

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



Sonder-NEWSLETTER #4/2016

Konkurs Hanjin Shipping

Am 30. August 2016 hat die größte Reederei Koreas und siebtgrößte Reederei der Welt Konkursantrag bzw. Antrag auf Zwangsverwaltung (nach koreanischem Recht) gestellt.

Nach Presseberichten sollen Gläubiger Schiffe der Hanjin Shipping arrestiert und verschiedene Seehäfen einen Einlaufstopp erklärt haben, da aufgelaufene und entstehende Kosten des Umschlags nicht (mehr) gedeckt sind.

Allein über den Hamburger Hafen soll Hanjin Shipping jährlich 200.000,00 Container umgeschlagen haben.

Von der Insolvenz der Hanjin Shipping könnten mittelfristig auch andere Reedereien betroffen werden, da Hanjin Shipping Mitglied der „The Alliance“ werden sollte, welche im April 2017 ihren Dienst aufnehmen will. Bestehend (bis dahin) aus Hanjin Shipping, Hapag Lloyd, K-Line, Mitsui S.O.K. Lines, Nippon Yusen Kaisha und Yang Ming.

Von dem Hanjin Shipping Konkurs könnten deutsche Transport- und Verkehrshaftungsversicherer Versender und Empfänger, insbesondere aber auch Spediteure jedoch bereits jetzt betroffen sein.

Durch die nach Pressberichten bereits vorgenommene Arrestierung von Schiffen der Hanjin Shipping und Sperrung von Häfen für Schiffe der Hanjin Shipping, könnte zu befürchten stehen, dass Güter, welche auf Schiffe der Hanjin Shipping gebucht sind, gar nicht oder nur verspätet zur Beförderung/Auslieferung kommen oder sogar Schäden erleiden.

Entsprechend werden Spediteure eine Vielzahl von Umbuchungen auf andere Reedereien vorzunehmen haben. Korrespondierende zusätzliche Kosten haben Spediteure gegenüber ihren Auftraggebern bereits geltend gemacht.

(Folge-)Schäden drohen beispielsweise bei den temperaturgeführten, zeitkritischen Gütern oder ähnlichem.

Ähnlich, wie bei dem Untergang der MOL „COMFORT“ vor fast genau drei Jahren, könnte Spediteuren, welche Verschiffungen mit Hanjin Shipping gebucht haben, bei einem Eintritt von Schäden bzw. der verzögerten Beförderung/Auslieferung von Gütern, zusätzlichen Kosten für eine Umbuchung, pp., eine Inanspruchnahme durch Versender/Empfänger drohen.

Möglicherweise mit korrespondierenden Schäden für die zuständigen Transport-/Verkehrshaftungsversicherer.

Gleich der korrespondierenden Fragen beim Untergang der MOL „COMFORT“, dürften (deutsche) Spediteure auch beim Versand von Gütern mit Hanjin Shipping zu sog. *fixen Kosten* bzw. als sog. *Sammelladungsspediteur* tätig geworden sein.

Daraus folgt, soweit deutsches Recht zur Anwendung kommt, dass der Spediteur für Schäden, bedingt durch den Konkurs der Hanjin Shipping, wie ein Frachtführer haftet.

Das heißt nach den Vorschriften des HGB.

Von seiner Haftung dürfte der Fixkosten-/Sammelladungsspediteur nach § 498 Abs. 2 HGB nur dann befreit sein, *soweit der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätte abgewendet werden können.*

Ob sich ein - beweispflichtiger - deutscher Spediteur nach der Vorschrift des § 498 Abs. 2 Satz 1 HGB entlasten kann oder dem Spediteur nicht vielmehr ein sog. *Auswahlverschulden* vorzuwerfen ist, wird daher maßgeblich sein.

Problematisch könnte insoweit sein, dass möglicherweise die prekäre Vermögenslage von Hanjin Shipping „branchenbekannt“ gewesen sein könnte.

Namentlich dadurch, dass in der Presse (insbesondere aber in der einschlägigen Fachpresse) die Vermögenslage von Hanjin Shipping bereits wiederholt Gegenstand der Berichterstattung gewesen ist.

So wurde in den vergangenen Monaten beispielsweise über massive Staatsbeihilfen von Korea, die Umschuldung, die Verhandlung von Hanjin Shipping mit Vercharterern zur Herabsetzung der ursprünglich vereinbarten Charraten, u.v.m. berichtet.

Umgekehrt zu bedenken sein könnte, dass durch die seit rund 8 Jahren andauernde Krise in der Schifffahrt, bedingt durch Überkapazitäten und den damit einhergehenden Verfall der Frachtraten sowie einen gnadenlosen Preiskampf, auch die meisten anderen großen Reedereien in den vergangenen Jahren Verluste in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro eingefahren und Verbindlichkeiten in Milliardenhöhe aufgehäuft haben könnten.

Wobei zusätzlich fraglich sein könnte, ob nicht den Organen von Hanjin Shipping vor und bei Anmeldung des Konkurses ein sog. *Organverschulden* vorzuwerfen ist, welches sich der Spediteur zurechnen zu lassen haben könnte.

Betroffene Versender und Empfänger dürften gehalten sein, etwaige Aufforderungen von Spediteuren, die Übernahme zusätzlicher Kosten für die Umbuchung, o. ä. nur unter Vorbehalt der Rückforderung, ggf. unter gleichzeitiger Haftbarhaltung zu erklären.

Auf etwaig drohende Schäden sollte der Spediteur hingewiesen werden, um ggf. schadenmindernde Maßnahmen ergreifen zu können.

*Benjamin Grimme
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Hanjin Shipping, Konkursantrag, Zwangsverwaltung, Arrestierung von Schiffen, Sperrung von Häfen, Kosten der Umbuchung, Lieferfristüberschreitung, Transportschäden, Insolvenz, Haftung, Fixkostenspediteur, Sammelladungsspediteur, Organverschulden, Reederei, Seerecht Container, Auswahlverschulden, Organverschulden, Korea, § 459 HGB, § 460 HGB, § 498 II HGB

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:

b.grimme@grimme-partner.com

Frank Geissler:

f.geissler@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