

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



Sonder-NEWSLETTER #1/2019

Containerverlust auf der MSC ZOE und die Rechtsfolgen für Befrachter und Transportversicherer

Am zweiten Tag des neuen Jahres kam es zu einem Großschadensfall, als von der MSC ZOE im Zusammenhang mit einem Sturmtief über der Nordsee etwa in Höhe vor Borkum 281 Container über Bord gingen.

Die MSC ZOE war bei ihrer Schiffstaufe in Hamburg im August 2015 mit 395,40 Metern Länge und einer Tragfähigkeit von 19.224 Standardcontainern (TEU) seinerzeit das weltweit größte Containerschiff und ist noch immer eines der größten Frachtschiffe der Welt.

Auf der Reise von Sines / Portugal nach Bremerhaven war der Frachter nach Verlassen des Hafens von Antwerpen in stürmische See geraten. Nach aktueller Zählung gingen dabei 281 Container über Bord, dabei konnten 220 Stück mit Hilfe von Sonartechnik mittlerweile geortet werden, 18 weitere wurden an Land gespült.

Ein Container mit Gefahrgut (Peroxide in Pulverform) war aufgebrochen und einige Säcke an Land gespült worden. Ein Gefahrgutcontainer mit Lithiumbatterien konnte bislang noch nicht lokalisiert werden.

Die Such – und Bergungsmaßnahmen werden vom Havariekommando in Cuxhaven durchgeführt.



Nach derzeitigem Stand dürfte davon auszugehen sein, dass sämtliche Container, welche über Bord gegangen sind, im Hinblick auf die beförderten Güter einen Totalschaden erlitten haben.

Auch die auf dem Seeschiff verbliebenen Container/Ladungsgüter dürften nach den vorliegenden Lichtbildern teilweise erhebliche Schäden erlitten haben.

Hinzu kommt, dass nach niederländischem Recht Privatpersonen das Recht haben, sich an den Stränden aufgefundene Güter anzueignen.

Sofern und soweit die Sendungen durch einen deutschen Fixkostenspediteur transportiert wurden, bemisst sich dessen Haftung zunächst nach den §§ 498 ff. HGB, ggf. in Verbindung mit Ziff. 23 und 25 ADSp 2017. Ein Haftungsausschluss nach § 499 Abs. 1 HGB wegen *besonderer Gefahren oder Unfällen der See* dürfte nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand demgegenüber wohl auszuschließen sein.

Ferner könnte eine Haftung gemäß § 498 Abs. 2 S. 2 HGB auch in diesem Fall dann bestehen, wenn das Schiff bei Beginn der Reise nicht seetüchtig war und der Verfrachter dies bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte erkennen können oder müssen.

Diesbezüglich wird von Expertenseite allerdings generell die enorme Größe des Schiffes nicht als besonderes Risikomerkmak angesehen, sofern die Container ordnungsgemäß gesichert gewesen sind.

Vielmehr dürfte die Größe des Frachters eher gegen ein „Tanzen“ des Schiffes und somit gegen eine Beeinträchtigung infolge des Wellengangs und somit der *schweren See* sprechen.

Denkbar sind darüber hinaus auch Ansprüche gegen die Reederei wegen einer etwaig falschen Stauung.

Sofern Sie als Verloader und Wareneigentümer, dessen Transportversicherer oder als Verkehrshaftungsversicherer der als Befrachter auftretenden Spediteure durch den Vorfall auf der MSC ZOE betroffen sein sollten, helfen wir Ihnen gern bei der Überprüfung der Rechtslage und bei der Durchsetzung und/oder Abwehr etwaiger Ansprüche.

Bei Rückfragen sprechen Sie uns gern an!

Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwalt für Versicherungsrecht

Schlagworte: §§ 498 ff HGB; Art. 23 ff ADSp 2017, Seefrachtvertrag, Containerverlust, MSC ZOE, Haftungsausschluss, schwere See, Seetüchtigkeit

Ihr Ansprechpartner:

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