

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



Spezial-NEWSLETTER #3/2013

“MOL COMFORT“

Am 17. Juni 2013 ist die “MOL COMFORT“ im arabischen Meer auseinandergebrochen. Während das Achterschiff bereits am 27. Juni 2013 sank, gelang für das Vorderschiff zunächst ein Schleppversuch. Auf diesem brach jedoch am sechsten Juli 2013 ein Feuer aus, das von den anwesenden Bergungsschiffen nicht gelöscht werden konnte. In Folge der schweren Beschädigungen ist das Vorderschiff am zehnten Juli 2013 ebenfalls gesunken. Schätzungen zufolge befanden sich an Bord etwa 4.382 Container mit einem Ladungswert von ca. 300 Millionen US-Dollar.

Haftungsansprüche gegen den Reeder:

Die Haftung des Seefrachtführers dürfte dem Grunde nach bestehen. Anzeichen für einen Haftungsausschluss - aufgrund von nautischem Verschulden oder schlechtem Wetter - liegen derzeit nicht vor. Darüber hinaus dürften - unter Berücksichtigung der derzeit laufenden Untersuchungen bzgl. der Tragfähigkeit - aber auch erhebliche Zweifel an der Seetüchtigkeit des Schiffes bestehen.

Allerdings ist die Haftung des Seefrachtführers, aufgrund des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen von 1976 sowie der Änderung aus dem Jahre 1996, für diesen Vorfall begrenzt. Anhand der Bruttoreaumzahl des Schiffes ergibt sich eine Haftungsobergrenze von ca. 30 Millionen US-Dollar, was einem Zehntel des Gesamtforderungsbetrages entsprechen dürfte.

Für jeden einzelnen Anspruch gegen den Seefrachtführer hätte dies zur Folge, dass nicht mehr als zehn Prozent des Forderungsbetrages erlangt werden könnten.

Haftungsansprüche gegen den Spediteur:

Soweit der Absender einen deutschen Spediteur mit der Organisation und Durchführung des Transportes beauftragt hat, bestünde auch gegen diesen (i. V. m. §§ 459 ff. HGB) ein Anspruch auf Entschädigung. Gerichtsstand wäre Deutschland.

Bezüglich der Haftung dem Grunde nach sei an dieser Stelle auf die Ausführungen beim Seefrachtführer verwiesen. Die Haftung dürfte sich darüber hinaus nach den Bestimmungen des HGB richten.

Im Rahmen eines Multimodaltransportes dürfte sich der Spediteur, bedingt durch das Prinzip des hypothetischen Teilstreckenrechts, auf die für den Seefrachtführer geltenden Haftungsobergrenzen berufen können. Somit wäre eine Haftung pro Forderung auf 666,67 Sonderziehungsrechte pro Einheit, oder zwei Sonderziehungsrechte pro Kilogramm gegeben.

Auf das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen dürfte sich der Spediteur nach unserer Auffassung jedoch nicht berufen können, da er nicht Schiffseigentimer im Sinne von Art. 1 des Übereinkommens ist. Dies hätte zur Folge, dass ein Anspruch gegen den Spediteur größere Erfolgsaussichten haben dürfte als gegen den Seefrachtführer. Zumal Direktansprüche des Geschädigten gegen Seefrachtführer ohnehin nicht bestehen dürften.

Sollten Sie Forderungen im Zusammenhang mit dem Unglück der MOL COMFORT geltend machen wollen, beraten wir Sie gerne und helfen Ihnen bei der Durchsetzung Ihrer Ansprüche.

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:

b.grimme@grimme-partner.com

mr Hannes Gärtner LL.M.

h.gaertner@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