

Der Fall MV MOL Comfort

30.05.2018 – Carina Lutter

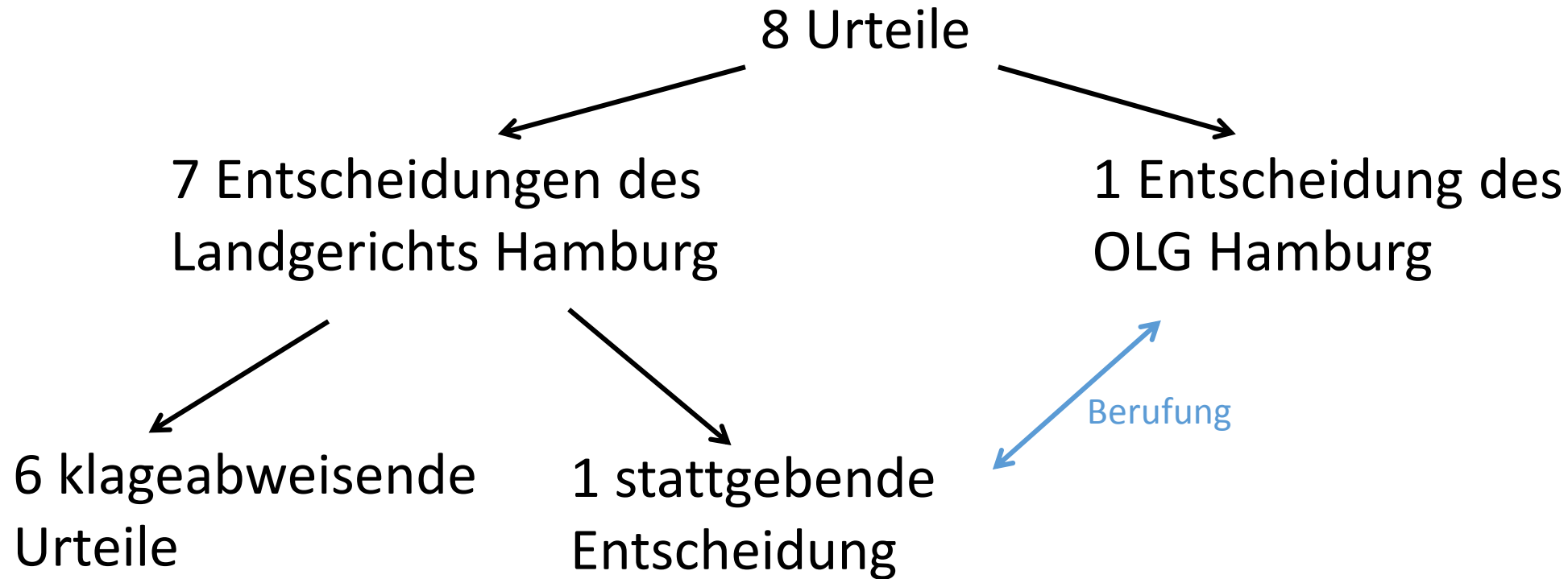
Der Untergang der MOL Comfort

- Rissbildung unterhalb von Laderaum 6
- MOL Comfort bricht auseinander
- Beide Teile bleiben unabhängig voneinander schwimmfähig
- Achterschiff sinkt am 27. Juni
- Es wird noch versucht, das Vorschiff zu bergen und abzuschleppen
- Auf dem Vorschiff bricht am 6. Juli ein Feuer aus
- Am 10. Juli sinkt auch das Vorschiff

Der Fall MOL Comfort vor den deutschen Gerichten

- Güter z.T. für Empfänger in Deutschland bestimmt
- Kaufverträge deutscher Importeure auf FOB-Basis
- in Deutschland ansässige Spediteure mit dem Transport beauftragt
 - örtliche Zuständigkeit deutscher Gerichte, §§ 12, 17 ZPO, § 30 Abs. 1 ZPO
 - Anwendung deutschen Sachrechts, Art. 5 Abs. 1 / Art. 4 Abs. 1 lit. b. Rom I
 - Anwendbarkeit des neuen Seehandelsrechts, §§ 459, 452 a HGB, Art. 71 Abs. 2 S. 1 EGHGB
- Klagen der Ladungsversicherer aus übergegangenem Recht gegen die in Deutschland ansässigen Spediteure

Der Fall MOL Comfort vor den deutschen Gerichten



Haftungsgrundlage

- Haftung des Spediteurs nach § 498 Abs. 1 HGB (i.V.m. §§ 459, 452 a HGB)

Der Verfrachter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

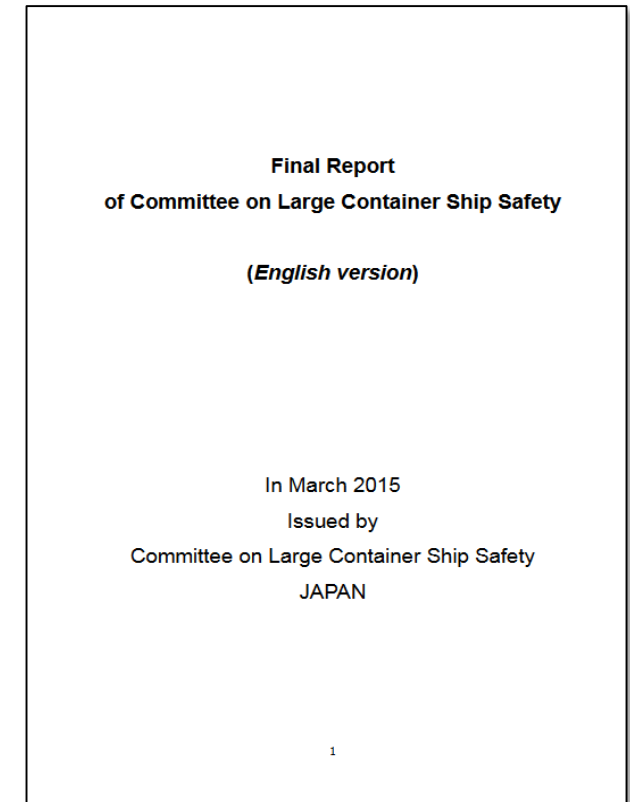
- Entlastung nach § 498 Abs. 2 HGB

*Der Verfrachter ist von seiner Haftung nach Absatz 1 befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die **Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters** nicht hätten abgewendet werden können. Wurde das Gut mit einem **seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff** befördert und ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf dem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit beruht, so ist der Verfrachter jedoch nur dann nach Satz 1 von seiner Haftung befreit, wenn er **auch beweist, dass der Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.***

Unfallursache

- Bericht der Untersuchungskommission
 - MOL Comfort war seit Indienststellung keinen Überbeanspruchungen ausgesetzt
 - Beanspruchung am Tag des Auseinanderbrechens nur bei 67% der bauseitig garantierten Belastbarkeit
- „buckling deformations“ im Bereich des Laderaums 6 auch bei 6 baugleichen Schwesterschiffen entdeckt; teilweise Rissbildung
- bereits 2 Jahre zuvor Verformungen des Schiffsbodens bei weiterem Schwesterschiff einer anderen Reederei festgestellt

 **Konstruktionsfehler, fehlerhafte Materialauswahl, Mängel in der Bauausführung**

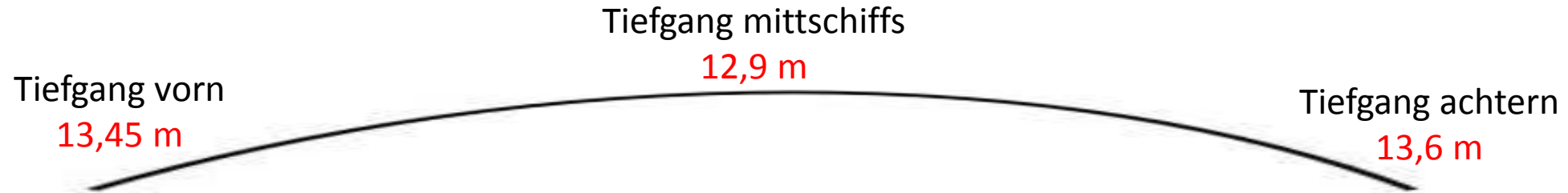


Haftung des Spediteurs für Konstruktionsfehler, fehlerhafte Materialauswahl, Mängel in der Bauausführung

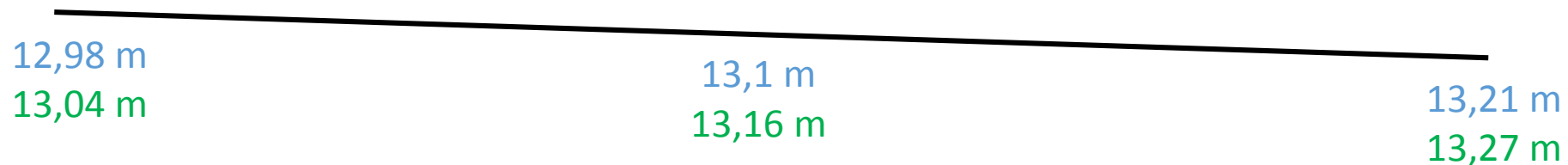
- bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken
- keine positive Kenntnis
- keine zurechenbare Unkenntnis
- kein nach § 501 HGB zurechenbares Fehlverhalten der Reederei
- keine Zurechnung von Fehlverhalten der Werft/Klassifikationsgesellschaft nach § 501 HGB

Das erste stattgebende Urteil

- Auffällige Tiefgangdifferenzen



- Feststellungen des ersten Offiziers und Kapitäns

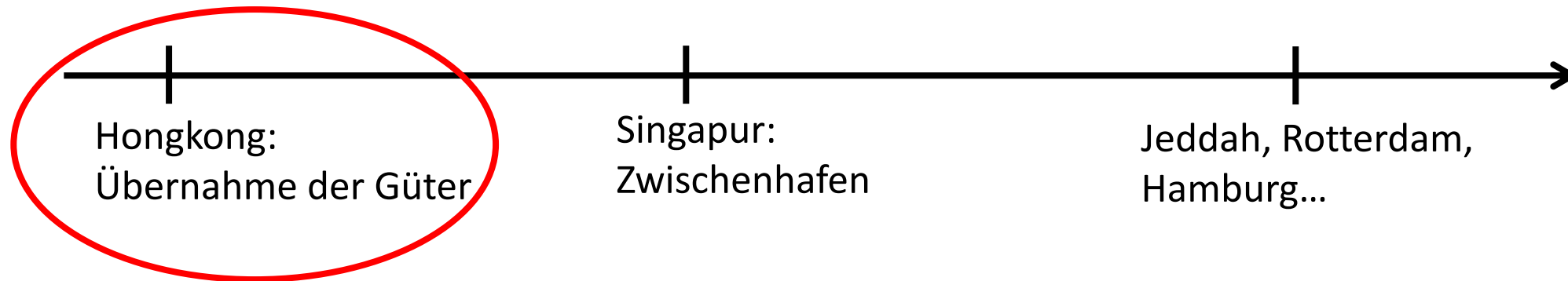


- Ladungsrechner „Power Stow“
- Ladungsrechner „Lash Com“

- Biegemoment zu 100,4 % ausgelastet
- Sachverständigengutachten: erheblicher Anlass zur Überprüfung des Schiffsrumpfs

Begründung des OLG Hamburg

- „[...] dass der Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.“



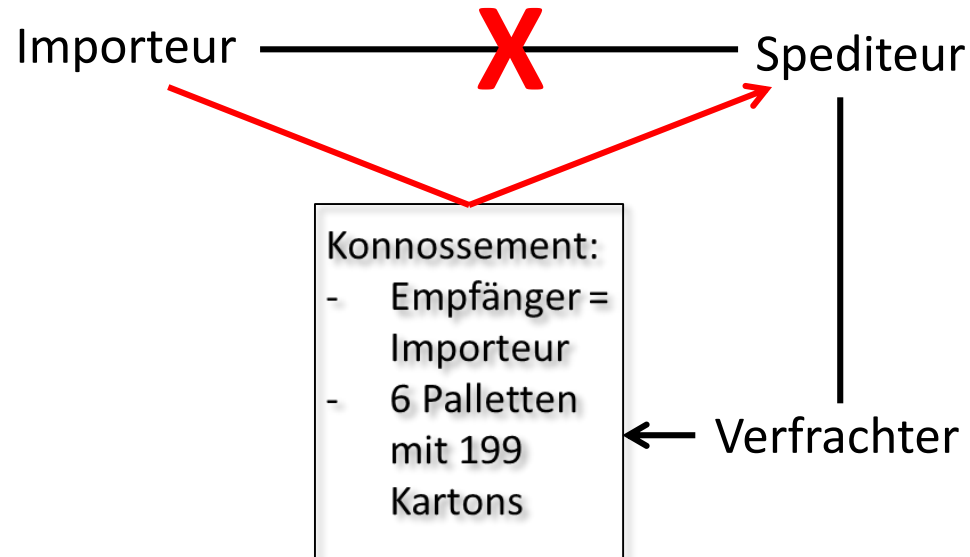
- Verhältnis von § 498 Abs. 2 S. 1 HGB zu § 498 Abs. 2 S. 2 HGB
 - nebeneinander anwendbar
 - nur zusätzliche Entlastungsobliegenheit bei Verwendung eines seeuntüchtigen Schiffes

Höhe der Entschädigung

- § 504 Abs. 1 S. 1 HGB
 - Begrenzung auf 666,67 Rechnungseinheiten je Stück oder 2 Rechnungseinheiten/kg Rohgewicht des Gutes, je nachdem, welcher Betrag höher ist
- „Containerklausel“ § 504 Abs. 1 S. 2 HGB
 - jedes Stück und jede Einheit, die in einem Beförderungsdokument als in einem Lademittel enthalten angegeben sind, gelten als Stück oder Einheit i.S.v. Abs. 1

Höhe der Entschädigung

- kein eigenes Konnossement durch Spediteure ausgestellt



- Zurechnung von Drittkonnossementen?
 - (Unter-) Verfrachter stellt nicht für Hauptverfrachter/Spediteur aus
 - Eigene Verpflichtung gegenüber dem Ablader aus § 513 Abs. 1 HGB
 - weder Verfrachter noch Befrachter können sich auf jeweils günstigere Haftungsregelungen in einem Unterfrachtverhältnis berufen

Höhe der Entschädigung

- § 504 Abs. 1 S. 3 HGB: *„Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.“*
- setzt Ausstellung eines Beförderungsdokuments voraus
- Wertung des § 504 Abs. 1 S. 3 HGB gilt dennoch bei fehlender Ausstellung eines Beförderungsdokumentes a maiore ad minus.
 - Ist kein Beförderungsdokument ausgestellt, ist ebenfalls das Lademittel maßgebend.

Höhe der Entschädigung

- Recht zur Haftungsbeschränkung nach HBÜ?
 - Haftungsfonds in Tokio errichtet
- Personenkreis umfasst nach Art. 1 Abs. 2 HBÜ „Eigentümer, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Seeschiffs“.
- Verfrachter und Fixkostenspediteure oder Multimodalfrachtführer, die wie ein Verfrachter haften, sind nicht umfasst.

Anspruch auf nachträgliche Ausstellung eines Konnossements

- folgt grds. aus § 513 Abs. 1 HGB
- Konkludenter Verzicht?
- Nach Untergang der Güter?
 - Wertpapier- und Traditionsfunktion von Konnossementen
 - Verbriefte auch Schadenersatzansprüche
- OLG Hamburg: jedenfalls nicht, wenn der einzige Zweck darin besteht, die Anwendbarkeit der Containerklausel herbeizuführen

Fazit

1. Der Verfrachter muss sich ein Fehlverhalten der Bauwerft und der Klassifikationsgesellschaft nicht nach § 501 HGB zurechnen lassen.
2. § 498 Abs. 2 S. 2 HGB begründet eine zusätzliche Entlastungsobliegenheit im Falle der Seeuntüchtigkeit des Schiffes, während die Entlastung nach S. 1 daneben weiter erfolgen muss.
3. Angaben im Konnossement eines Unterverfrachters muss sich der Verfrachter nicht zurechnen lassen. Konnossement i.S.v. § 504 Abs. 1 S. 2 HGB ist nur ein Konnossement, welches derjenige ausstellt, der auch haftbar gemacht wird.
4. Die Wertung des § 504 Abs. 1 S. 3 HGB findet auch Anwendung, wenn kein Beförderungsdokument ausgestellt wurde.
5. Hat der Befrachter vom Verfrachter das Konnossement eines Unterverfrachters erhalten und akzeptiert und vor Beendigung der Reise kein eigenes Konnossement des Verfrachters verlangt, stellt dies einen konkludenten Verzicht dar.
6. Die Ausstellung eines Konnossements kann jedenfalls nicht ausschließlich zu dem Zweck verlangt werden, nachträglich die Containerklausel des § 504 Abs. 1 S. 2 HGB zur Anwendung zu bringen.
7. Der Stückgutverfrachter gehört nicht zu dem Personenkreis, der nach Art. 1 Abs. 2 HBÜ zur Haftungsbeschränkung berechtigt ist.