

# **Anwaltskanzlei Grimme & Partner**



## **Sonder-NEWSLETTER #5/2016**

### **Update Hanjin Shipping**

Die durch den Konkurs von Hanjin-Shipping entstandenen Probleme kumulieren.

Zahllose Container werden entweder gar nicht mehr befördert und ausgeliefert und wenn ja, nur unter Entstehung nicht unerheblicher zusätzlicher Kosten.

Dadurch drohen weitere Schäden durch Nichteinhaltung von Lieferfristen, den Verderb von Gütern, dem "Platzen" von Akkreditiven und Verschiedenes mehr.

Den zuständigen Transport-/Verkehrshaftungsversicherern, Versicherungsmaklern und Assekuradeuren liegen eine Unzahl von Schadensmeldungen vor.

Vermeehrt noch dadurch, dass nicht nur bei Hanjin-Shipping direkt eingebuchte Container betroffen sind, sondern auch über andere Reedereien eingebuchte Container, welche ihrerseits Buchungen bei Hanjin-Shipping vorgenommen haben.

Zwar sollen aus der Hanjin-Gruppe bzw. von dem Eigentümer persönlich zwischenzeitlich Einlagen von rund EUR 200 Mio. geleistet worden sein, um den Geschäftsbetrieb aufrecht zu erhalten, doch scheinen fragliche Zahlungen zu spät zu kommen und nicht auszureichen.

Da viele Seehäfen für Schiffe von Hanjin-Shipping gesperrt sind, beabsichtigt Hanjin-Shipping angeblich, weltweit nur noch vier Häfen anzulaufen, über welche dann die betroffenen Sendungen weiterbefördert werden sollen.

Darunter angeblich auch Hamburg.

Aktuell stellen sich folgende Probleme:

**Zusatzkosten:** Die Terminalbetreiber sind zu einer Freistellung von Containern nur gegen Zahlung der Umschlagkosten, pp. bereit. Einige Spediteure versuchen, diese Kosten an Ihre Auftraggeber (=Versender) durchzureichen.

Teilweise werden von Spediteuren *unwiderrufliche* Kostenübernahmeerklärungen verlangt. Gestützt auf die Vorschriften der Ziffer 17 ADSp, § 670 BGB.

Ob sich die den Spediteuren entstehenden Kosten unter die vorgenannten Vorschriften subsummieren lassen, erscheint zweifelhaft, da sich in den zusätzlichen Kosten das *kommerzielle Risiko* des Spediteurs verwirklichen könnte.

Eine unberechtigte Weigerung von Spediteuren, Güter ohne die Bezahlung der zusätzlichen Kosten der Abgabe einer Kostenübernahmeerklärung herauszugeben, könnte (zusätzliche) Schadensersatzansprüche gegenüber den betroffenen Spediteuren begründen.

Andere Spediteure, u.a. einer der größten deutschen Spediteure, haben sich mit den Terminalbetreibern darauf verständigt, die Kosten für die Freistellung der betroffenen Sendungen zu übernehmen, um eine Freistellung derselben für ihre Kunden zu erreichen.

Die Freistellung der Container soll einer Freigabe durch Hanjin Shipping gleich stehen, welche gegenwärtig ohne Probleme nicht zu erreichen sein scheint.

**Terminalbetreiber:** Direktansprüche der betroffenen Spediteure/Versender ggü. den Terminalbetreibern dürften regelmäßig nicht bestehen, da die Verträge über den Umschlag von Gütern regelmäßig zwischen Hanjin-Shipping und den Terminalbetreibern geschlossen sind.

Es könnte daher ein Pfandrecht der Terminalbetreiber an den in den Seehäfen stehenden Gütern bestehen, welche zur Herausgabe nur gegen "Vorkasse" berechtigten.

Empfänger von Sendungen, denen durch die verzögerte Freistellung ihrer Güter ein Schaden droht, könnte angeraten sein, gegenüber den Terminalbetreibern gegen Zahlung der von den Terminalbetreibern geltend gemachten Kosten, eine Freistellung ihrer Sendungen zu erreichen; ggf. ohne Präjudiz und vorbehaltlich der Rückforderung.

Die entsprechenden Kosten wären von den Empfängern dann an denjenigen weiter zu belasten, der die *Preisgefahr* für die Beförderung trägt.

**Haftung der Spediteure:** Fraglich wird auch und insbesondere sein, ob die betroffenen Spediteure für die Schäden, verursacht durch die Nichtbeförderung der betroffenen Sendung, deren verspätete Freistellung, den Verderb von Gütern, die zusätzlichen Kosten für die erneute Verschiffung bzw. der Ersatzbeförderung (möglicherweise per Luftfracht), um Lieferfristen einzuhalten, einzustehen haben.

Für den Fall, dass Seerecht zur Anwendung kommt, wäre die Haftung der Fixkosten-/Sammelladungsspediteure nach § 498 Abs. 2 HGB ausgeschlossen, *soweit der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätten abgewendet werden können.*

Ob sich die betroffenen Spediteure freizeichnen können, könnte, ob der seit Längerem in den beteiligten Verkehrskreisen bekannten finanziellen Problemen der Hanjin-Gruppe zweifelhaft sein. Hierauf hatten wir bereits in unserem letzten Newsletter hingewiesen.

Noch problematischer könnte die Frage einer Entlastung der Spediteure sein, wenn die Geltung der ADSp n.F. vereinbart ist.

Nach den ADSp n.F. dürfte sich eine Haftung der Spediteuren bei *multimodalen Beförderungen* nach den Vorschriften der §§ ff 425 HGB richten.

Nach § 426 HGB wäre der Spediteur dann wohl nur dann von seiner Haftung befreit, wenn er den Schaden *auch bei größter Sorgfalt* nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte.

Ob dem Spediteur ein entsprechender Entlastungsnachweis gelingen kann, erscheint, ob der in den betroffenen Verkehrskreisen bekannten finanziellen Problemen von Hanjin Shipping – s.o. – ebenfalls als (sehr) fraglich.

Auf die Gefahr des Eintritts eines *ungewöhnlich hohen* Schadens sollten die Spediteure ausdrücklich hingewiesen werden (§ 254 II BGB).

**Versicherung:** Den betroffenen Transport-/Verkehrshaftungsversicherern, Maklern und Assekuradeuren liegen – s.o. – bereits eine Unzahl von Schadensmeldungen vor, die gegenwärtig erfasst werden.

Unter den Transportversicherungspolicen könnte Deckung für die durch die Freistellung der Sendungen entstehenden zusätzlichen Kosten als *Schadensminderungskosten* bzw. durch den *Konkurs des Reeders* verursachte Kosten bestehen.

Schäden an den Gütern bzw. Kosten für die Ersatzverschiffung, um den Eintritt entsprechender Schäden zu vermeiden, pp. könnten ebenfalls versichert sein und wären von den Transportversicherern ggf. ggü. den betroffenen Spediteuren zu regressieren bzw. von denjenigen, die die *Preisgefahr* für die Beförderung getragen haben, zu regressieren.

Problematisch könnte in diesem Zusammenhang werden, wenn der Versender / Empfänger die ihm zusätzlich entstandenen Kosten bezahlt und/oder die von einigen Spediteuren verlangten (unbedingten) Kostenübernahmeerklärungen abgibt.

Da damit ein *Anerkenntnis* einhergehen könnte, dessen Abgabe nach den Versicherungsbedingungen regelmäßig verwehrt ist und die Rückforderung etwaig zuviel gezahlter Kosten schwer, wenn nicht unmöglich macht.

Die Vornahme von Zahlungen/Abgabe von Kostenübernahmeerklärungen sollte daher ohne Präjudiz und unter der Vorbehalt der Rückforderung erfolgen.

Ob für die betroffenen Spediteure Versicherungsschutz unter der Verkehrshaftungsversicherung besteht, ist noch nicht abzusehen.

Bitte beachten Sie, dass die vorgenannten Ausführungen ohne Gewähr erfolgen und keine Rechtsberatung ersetzen.

Für Rückfragen zu alledem stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

*Benjamin Grimme*  
*Rechtsanwalt*

Schlagworte: *Hanjin Shipping Konkurs, Anerkenntnis, Spediteure, Terminalbetreiber, Akkreditiv, zusätzliche Kosten, Ersatzbeförderung, Ziffer 17 ADSp, § 670 BGB, § 498 HGB, § 426 HGB, Seerecht, Fixkostenspedition, Sammelladungsspedition, Freistellung, § 254 BGB.*

**Ihr Ansprechpartner:**

Benjamin Grimme:

b.grimme@grimme-partner.com

Grimme & Partner,  
Neumühlen 9, 22763 Hamburg

Tel.: +49 40 32 57 87 70

Fax: +49 40 32 57 87 99

[www.grimme-partner.com](http://www.grimme-partner.com)