



Der Untergang der MOL Comfort und seine Rechtsfolgen

gbf Transportanlass Zürich

Lars Gerspacher
1. Juli 2014

Übersicht

- Steckbrief MOL Comfort
- Zusammenfassung der Geschehnisse
- Reaktionen danach
- Mögliche Anspruchsteller
- Etablierung des Haftungsfonds in Japan
- Diskussion der einzelnen Ansprüche
- Fazit

Übersicht

- Steckbrief MOL Comfort
- Zusammenfassung der Geschehnisse
- Reaktionen danach
- Mögliche Anspruchsteller
- Etablierung des Haftungsfonds in Japan
- Diskussion der einzelnen Ansprüche
- Fazit

Steckbrief MOL Comfort



Steckbrief MOL Comfort

- Länge: 316 m
- Breite: 45 m
- Tiefgang: 20.3 m
- Baujahr: 2008
- BRT: 86'692
- Kapazität: 8'110 TEU
- Flagge: Bahamas
- Werft: Mitsubishi Heavy Industries Ltd.
- Reederei: Mitsui O.S.K. Lines (MOL)
- Für den Rumpf wurde ein neuartiger Stahl verwendet.
- MOL hält weitere baugleiche 6 Schwesterschiffe
- Letzter Survey am 29. Mai 2013 durch Class NK (Nippon Kaiji Kyokai)
- Hull & Machinery für USD 66 Mio. versichert.

Steckbrief MOL Comfort



Übersicht

- Steckbrief MOL Comfort
- Zusammenfassung der Geschehnisse
- Reaktionen danach
- Mögliche Anspruchsteller
- Etablierung des Haftungsfonds in Japan
- Diskussion der einzelnen Ansprüche
- Fazit

Zusammenfassung der Geschehnisse

- Fahrt von Singapur nach Jeddah mit Ladung von 4'382 Containern (7'051 TEU).
- Geschätzter Wert der Ladung zwischen USD 300 und 400 Mio.
- Am 17. Juni 2013 gerät die MOL Comfort südöstlich von Oman in schlechtes Wetter. Im Mittschiffsbereich treten zunächst starke Verbeulungen und Risse auf. Wasser tritt ein.



Zusammenfassung der Geschehnisse

- Am 18. Juni 2013 knickt MOL Comfort stark ein und zerbricht in zwei Teile. Vor- und Achterschiff treiben unabhängig voneinander. Komplette Besatzung (26 Seeleute) rettet sich auf zwei Rettungsinseln und wird durch die Yantian Express der Hapag-Lloyd gerettet.



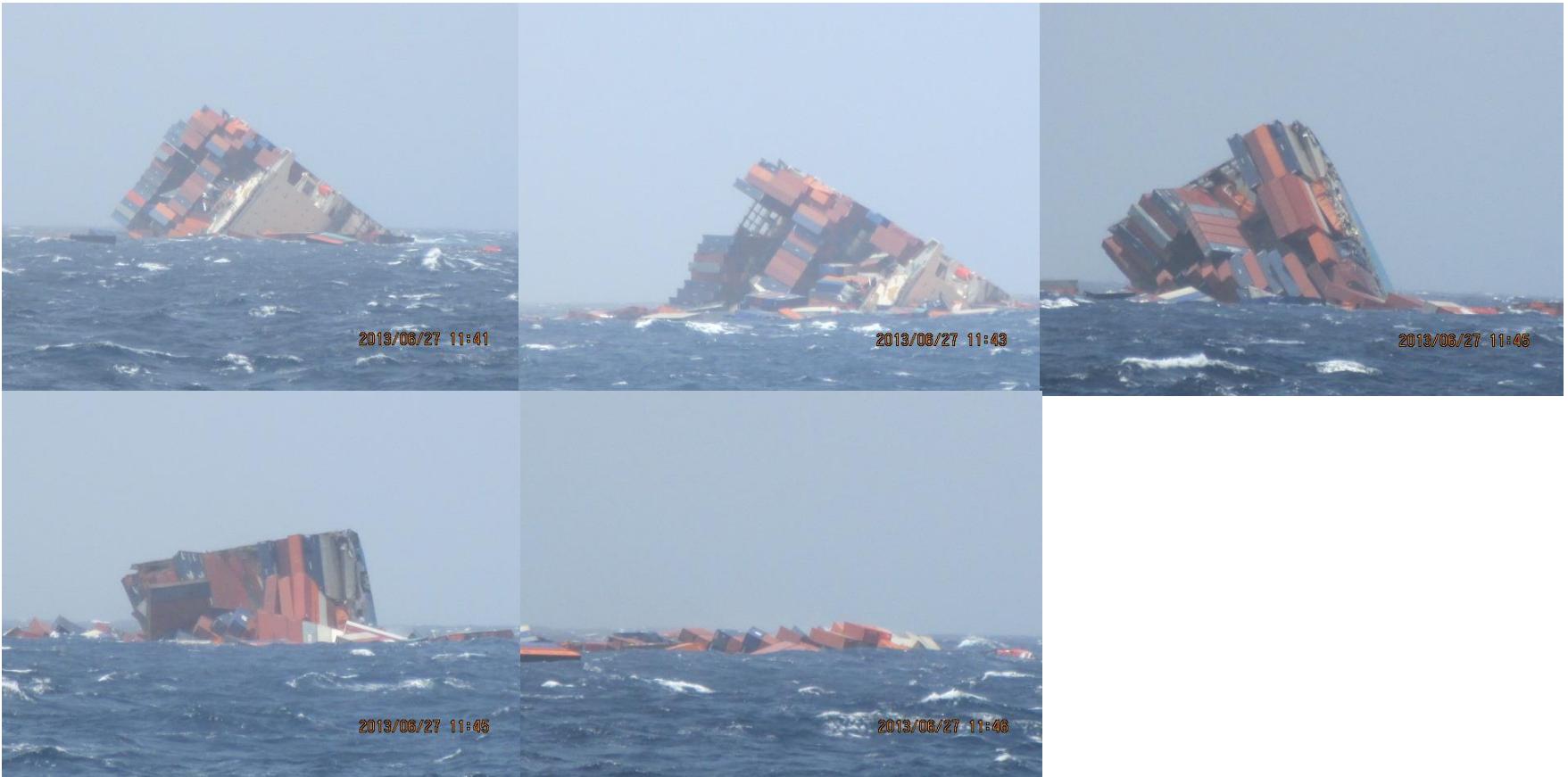
Zusammenfassung der Geschehnisse

- Am 20. Juni 2013 schliessen MOL und Smit Internationale einen Bergungsvertrag ab.
- Am 24. Juni 2013 treffen 4 Bergungsschiffe ein.
- Am 26. Juni 2013 beginnt das Abschleppen des Vorschiffs in Richtung Persischer Golf.



Zusammenfassung der Geschehnisse

- Am 27. Juni 2013 sinkt das Achterschiff mit 1'700 Containern und 1'500 t Schweröl.



Zusammenfassung der Geschehnisse

- Am gleichen Tag werden für die 6 Schwesterschiffe der MOL Massnahmen zur Verstärkung des Rumpfes eingeleitet (200 % der Anforderungen der Klassifikationsgesellschaft).
- Am 6. Juli 2013 bricht Feuer auf dem Vorschiff aus, das nicht unter Kontrolle gebracht werden kann.



Zusammenfassung der Geschehnisse



Zusammenfassung der Geschehnisse



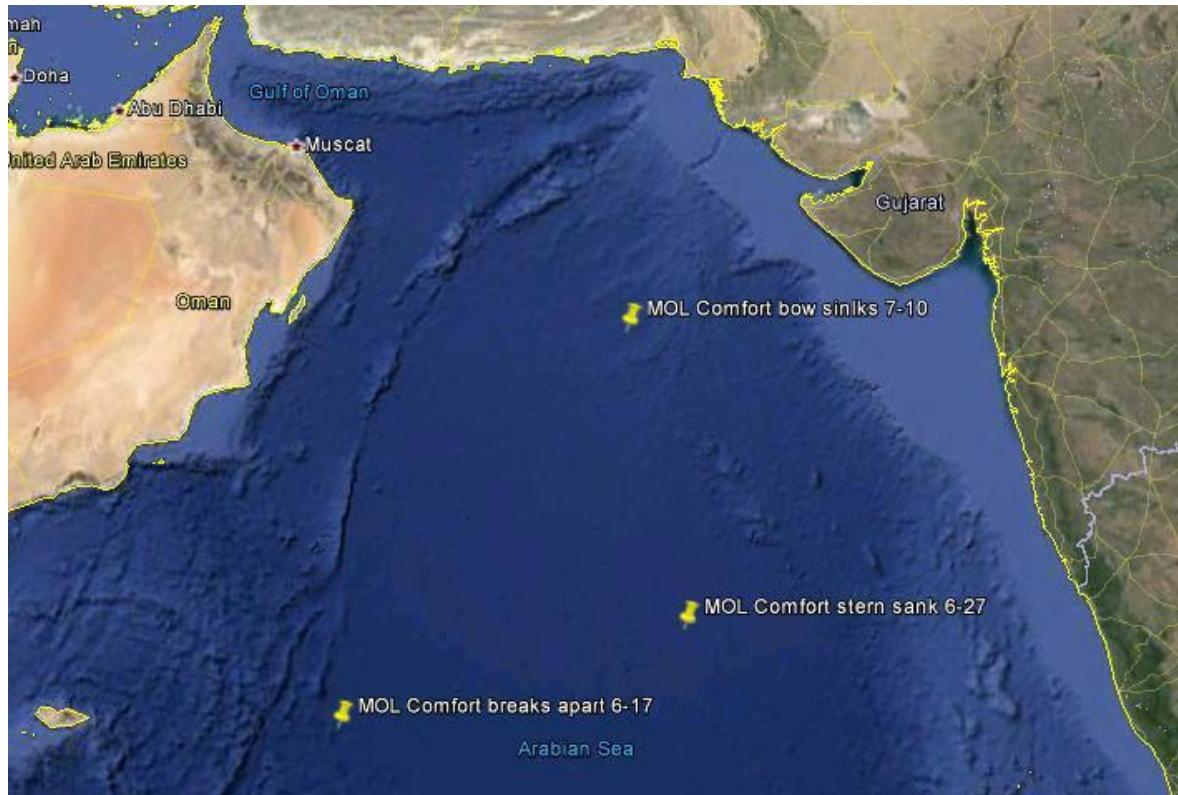
Zusammenfassung der Geschehnisse

- Am 10. Juli 2013 sinkt das Vorschiff mit den restlichen 2'400 Containern und 1'600 t Schweröl.



Zusammenfassung der Geschehnisse

- Position von Bug und Heck



Übersicht

- Steckbrief MOL Comfort
- Zusammenfassung der Geschehnisse
- Reaktionen danach
- Mögliche Anspruchsteller
- Etablierung des Haftungsfonds in Japan
- Diskussion der einzelnen Ansprüche
- Fazit

Reaktionen danach

- Am 26. Juli 2013 errichtet MOL in Tokyo den Haftungsfonds im Umfang von USD 41 Mio.
- Ca. 600 Forderungen werden angemeldet (teilweise doppelt, d.h. sowohl Ladungseigentümer als auch NVOCC Frachtführer meldeten den gleichen Schaden an).
- Am 20. Dezember 2013 erscheint ein Report der japanischen Behörden und der Klassifikationsgesellschaft, dass Simulationen Ursache der Havarie nicht klären konnten.
- Im Februar 2014 verklagt MOL die Werft Mitsubishi beim Tokyo District Court für den Schaden aus der Havarie und die nachträgliche Verstärkung der Schwesterschiffe auf umgerechnet ca. USD 130 Mio. wegen Designfehler (bei baugleichen Schiffen waren schon vor dem Unfall Verbeulungen am Rumpf aufgetreten).
- Mitsubishi weist die Klage zurück und geht von anderen, nicht geklärten Ursachen aus (namentlich wird eine fehlerhafte Ladung vorgebracht).

Übersicht

- Steckbrief MOL Comfort
- Zusammenfassung der Geschehnisse
- Reaktionen danach
- Mögliche Anspruchsteller
- Etablierung des Haftungsfonds in Japan
- Diskussion der einzelnen Ansprüche
- Fazit

Mögliche Anspruchsteller

- Transportversicherer/Ladungseigentümer gegen vertragliche Frachtführer (NVOCC)
- Transportversicherer/Ladungseigentümer oder NVOCC gegen Reederei
- Transportversicherer/Ladungseigentümer gegen Werft
- Bergungsunternehmen gegen Reederei
- Reederei gegen Werft aus Untergang Schiff und Kosten für Verstärkung der Schwesterschiffe.
- Reederei gegen Klassifikationsgesellschaft

Übersicht

- Steckbrief MOL Comfort
- Zusammenfassung der Geschehnisse
- Reaktionen danach
- Mögliche Anspruchsteller
- Etablierung des Haftungsfonds in Japan
- Diskussion der einzelnen Ansprüche
- Fazit

Etablierung Haftungsfonds in Japan

Grundzüge

- Haftungslimitierung des Schiffseigners nach der Tonnage gibt es schon seit mehr als 250 Jahren
- Ist eine globale Haftungslimitierung; sie gilt grundsätzlich für alle Forderungen gegenüber dem Schiffseigner und dem „Schiff“.
- Letzteres bezieht sich vor allem auf die Arrestansprüche.
- Argumente der Befürworter:
 - Unterstützung des Handels
 - Versicherbarkeit der Seefahrt
 - gleich lange Spiesse in der internationalen Seefahrt

Etablierung Haftungsfonds in Japan

Grundzüge

- Rechtsquellen:
 - nationale Gesetze
 - Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen von 1957
 - Übereinkommen von 1976 (höherer Fonds, dafür Durchbrechung der Haftungslimite viel schwieriger).
 - Protokoll von 1996 (nochmals höherer Haftungsfonds)
- Deutschland und Japan: Übereinkommen von 1976 inklusive 1996 Protokoll
- Schweiz: nur das Übereinkommen von 1976
- Für die Rheinschifffahrt gilt das CLNI.
- Die Übereinkommen legen nicht fest, welches Land zuständig ist.
- Der Schiffseigner kann daher grundsätzlich wählen, wo er seine Limitierungsklage einreicht.

Etablierung Haftungsfonds in Japan

Grundzüge

- Für europäische Streitigkeiten gelten Art. 7 der EuGVO bzw. Lugano Übereinkommen:

Ist ein Gericht eines Mitgliedstaats nach dieser Verordnung zur Entscheidung in Verfahren wegen einer Haftpflicht aufgrund der Verwendung oder des Betriebs eines Schiffes zuständig, so entscheidet dieses oder ein anderes an seiner Stelle durch das Recht dieses Mitgliedstaats bestimmtes Gericht auch über Klagen auf Beschränkung dieser Haftung.
- Weshalb hat MOL Japan gewählt?
 - Höherer Haftungsbetrag lässt Anerkennung in anderen Ländern nicht gefährden.
 - Japan ist in den meisten Fällen das zuständige Gericht; Gerichtsstand des Beklagten.
 - Da die japanischen Gerichte den Haftungsfonds errichtet haben, wird dort die Haftungsbeschränkung sicher anerkannt werden.

Etablierung Haftungsfonds in Japan

Wer kann seine Haftung beschränken?

- Der Schiffseigner, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Schiffs (Art. 1 Abs. 1 und 2 des Übereinkommens), der das Schiff operativ betreibt.
- Der Berger oder Retter (Art. 1 Abs. 1 und 3 des Übereinkommens)
 - z.B. Berger verursacht bei der Rettung Schaden am Schiff (the Tojo Maru)
- Jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden eine der obigen Personen haftet (Art. 1 Abs. 4 des Übereinkommens)
 - Zur Vermeidung der Umgehung
 - Gilt v.a. für Kapitän und Schiffscrew, aber auch für Stauer
 - Nicht aber für z.B. Schiffsreparateur oder Schiffswerft, keine Hilfspersonen gemäss der obigen Definition.

Etablierung Haftungsfonds in Japan

Gegenüber wem?

- Grundsätzlich keine Beschränkung nach dem Übereinkommen
- Aber z.B. nicht der Charterer gegenüber dem Schiffseigner, sondern gegenüber externen Personen (The Aegean Sea).

Etablierung Haftungsfonds in Japan

Für was (Art. 2 des Übereinkommens)?

- a) auservertragliche oder vertragliche Ansprüche wegen **Tod oder Körperverletzung** oder wegen **Verlust oder Beschädigung von Sachen** (an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder die mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten eintreten)
- b) auservertragliche oder vertragliche Ansprüche für **Verspätungsschäden** bei Gütern, Reisenden oder deren Gepäck
- c) auservertragliche oder vertragliche Ansprüche wegen **sonstiger Schäden** aus Verletzung nichtvertraglicher Rechte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen (z.B. Zugang zum Hafen versperrt)

Etablierung Haftungsfonds in Japan

Für was (Art. 2 des Übereinkommens)?

- d) Ansprüche im Zusammenhang mit der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung des Schiffs.
- e) Ansprüche aus der Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes.
- f) Ansprüche einer anderen Person als des Haftpflichtigen zur Abwehr oder Minderung von Schäden, die unter dem Übereinkommen beschränkt wären.

Etablierung Haftungsfonds in Japan

Für was nicht (Art. 3 des Übereinkommens)?

- a) Ansprüche aus Bergung oder Havarie Grosse
- b) Ansprüche aus Ölverschmutzungsschäden
- c) und d) Ansprüche aus Nuklearschäden (auch z.B. bei Nuklearschiffen)
- e) Ansprüche von Bediensteten des Schiffseigentümers oder des Bergers, wenn der Schiffseigentümer seine Haftung im Dienstvertrag nicht beschränken kann.

Etablierung Haftungsfonds in Japan

Haftungsdurchbrechung?

- Artikel 4 des Übereinkommens:

Ein Haftpflichtiger darf seine Haftung nicht beschränken, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die **von ihm selbst** in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass **ein solcher Schaden** mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
- Durchbrechung vergleichbar mit den Haager-Visby Regeln, d.h. nur sehr schwer zu durchbrechen.

Übersicht

- Steckbrief MOL Comfort
- Zusammenfassung der Geschehnisse
- Reaktionen danach
- Mögliche Anspruchsteller
- Etablierung des Haftungsfonds in Japan
- Diskussion der einzelnen Ansprüche
- Fazit

Diskussion der einzelnen Ansprüche Ladungseigentümer gegen vertr. Frachtführer

- Zahlreiche Non-Vessel Operating Common Carriers (NVOCC) haben Frachtverträge für ihre Kunden abgeschlossen.
- Frachtvertrag zwischen Ladungseigentümer und NVOCC sowie Frachtvertrag zwischen NVOCC und Reederei
- NVOCC untersteht nicht dem Schutz des Beschränkungsübereinkommens.
- verschiedene Rechtsordnungen
 - nationale Rechtsordnungen
 - Haager Regeln und Haager-Visby Regeln (HVR)
 - Japan (und Schweiz): Haager-Visby Regeln inklusive Protokoll von 1979
 - Deutschland, eigene Regeln im HGB
- Nach HVR:
 - Pflicht zur sorgfältigen Beförderung nach Art. 3 § 2 (HVR).

Diskussion der einzelnen Ansprüche Ladungseigentümer gegen vertr. Frachtführer

- Einwand der **Seeuntüchtigkeit** nach Art. 4 § 1 HVR:

Weder der Unternehmer noch das Schiff sollen für Verluste oder Schäden haften, die aus einem Mangel an Seetüchtigkeit entstehen, es sei denn, dass der Mangel darauf beruht, dass der Unternehmer nicht gemäss Artikel 3 § 1 die gehörige Sorgfalt angewandt hat, um das Schiff seetüchtig zu machen [...]. In allen Fällen, in denen Verluste oder Schäden aus einem Mangel an Seetüchtigkeit entstehen, soll die Beweislast für die Anwendung der gehörigen Sorgfalt den Unternehmer [...] treffen [...].
- Ob das Schiff seeuntüchtig war, lässt sich heute wohl nicht mehr ohne Weiteres feststellen. Der vertragliche Frachtführer müsste jedenfalls die gehörige Sorgfalt zu Beginn der Reise nachweisen.

Diskussion der einzelnen Ansprüche Ladungseigentümer gegen vertr. Frachtführer

- Diverse Haftungsausschlüsse des vertraglichen Frachtführers in Art. 4 § 2 HVR:
 - a. aus Nachlässigkeit bei der Navigation oder dem Betrieb des Schiffes;
 - b. aus Feuer, es sei denn durch eigenes Verschulden des Unternehmers verursacht;
 - c. aus Gefahren oder Unfällen der See und anderer schiffbarer Gewässer;
 - d. aus Naturereignissen; [...]
 - q. aus irgendeiner anderen Ursache, sofern der vertragliche Frachtführer den Beweis des fehlenden Verschuldens erbringt.
- Das Fehlverhalten der Reederei muss sich der NVOCC grundsätzlich anrechnen lassen als deren Hilfsperson.
- Lit. c und d wohl eher nicht, da kein aussergewöhnliches Naturereignis.
- Fehlende Seetüchtigkeit und Feuer (für die Ware auf dem Vorschiff) mögliches Argument.
- Sachverhalt ist nicht genügend klar.

Diskussion der einzelnen Ansprüche

Ladungseigentümer gegen vertr. Frachtführer

- Falls keiner der Ausschlüsse greift, haftet der NVOCC und es gilt die Haftungsbeschränkung gemäss Art. 4 § 5 lit. a, d.h. es gilt der höhere Betrag von
 - SDR 666.67 pro Stück oder Einheit bzw.
 - SDR 2 pro kg des Rohgewichts.
- Haftungsdurchbrechung nach Art. 4 § 5 lit. e HVR:

Der Unternehmer oder das Schiff geht der Haftungsbeschränkung nach diesem Paragraphen verlustig, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Unternehmers verursacht worden ist, die dieser entweder in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
- Sofern keine weiteren Umstände bekannt werden, wird dies kaum zur Durchbrechung der Haftungslimite ausreichen.
- Je nach Vertragskonstellation gilt für den Transportversicherer die Gini/Durlemann-Rechtsprechung

Diskussion der einzelnen Ansprüche Ladungseigentümer/NVOCC gegen Reederei

- Haftung aus Vertrag (Bill of Lading bzw. HVR) oder aus unerlaubter Handlung.
- Die obigen Grundsätze gelten ebenfalls.
- MOL als Reederei kann jedoch die Haftung gemäss Londoner Übereinkommen zusätzlich gesamthaft beschränken.
- Auch der Anspruch der Ladungseigentümer aus unerlaubter Handlung wird vermutlich nach HVR bzw. Master B/L beurteilt.
- Auch der nicht vertragliche Eigentümer wird sich an die B/L-Bedingungen zwischen NVOCC und Reederei halten müssen; siehe Port to Port B/L der MOL zum Begriff „Merchant“:

„‘Merchant’ includes the Shipper, Holder of this Bill of Lading, Consignee, Receiver of the Goods, any Person owning or entitled to the possession of the Goods or this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such Person.“

Diskussion der einzelnen Ansprüche Transportvers./Ladungseigentümer gegen Werft

- Ein Anspruch gegenüber Mitsubishi aus unerlaubter Handlung wäre denkbar.
- Anwendbar ist höchstwahrscheinlich japanisches Recht.
- Haftung der Werft wird nicht durch den Haftungsfonds limitiert, aber im Moment fehlen noch Anhaltspunkte für einen Designfehler.

Diskussion der einzelnen Ansprüche Bergungsunternehmen gegen Reederei

- Anspruch von Smit Internationale auf Bergelohn?
- Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung
- Von Japan aber nicht ratifiziert.
- Es gab jedoch einen Bergungsvertrag zwischen MOL und Smit Internationale.
- Standardvertrag Lloyd's Open Form 2000 („LOF 2000“).

LOF 2000



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE – NO PAY

Diskussion der einzelnen Ansprüche Bergungsunternehmen gegen Reederei

- Im konkreten Fall wurde an sich nichts gerettet, ev. wurde eine grössere Umweltverschmutzung vermieden, die gemäss Art. 13 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens entsprechend zu berücksichtigen wäre:

"Kriterien für die Festsetzung des Bergelohns
Der Bergelohn ist mit dem Ziel festzusetzen, einen Anreiz für Bergungsmassnahmen zu schaffen, wobei die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die Reihenfolge, in der sie nachstehend aufgeführt werden, zu berücksichtigen sind:

 - a) der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;
 - b) die Sachkunde und die Anstrengungen der Berger in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden;
 - c) das Ausmass des von dem Berger erzielten Erfolgs;
 - d) Art und Erheblichkeit der Gefahr;
[...]"

Diskussion der einzelnen Ansprüche Bergungsunternehmen gegen Reederei

- Auch im LOF 2000 gibt es eine entsprechende Klausel und Verweis auf das Bergungsübereinkommen
 - Klausel B:
"Environmental protection: While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment."
 - Klausel D:
"Effect of other remedies: Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to **special compensation** and to the **Scopic Clause** if incorporated the Contractors' services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause."

Diskussion der einzelnen Ansprüche Bergungsunternehmen gegen Reederei

- Vorliegend wurde die sog. SCOPIC-Klausel vereinbart und auch von Smit für anwendbar erklärt.
- Mit der SCOPIC-Klausel wird die Bezahlung einer besonderen Entschädigung versprochen, wenn der Bergelohn für das gerettete Schiff und die Ladung nicht ausreichend ist, um eine angemessene Entschädigung zu erzielen.
- Bergelohn ist nicht durch Haftungsfonds limitiert.

Diskussion der einzelnen Ansprüche Reederei gegen Werft

- MOL machte im Februar 2014 Ansprüche aus dem Untergang der MOL Comfort, Folgeschäden, entgangenen Gewinn und Ersatz der Kosten für Verstärkung der Schwesterschiffe geltend.
- Mitsubishi weist die Klage zurück und geht von anderen, nicht geklärten Ursachen aus (namentlich wird eine fehlerhafte Ladung vorgebracht)
- Ausgang offen.
- Werft kann sich nicht auf Haftungslimitierung berufen.

Diskussion der einzelnen Ansprüche Reederei gegen ClassNK

- Für eine Haftung der Klassifikationsgesellschaft gibt es derzeit keine Anhaltspunkte.
- Problematik der Sorgfaltspflicht gegenüber wem?
- In gewissen Jurisdiktionen schwierig zu bewerkstelligen (z.B. England, siehe namentlich „The Nicholas H“)
- Klassifikationsgesellschaft kann sich nicht auf Haftungslimitierung berufen.

Übersicht

- Steckbrief MOL Comfort
- Zusammenfassung der Geschehnisse
- Reaktionen danach
- Mögliche Anspruchsteller
- Etablierung des Haftungsfonds in Japan
- Diskussion der einzelnen Ansprüche
- **Fazit**



Besten Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Lars Gerspacher

Rechtsanwalt, LL.M. Maritime Law
gerspacher@gbf-legal.ch

P.O. Box 1661
Hegibachstrasse 47
8032 Zurich
Switzerland

T +41 43 500 48 50
F +41 43 500 48 60

P.O. Box 1911
Route de Pré-Bois 20
1215 Geneva Airport
Switzerland

T +41 22 533 48 50
F +41 22 533 48 54

contact@gbf-legal.ch
www.gbf-legal.ch