstellung eines Konnossements
  - eigene Angaben des Spediteurs zum Inhalt des Containers in der Frachtrechnung
  - Verletzung einer Aufklärungspflicht

# Die Haftung des Spediteurs

Der Höchstbetrag – keine Anwendung der Container-Klausel

- die Container-Klausel ist unanwendbar?
- keine Gleichstellung der Nicht-Ausstellung eines Konnossements mit dem Fehlen von Angaben zum Inhalt des Lademittels im Dokument (§ 504 Abs. 1 S. 3 HGB)
  - § 504 Abs. 1 S. 2 und 3 HGB betreffen den Fall, dass kein Konnossement ausgestellt wurde, gar nicht
  - Ursprung: Haag-Visby Regeln
  - Ermittlung des Inhalts des Lademittels auf andere Weise („gläserner Container“)

# Die Haftung des Spediteurs

Der Höchstbetrag – Wortlaut § 504 Abs. 1 S. 1 HGB

- der Wortlaut des § 504 Abs. 1 S. 2 HGB:

Wird ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel verwendet, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.

- genügt ein Dritt-Konnossement?

# Die Haftung des Spediteurs

## Der Höchstbetrag – Zurechnung des Dritt-Konnossements

- die Rechtsprechung lehnt die Zurechnung des Dritt-Konnossements als eigenes Papier des Spediteurs ab
  - der Dritte erfüllt eine eigene (ggf. gegenüber dem Spediteur bestehende) Pflicht zur Ausstellung eines Konnossements
- aber:
  - Übersendung des Dritt-Konnossements mit der Frachtrechnung
  - Bezugnahme auf das Dritt-Konnossement in der Frachtrechnung

# Rechnung: 3500104019

STT Nr.: [REDACTED]  
 Archiv Nr.: [REDACTED]  
 HBA Nr.: [REDACTED]  
 Schiffsname: MOL COMFORTV.005W21  
 Absender: [REDACTED]  
 Empfänger: [REDACTED]  
 Absenderreferenz:  
 Empfängerreferenz: DE2037862  
 Load Type: FCL

Place of Receipt:  
 Port of Loading: VNSGN / Ho Chi Minh City  
 Port of Discharge: DEHAM / Hamburg, HH  
 Final Destination:  
 ETD / ETA: 07-Jun-2013 / 02-Jul-2013  
 Lieferbedingung: FOB / Ho Chi Minh City  
 Leistungsdatum / Wirksamkeitsdatum: 07-Jun-2013 / 7/2013  
 Gegendokument:

Zeichen und Markierung	Anzahl	Paekstücke	Warenbeschreibung	Bruttogewicht	Volumen
FCIU3044487	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257583 GLDU3886254	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257554 GESU3427855	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257592					

Unsere Leistungen	Unrechenschaftskurs	Grundbetrag	Rechnungsbetrag	Ust-Satz
Seefracht ab FOB Ho Chi Minh 700,00 USD per 20' Container Kurs: 1,27479	EUR	1647.33	EUR 1647.33	B
THC (Terminal Handling Charge)	EUR	705.00	EUR 705.00	B
Gesamtkosten Ust-frei	EUR	2352.33		
Gesamtkosten Ust-pflichtig				
Umsatzsteuer 19 %				
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>EUR</b>	<b>2352.33</b>		

Steuerschlüssel und Erläuterung	EUR	Nettobetrag	Ust-Betrag	%	Gesamtbetrag
B / Umsatzsteuerfreie grenzüberschreitende Güterbeförderung in/aus einem Drittland.		2352.33	0.00	0.0	2352.33



# Die Haftung des Spediteurs

## Der Höchstbetrag – Zurechnung des Dritt-Konnossements

- die Rechtsprechung lehnt die Zurechnung ab
  - der Dritte erfüllt eine eigene (ggf. gegenüber dem Spediteur bestehende) Pflicht zur Ausstellung eines Konnossements
- aber:
  - Übersendung des Dritt-Konnossements zusammen mit der Frachtrechnung
  - ausdrückliche Bezugnahme auf das Dritt-Konnossement in der Frachtrechnung
  - ❖ der Spediteur ist zur Ausstellung eines Konnossements verpflichtet (§ 513 Abs. 1 S. 1 HGB)
    - die Übergabe des Dritt-Konnossements ist aufgrund stillschweigender Vereinbarung eine Leistung an Erfüllungs Statt (§ 364 Abs. 1 BGB)
    - umfasst die nicht auch die Abrede, dass der Auftraggeber dadurch nicht schlechter stehen soll?

# Die Haftung des Spediteurs

Der Höchstbetrag – nachträgliche Ausstellung des Konnossements

- die Rechtsprechung lehnt die nachträgliche Ausstellung nach Eintritt des Verlustes ab
  - keine Ausstellung nur zum Zweck der Verbesserung der Haftung des Verfrachters
- aber:
  - M.E. spricht nichts dagegen, den Anspruch auf Ausstellung des Konnossements auch nach Eintritt des Verlustes zu gewähren
    - Verbriefung auch des Anspruchs wegen Verlustes des Gutes
  - Frage der Verjährung des Anspruchs
  - Inhalt des Konnossements
  - Übergang des Anspruchs auf die Versicherer
  - sofortige Vorlage des Konnossements zur Geltendmachung des Anspruchs
  - allerdings: häufig besteht der Anspruch nicht mehr (Annahme des Drei-Konnossements)

# Die Haftung des Spediteurs

Der Höchstbetrag – eigene Angaben des Spediteurs

- Der Spediteur übernimmt die Angaben des Spediteurs zum Inhalt des Containers in der Frachtrechnung

# Rechnung: 3500104019

STT Nr.: [REDACTED]  
 Archiv Nr.: [REDACTED]  
 HBA Nr.: [REDACTED]  
 Schiffsname: MOL COMFORTV.005W21  
 Absender: [REDACTED]  
 Empfänger: [REDACTED]  
 Absenderreferenz:  
 Empfängerreferenz: DE2037862  
 Load Type: FCL

Place of Receipt:  
 Port of Loading: VNSGN / Ho Chi Minh City  
 Port of Discharge: DEHAM / Hamburg, HH  
 Final Destination:  
 ETD / ETA: 07-Jun-2013 / 02-Jul-2013  
 Lieferbedingung: FOB / Ho Chi Minh City  
 Leistungsdatum / Wirksamkeitsdatum: 07-Jun-2013 / 7/2013  
 Gegendokument:

Zeichen und Markierung	Anzahl	Packstücke	Warenbeschreibung	Bruttogewicht	Volumen
FCIU3044487	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257583 GLDU3886254	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257554 GESU3427855	1	20 DC	SLAC = 2100 Packages	17850.000 KGS	25.000 CBM
Seal1: AHL5257592					

Unsere Leistungen	Unrechenschaftskurs	Grundbetrag	Rechnungsbetrag	Ust-Satz
Seefracht ab FOB Ho Chi Minh 700,00 USD per 20' Container Kurs: 1,27479	EUR	1647.33	EUR 1647.33	B
THC (Terminal Handling Charge)	EUR	705.00	EUR 705.00	B
Gesamtkosten Ust-frei	EUR	2352.33		
Gesamtkosten Ust-pflichtig				
Umsatzsteuer 19 %				
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>EUR</b>	<b>2352.33</b>		

Steuerschlüssel und Erläuterung	EUR	Nettobetrag	Ust-Betrag	%	Gesamtbetrag
B / Umsatzsteuerfreie grenzüberschreitende Güterbeförderung in/aus einem Drittland.		2352.33	0.00	0.0	2352.33

# Die Haftung des Spediteurs

Der Höchstbetrag – eigene Angaben des Spediteurs

- Der Spediteur übernimmt die Angaben des Spediteurs zum Inhalt des Containers in der Frachtrechnung
  - macht er sich auf diese Weise die Angaben zu eigen?
  - Warnfunktion der Ausstellung des Konnossements?
  - das Dritt-Konnossement ist der Frachtrechnung beigelegt

# Die Haftung des Spediteurs

Der Höchstbetrag – Verletzung einer Aufklärungspflicht

- der Spediteur ist gehalten, die Interessen des Auftraggebers zu wahren – Verletzung einer Aufklärungspflicht?
  - Verschlechterung der Haftungssituation bei Annahme des Dritt-Konnossements
- die Rechtsprechung lehnt dies ab
  - die Rechtsfolgen ergäben sich aus dem Gesetz

# Die Haftung des Spediteurs

Der Höchstbetrag – qualifiziertes Verschulden

- Wegfall des Höchstbetrages aufgrund qualifizierten Verschuldens?
- erforderlich ist nach § 507 Nr. 1 HGB ein persönliches qualifiziertes Verschulden
  - dies ist nicht geltend gemacht worden

# Die Verjährung

- die Ansprüche unterliegen der einjährigen Verjährung nach § 605 Nr. 1 HGB (ggf. in Verbindung mit § 452a S. 1 HGB)
- die Frist beginnt an dem Tag, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen (§ 607 Abs. 1 S. 1 HGB)
  - In Rotterdam oder Hamburg (30. Juni bzw. 2. Juli 2013) bzw. am Bestimmungsort im deutschen Binnenland
  - nicht: der Tag des Unfalls, 17. Juni 2013



# Die Haftungsbeschränkung nach HBÜ

- der Reeder/Ausrüster der „MOL Comfort“ hat in Japan ein Verfahren zur Beschränkung der Haftung eingeleitet
  - offenbar nach Maßgabe des HBÜ 1996
  - die Quote liegt geschätzt bei ca. 10%
- die Beschränkung der Haftung kommt insbesondere dem Eigentümer, dem Betreiber (Ausrüster), dem Manager und jedem Charterer des MV „MOL Comfort“ zugute (Art. 1 HBÜ 1996)
  - wohl auch allen Slot-Charterern (str.)
  - aber nicht: den bloßen Stückgut-Befrachtern

# Die Haftungsbeschränkung nach HBÜ

- daher ist der Spediteur normalerweise nicht zur Beschränkung berechtigt
  - er ist lediglich nur Stückgut-Befrachter und nicht (Slot-)Charterer
  - auch dem *multimodal transport operator* (= Multimodal-Frachtführer) kommt die Beschränkung nicht zugute

# Gestörte Gesamtschuld

- Anwendung der Grundsätze über die gestörten Gesamtschuldnerausgleich zugunsten des Spediteurs?
- der Spediteur und der Reeder des „MOL Comfort“ sind Gesamtschuldner (§§ 421 ff. BGB)
  - Ansprüche gegen den Reeder aus unerlaubter Handlung bzw. § 509 HGB
  - (vertragliche) Ansprüche gegen den Spediteur aus §§ 498 ff. HGB
- der in Anspruch genommene Spediteur kann wegen des japanischen Beschränkungsverfahrens seinerseits nur in beschränkter Höhe beim Reeder Rückgriff nehmen (vereinfacht)
- kann der Spediteur dies dem Anspruchsteller entgegenhalten?

# Die Haftungsbeschränkung

Der gestörte Gesamtschuldnerausgleich

- wohl nicht:
  - auch der Anspruch des Geschädigten gegen den Reeder (aus unerlaubter Handlung, § 509 HGB) unterliegt der Beschränkung
  - damit besteht nur in Höhe der Quote (10%) ein Gesamtschuldverhältnis, und das ist nicht gestört

# Die Abtretung von Ansprüchen

- der Geschädigte kann dem Spediteur die Ansprüche gegen den Reeder (unerlaubte Handlung, § 509 HGB) und gegen die Werft (unerlaubte Handlung) abtreten (§§ 398 ff. BGB)
- der Spediteur hat ggf. einen Anspruch gegen den Versicherer auf Abtretung der Ansprüche (siehe § 255 BGB)
  - Zurückbehaltungsrecht, Zahlung Zug-um-Zug (§§ 273 f. BGB), ggf. teilweises Unterliegen
  - aber grundsätzlich nicht:
    - soweit ein Gesamtschuldverhältnis besteht (in Höhe der Quote) und es von Gesetzes wegen zu einem Anspruchsübergang kommt (siehe § 426 Abs. 2 BGB)
    - soweit der Spediteur bereits selbst einen Freihalteanspruch geltend gemacht hat (automatische Umwandlung in Zahlungsanspruch)

# Der Abschluss eines Vergleichs

- der Anspruchsteller und der Spediteur können einen (gerichtlichen oder außergerichtlichen) Vergleich schließen
- hier kann auch die Abtretung von Ansprüchen gegen den Reeder bzw. die Bauwerft vorgesehen werden
- kann der Geschädigte den ausgefallenen Teil seiner Forderung in Japan geltend machen?

# Der Abschluss eines Vergleichs

- Vergleich mit einem Gesamtschuldner: hat dies Einzel- oder Gesamtwirkung (§§ 422 ff. BGB)
  - in Höhe der Zahlung tritt Erfüllung ein (§ 362 Abs. 1 BGB): Gesamtwirkung (§ 422 Abs. 1 S. 1 BGB)
  - in Höhe des Erlasses (§ 397 BGB): Gesamtwirkung, „... wenn die Vertragsschließenden das ganze Schuldverhältnis aufheben wollten“ (§ 423 BGB)
    - dies ist grundsätzlich nicht der Fall (RSpr.), wenn der Vergleich mit demjenigen Gesamtschuldner geschlossen wird, der im Innenverhältnis zwischen den Gesamtschuldnern nicht haftet (= Einzelwirkung) – hier droht kein Rückgriff
    - damit hat der Erlass des Anspruchs gegen den Spediteur keine Gesamtwirkung, der Spediteur kann seine Restansprüche in Japan verfolgen

# Schlusswort

- das „Entlastungsprogramm“ bei komplexen Schadensfällen
- Die Anwendung der Container-Klausel in Fällen, in denen kein Beförderungsdokument ausgestellt wird



# Der Untergang des MV MOL COMFORT – ein erster Stresstest für das neue Seehandelsrecht

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &  
PUCHTA