

## Havarie der MAERSK HONAM – was jetzt auf Spediteure und ihre Kunden zukommt

ein Memo für den DSLV von Dr. Kay Uwe Bahnsen\*

Der Containerriese MAERSK HONAM (125.621 dwt, 15.282 TEU) ist offenbar glimpflich davon gekommen. Nach einer schweren Explosion in einer der vorderen Ladeluken, bei der leider mehrere Seeleute tödlich verletzt wurden, war ein Großbrand ausgebrochen, der erhebliche Teile der Ladung an Bord vernichtet hat. Das im achterlichen Bereich gestaute Gut ist offenbar weitgehend intakt geblieben. Weitere Ladungsschäden sind allerdings infolge der Einwirkungen von Rauch, Hitze und Löschwasser sowie aufgrund der tagelangen Unterbrechung der Stromversorgung insbesondere bei Reefercontainern zu erwarten.

Obwohl der Fahrplan des Schiffs an seinem östlichen Ende nur eine Mittelmeerschleife vorsah und die Häfen der Nordrange nicht berührt worden wären, ist offenbar in erheblichem Umfang für Deutschland bestimmtes Gut an Bord. Deshalb haben deutsche Spediteure Veranlassung, sich und ihre Kunden auf den folgenden wahrscheinlichen weiteren Ablauf vorzubereiten:

### 1. Auslieferung der unbeschädigten und verwertbaren Ladung

Maersk wird das Schiff durch die von ihr beauftragten Bergungsunternehmen Smit Salvage und Ardent Global zunächst in einen geeigneten Nothafen schleppen und entladen lassen. Es gibt nur wenige Häfen, die dafür geeignet sind; möglicherweise kommt der Hafen Salalah in Oman in Betracht. Da der Unfall die Reederei nicht ihrer Beförderungspflicht enthebt, wird das Gut anschließend mit anderen Beförderungsmitteln an seine Bestimmungsorte weiterbefördert werden.

Allerdings wird es nicht unmittelbar ausgeliefert, denn gleich zwei Parteien legen ihre Hand auf das Gut und fordern gegen die Freigabe Sicherheiten:

#### 1.1 Große Haverei

Die Reederei selbst hat bereits am 9. März 2018 Große Haverei erklärt und macht die Auslieferung von Sicherheitsleistungen abhängig. Große Haverei ist ein uraltes seerechtliches Rechtsprinzip. Es sieht vor, dass die zusätzlichen Schäden und Aufwendungen, die dem Reeder aufgrund des Seeunfalls entstehen, um die Reise zu Ende zu bringen, auf alle geretteten Werte anteilig umgelegt werden. Zu diesen Kosten zählen zum Beispiel Feuerbekämpfung-, Bergungs- und Schlepperkosten, auch die im Nothafen entstehenden Aufenthaltskosten sowie der Aufwand zur Instandsetzung des Schiffs. Wegen dieses Umlageanspruchs hat die Reederei ein Pfandrecht an allen geretteten Gütern; sie braucht die Güter daher nur auszuliefern, wenn sie Ersatzsicherheiten bekommt, die üblicherweise in Form von Havereibonds und –garantien zu stellen sind. Während der Bond durch den jeweiligen Ladungsinteressenten zu zeichnen ist, sind für die Garantien die Ladungsversicherer zuständig – wenn das Gut versichert war; sonst muss der Ladungsbeteiligte eine Barsicherheit hinterlegen. Mit dem Einsammeln dieser Sicherheiten ist der vom Reeder beauftragte Dispatcheur (Average Adjuster) befasst. Er ermittelt auch die für die Havereiverteilung maßgeblichen Tatsachen und stellt das Rechenwerk über die Verteilung der Kosten auf (Dispatche – Adjustment), was in der Regel mehrere Jahre in Anspruch nimmt.

Ob und in welcher Höhe die Havereibeiträge letztlich tatsächlich entrichtet werden müssen, lässt sich zurzeit noch nicht sicher absehen. Durchsetzbare Ansprüche hat der Reeder nämlich nicht in jedem

# Blaum Dettmers Rabstein

Fall; insbesondere ein Eigenverschulden an dem Seeunfall kann solchen Ansprüchen entgegenstehen. Bei der Zeichnung von Havereibonds und –garantien ist deshalb Vorsicht geboten; die von den Reedern beauftragten Dispatcheure versuchen, obgleich sie allen Beteiligten gegenüber zur Neutralität verpflichtet sind, häufig, die Ladungsbeteiligten und ihre Versicherer durch den von ihnen vorgegebenen Wortlaut der Havereibonds- und –garantien auch auf rechtsändernde Erklärungen festzulegen, etwa auf die anzuwendende Rechtsordnung, den Lauf der Verjährungsfrist oder bestimmte Verteilungsregeln. Deshalb sollten Ladungsbeteiligte sich vor der Zeichnung von Havereibonds mit ihren Versicherern abstimmen.

## 1.2 Bergung

Sicherheiten in Form von Bonds und Garantien nach dem vorstehenden Muster werden auch die beiden Berger Smit Salvage und Ardent Global fordern. Sie sind auf der Grundlage von Lloyd's Open Form (LOF) tätig. Da das internationale Bergungsrecht eine gesetzliche Vertretungsberechtigung des Kapitäns auch für die Ladungseigentümer aufweist, sind auch diese an LOF gebunden. Da auch Berger wegen der ihnen gebührenden Belohnung ein Pfandrecht an allen geretteten Werten haben, werden im Ergebnis zwei Sätze an Bonds und Garantien zu zeichnen sein, und zwar wegen sich teilweise überschneidender Kosten, denn die Bergungskosten werden auch in der Großen Haverei nochmals berücksichtigt.

Dass die Ladungsinteressenten geretteten Guts Bergungskosten zu bezahlen haben werden, ist allerdings – anders als Havereikosten – so gut wie sicher, denn die gesetzlichen Voraussetzungen des Bergelohnspruchs sind gegeben. Nur wenn Schiff und Ladung auf dem Weg in den Nothafen doch noch in Totalverlust geraten sollten, würden solche Ansprüche entfallen.

## 2. Ersatz für beschädigtes Gut

### 2.1 Deckung durch den Transportversicherer

Die Ladungsinteressenten beschädigter Güter sollten sich, wenn sie ihr Gut versichert haben, an ihren Ladungsversicherer wenden. Dieser erstattet gegen Nachweis den Wert bzw. die Wertminderung des Guts sowie, wenn das in der Police vereinbart ist, auch begleitende Vermögensschäden.

### 2.2 Haftung der Transportdienstleister

Wer sein Gut nicht versichert hat, kann nur den Versuch unternehmen, Ersatzansprüche gegen die Reederei oder gegen den sonstigen von ihm beauftragten Transportdienstleister geltend zu machen. Diesen Versuch werden auch die betroffenen Ladungsversicherer unternehmen, um wegen ihrer Deckungsleistungen Regress zu nehmen. Die deutschen Spediteure, die sich – direkt oder indirekt – der Reederei Maersk oder ihres Slotcharterpartners MSC bedient haben, werden sich und ihre Verkehrs- haftungsversicherer also auf Haftungsansprüche einstellen müssen.

Ob solche Ansprüche letztlich mit Erfolg geltend gemacht werden können, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zuverlässig beurteilen. Diese Frage wird sich erst dann klären lassen, wenn die Schadensursache feststeht. Im Grundsatz wird im Seefrachtrecht für die Folgen von Feuer an Bord eines Seeschiffs nur unter eingeschränkten Voraussetzungen gehaftet; das gilt allerdings nur dann, wenn der Transportdienstleister die ADSp oder ein anderes, von der Klauselerlaubnis des § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB Gebrauch machendes Bedingungsnetzwerk benutzt hat. Der Haftungsausschluss für Feuer greift außerdem nur dann durch, wenn die Reederei bei Beginn der Reise nach bestem Wissen sichergestellt

hatte, dass das Schiff zu diesem Zeitpunkt uneingeschränkt seetüchtig war. Dieser Frage könnte eine entscheidende Rolle zuwachsen; dem Vernehmen nach befand sich Gefahrgut an Bord des Schiffs und wenn dieses Gefahrgut falsch gestaut gewesen sein sollte, könnte das die Seetüchtigkeit beeinträchtigt haben. Es könnte dann darauf ankommen, ob das Gefahrgut von dem verantwortlichen Befrachter ordnungsgemäß deklariert wurde und ob der Reederei wegen einer etwaigen falschen Behandlung ein Vorwurf gemacht werden kann.

Erfahrungsgemäß sind Brandsachverständige, wie sie von interessierten Kreisen schon in erheblicher Anzahl in Stellung gebracht worden sind, oft in der Lage, die Ursachen eines Feuers trotz schwerster Zerstörungen genau aufzuklären. Gegenwärtig muss mit allen Eventualitäten gerechnet werden.

## 2.3 Haftungsbeschränkung

Im Seefrachtrecht wird grundsätzlich nur beschränkt gehaftet. Allerdings gibt es zugunsten des Anspruchstellers zwei alternative Berechnungsmöglichkeiten, nämlich nach Gewicht (zwei Sonderziehungsrechte pro Kilogramm) oder nach Stück oder Anzahl (666,67 Sonderziehungsrechte pro Stück). Ob bei containerisierter oder palettierter Ware die Anzahl an Containern / Paletten oder die Anzahl an darin oder darauf gestauten Packstücken für die Berechnung der Höchsthaftung maßgeblich ist, hängt davon ab, ob der Transportdienstleister ein Beförderungspapier (Konnossement /"B/L" oder Seefrachtbrief / sea waybill) ausgestellt hatte und ob der Inhalt des Containers oder der Palette darin vermerkt ist.

Der Reeder selbst, hier also Maersk, hat darüber hinaus noch eine weitere Haftungsbeschränkungsmöglichkeit. Sollte sich nämlich herausstellen, dass die Reederei für die Havarie haftet, könnte es sein, dass sie einen Haftungsbeschränkungsfonds errichtet. Reeder können nämlich ihre Haftung für maritime Großschäden dadurch beschränken, dass sie einen bestimmten, von der Größe des Schiffs abhängigen Geldbetrag zur Verfügung stellen, auf den sich ihre Haftung dann beschränkt; er wird ähnlich wie in einem Insolvenzverfahren unter die Gläubiger – in der Praxis sind das die regressierenden Transportversicherer - aufgeteilt. Diese Haftungsprivilegierung genießen aber nur die Reeder und bestimmte ihnen gleichgestellte Nutzer des Schiffs, Spediteure dagegen nicht. Hier wird also belohnt, wer sich nicht direkt einer Reederei, sondern eines Spediteurs oder NVOCC bedient hat.

\*Dr. Kay Uwe Bahnsen ist Rechtsanwalt in Hamburg, Partner in der Sozietät Blaum Dettmers Rabstein, Vorsetzen 50, 20457 Hamburg. Er ist Kommentator des deutschen Seehandelsrechts (Rabe/Bahnsen Seehandelsrecht, 5. Auflage 2018)