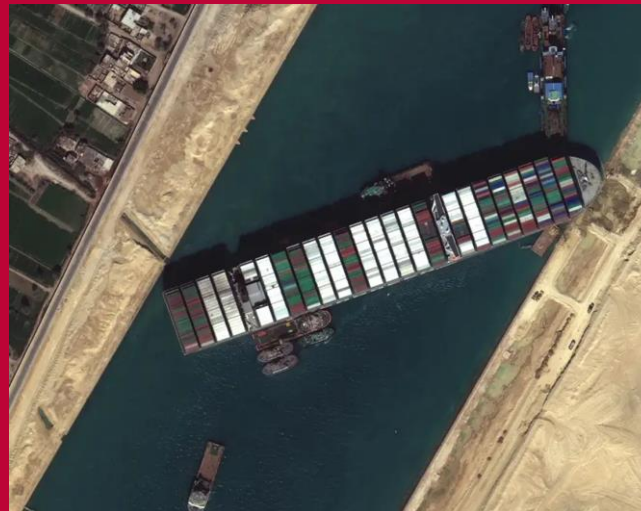


# Die Strandung der Ever Given

ein Evergreen der Großschadensereignisse

Dr. Julia Hörnig



## I. Sachverhalt

## II. Direkte rechtliche Implikationen

- Bergung
- Haverei Grosse
- Beschränkung der Haftung
- Schiffsarrest
- (Stückgut-)frachtvertragliche Fragestellungen

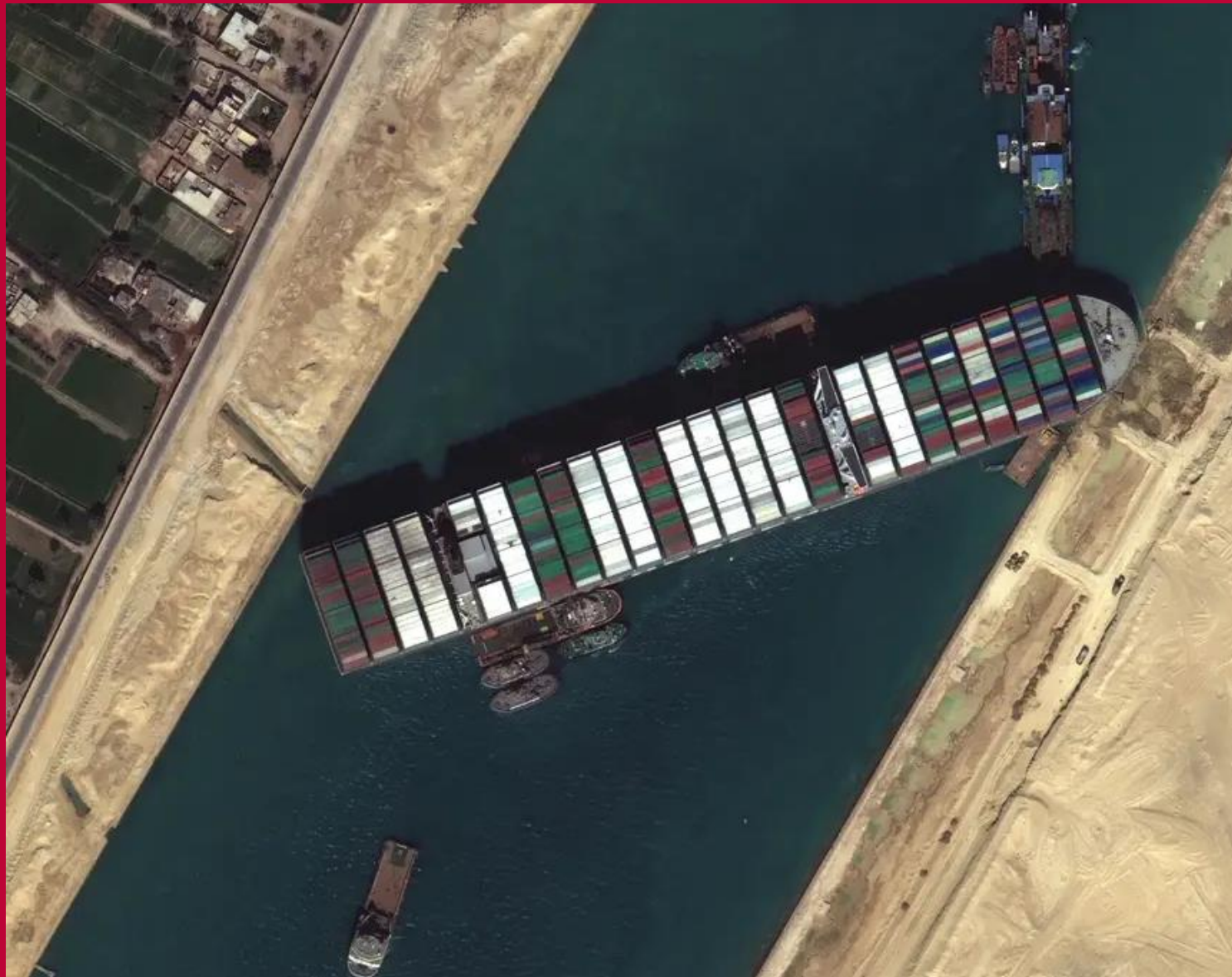
## III. Indirekte rechtliche Implikationen

- Zeitfracht/Reisefrachtvertragliche Fragestellungen
- (Stückgut-) frachtvertragliche/ deliktische Fragestellungen

## III. Fazit und Ausblick

Erasmus  
School of  
Law

## I. Der Sachverhalt



# I. Der Sachverhalt

Der Suez-Kanal:

- Verbindet Mittelmeer und Rotes Meer
- Die alternative Route führt entlang des Kaps der guten Hoffnung: 8.900 km länger
- Ungefähr 12 % des Welthandelsvolumens passieren den Kanal jährlich (2020: 18.800 Schiffe mit einer Gesamtladung von 1 Milliarde Tonnen Ware

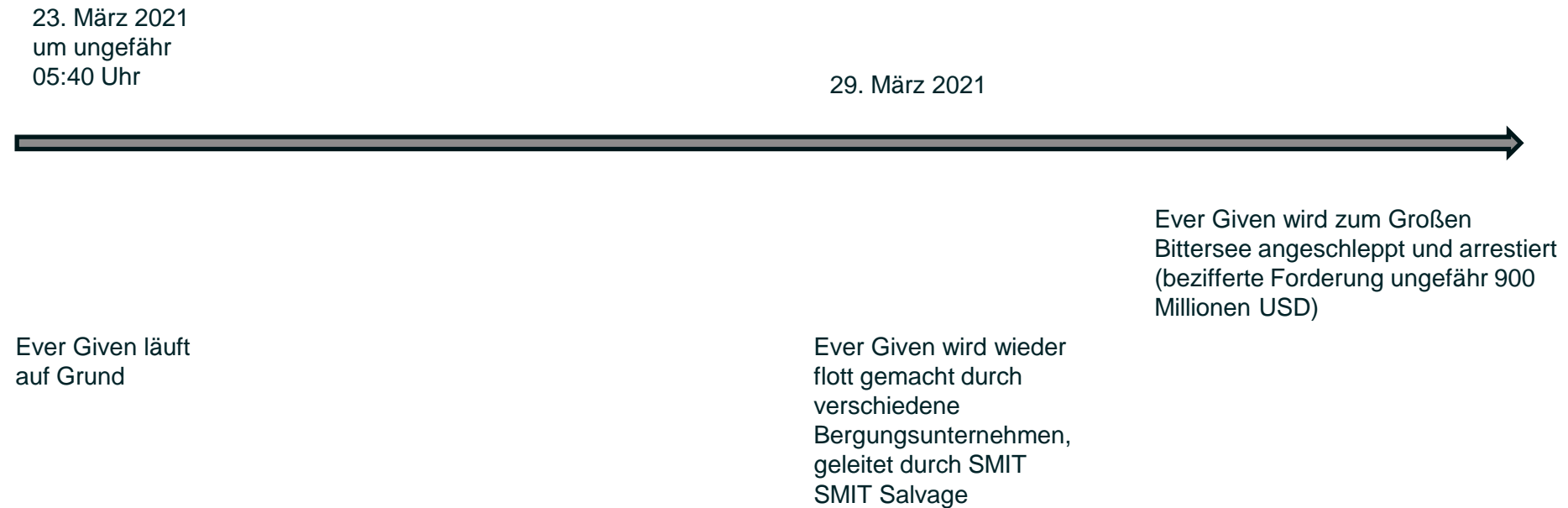


# I. Der Sachverhalt

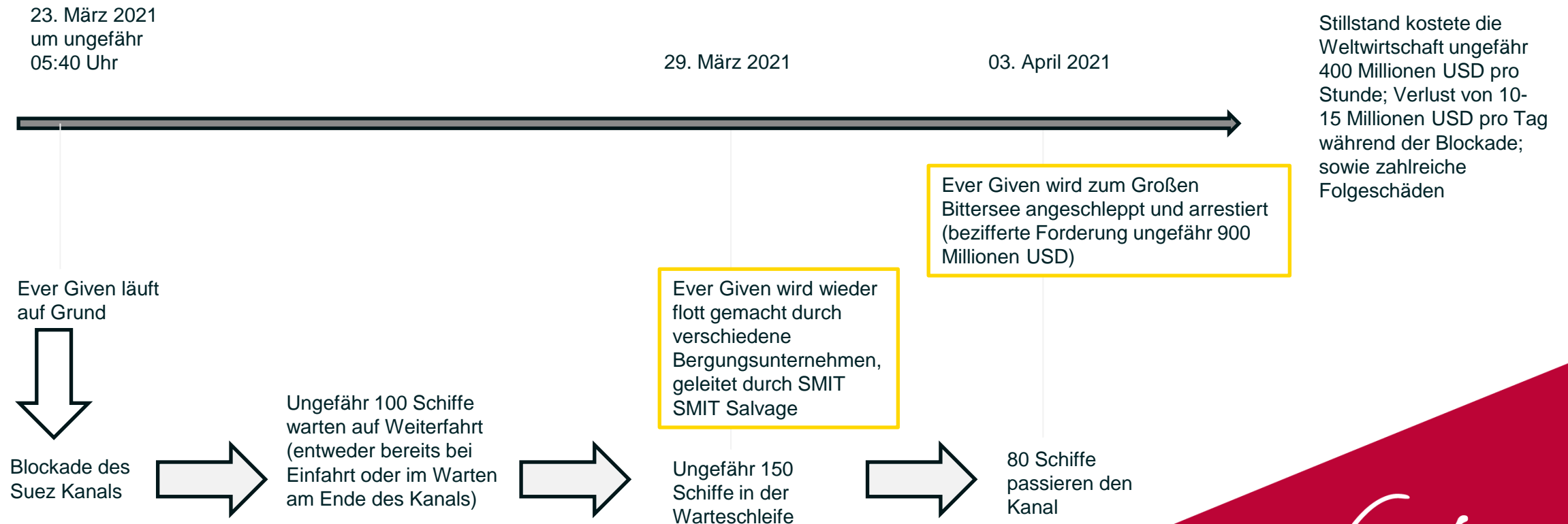
- 219.049 BRZ (Bruttoregister-tonnen) großes Vollcontainerschiff mit einer Kapazität von 20.338 TEU (20-Fuß-Container); registriert in Panama
- Eigentümer: japanisches Unternehmen Shoei Kisen
- Betreiber (Zeitfrachtvertrag): taiwanesisches Unternehmen Evergreen
- Technisches Schiffsmanagement: deutsches Unternehmen Bernhard Schulte Shipmanagement
- Crew: aus Indien
- beim UK P&I Club von ihren Eignern und bei Gard von Charterern versichert



# I. Der Sachverhalt



# I. Der Sachverhalt



# II. Direkte rechtliche Implikationen

## -Die Bergung-

- Gesetzliches Schuldverhältnis
- Basierend auf der Salvage Convention von 1989
- Geregelt in den §§ 574ff HGB
  
- Rettung sich in Gefahr befindende Seegegenstände, z.B. Schiff, Ladung
- Berger erhält Anspruch auf Zahlung des Bergelohns gegen den Eigentümer bei **erfolgreicher Bergung**, § 576 HGB – *no cure no pay*
- Bergelohn nach §577 HGB zu bestimmen – Anreiz für Bergung bieten



## II. Direkte rechtliche Implikationen -Die Bergung-

Im Fall *Ever Given*:

- vermutlich Bergungsvertrag auf Basis der Lloyds Open Form (LOF), möglich nach § 584 HGB
- Mehrheit von Bergern: SMIT Salvage (NL) und Nippon Salvage (JPN)
  - Anteiliger Anspruch auf Bergelohn nach § 582 HGB



Quelle Aljazeera, 24.03.2021

## II. Direkte rechtliche Implikationen -Die Haverei Grosse-

- Ursprung: *lex rhodia de iactu*, 3. Jh. v.C.
- Keine internationale Harmonisierung; national § § 588 ff HGB
- Häufig York-Antwerp-Regeln (YAR) verwendet
- Kostenteilung einer Gefahrengemeinschaft der Seereise
  - Mitglieder der Gefahrengemeinschaft: Schiffseigentümer und „*derjenige, der die Gefahr trägt, dass ein zur Ladung gehörendes Frachtstück oder eine Frachtforderung untergeht*“, § 588 II HGB
  - Außerordentliche Aufwendungen, die absichtlich verursacht wurden als Opfer zur Errettung der Gemeinschaft aus gemeinsamer Gefahr (Regel A YAR)

## II. Direkte rechtliche Implikationen

### -Die Haverei Grosse-

- Bestimmung des Beitragswertes ( § § 591, 592 HGB) aus Differenz zwischen geretteten Vermögenswerten zzgl. Vergütungsansprüche und Beitragspflicht; begrenzt durch Wert gerettetes Gut
  - Nicht wenn Gut durch späteres Ereignis zerstört wird

# II. Direkte rechtliche Implikationen

## -Die Haverei Grosse-

### Im Fall der *Ever Given*:

- Mitglieder der Gefahrengemeinschaft: japanischer Schiffseigner, ggf. taiwanesischer Charterer und Ladungseigner
  - Nicht: technisches Schiffsmanagement, Crew
- Aufwendungen: Bergungskosten
- Problem: vererbbare Ware (z.B. Lebensmittel oder medizinische Güter mit kurzer Halbwertszeit) mglw. während Schiffsarrest unbrauchbar geworden
  - Geringer Anreiz für Ladungseigner Beitrag zu leisten

## II. Direkte rechtliche Implikationen -Beschränkung der Haftung-

- Begrenzung der Haftung nach § 611 HGB iVm Haftungsbeschränkungsübereinkommen
  - auf Grundlage der 220,000 GT ist die Haftung auf 82,000,000 SZR (98,000,000 EUR - 117,500,000 USD) begrenzt
  - § 614 HGB Vorrang Schäden an Kanälen; § 615 HGB Beschränkung Haftung für Lotsen
  - Verzicht auf Haftungsbeschränkung per gegenseitigen Vertrag möglich (nach deutscher Ansicht)

## II. Direkte rechtliche Implikationen -Beschränkung der Haftung-

Im Fall der *Ever Given*: zwingende Unterzeichnung des Verzichts bei Einfahrt in den Suez Kanal

- Beschränkungsverfahren wurde am 01. April 2021 in London begonnen (Fond: 114 Millionen USD) - Artikel 4 II Rules of Navigation

## II. Direkte rechtliche Implikationen -Der Schiffsarrest-

- Für ausländische Schiffe: Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe
- Schiffsarrest im deutschen Recht nach § 931 ZPO
- Folgt den Vorschriften über Zwangsvollstreckung von beweglichen Sachen: Pfändung des Schiffes
  - Arrestpfandrecht entsteht ohne Eintragung in das Schiffsregister
- § 931 VII ZPO: unzulässig, *wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen befindet*
- Glaubhaftmachung des Arrestanspruchs notwendig, § 294 ZPO
- § 916 ZPO: Bestimmtheit des Arrestanspruchs – Bestimmte bezeichnete Forderung
- Arrestgrund nach § 917 II S.2 ZPO nicht notwendig bei Arrestvollziehung in ein Schiff

# II. Direkte rechtliche Implikationen -Der Schiffsarrest-

## Im Fall *der Ever Given*:

- Zugrundeliegende Forderung: Schäden am Suez Kanal und Folgeschäden, z.B. Betriebsausfall (nicht genau dargelegt, wie Höhe von 900 Millionen, später 500 Millionen zustande kommt)
- Suez Canal Rules of Navigation,
  - Artikel 4 I Haftung der „Eigner, Betreiber und/oder Charter eines Schiffes“ für alle Schäden und Folgeschäden, die direkt oder indirekt durch das Schiff verursacht wurden (Exkulpationsmöglichkeit: fehlende Fahrlässigkeit)
  - Artikel 4 IV Freistellungsverpflichtung „des Schiffes“
- Versicherungsschutz wurde nicht als Sicherung akzeptiert
- Crew wurde zum Teil ebenfalls am Verlassen des Schiffes gehindert
- Einigung am 23. Juni 2021 erreicht – Verträge unterzeichnet, ab heute frei



# II. Direkte rechtliche Implikationen -Stückgutfrachtvertragliche Haftung-

- International: Haag-Visby Regeln
- Keine deutsche Ratifikation der Regeln aber in HGB eingearbeitet
- Haftung des Befrachters für Schäden an Gütern auf der *Ever Given* gegenüber Ladungseignern
  - Beschädigung und Verlust von Gütern, § 498 HGB
  - Nicht: Verzögerungsschäden (nur unter Voraussetzungen des Verzugs nach § 286 BGB; Folgeschäden)
- Besonderheit: verderbliche Ware:
  - Verzögerung kann zur Unbrauchbarkeit der Ware führen (dann § 489 HGB)
  - Hier im Interesse des Umweltschutzes restriktive Auslegung zu begrüßen
  - Zudem ggf. noch schadensmindernde Verkäufe möglich

# II. Direkte rechtliche Implikationen -Stückgutfrachtvertragliche Haftung-

## Mögliche Haftungsausschlüsse

- Besondere Haftungsausschlüsse in § 499 HGB
  - § 499 I S. 1 Nr. 1 HGB: Gefahren oder Unfälle der See und anderer schiffbarer Gewässer
- Möglicher Freizeichnung nach § 512 II Nr. 1 HGB für nautisches Verschulden der Besatzung (Abweichung von grundsätzlicher Zurechnung nach § 501 HGB).
  - Lotsen an Board sind nach Artikel 6, 11 F der Rules of Navigation vorgesehen
  - Allerdings
    - Lotse nur Berater (kein Weisungsbefugter) des Kapitäns
    - Artikel 4 VII der Rules of Navigation: Haftung der in Abs. 1 Genannten für Fehler, die sich aus Rat des Lotsen ergeben

## II. Direkte rechtliche Implikationen -Stückgutfrachtvertragliche Haftung-

- Wenn Transport zu oder von einem Vertragsstaat der Haager Regeln oder Konnossement in einem Vertragsstaat ausgestellt, gilt § 6 EGHGB:
  - Ausschluss von § 501 HGB

### Haftungsgrenzen und Durchbrechungsmöglichkeit

- § 504 HGB: 666,67 SZR pro Einheit oder 2 SZR pro Kilogramm des Rohgewichts des Gutes
- Durchbrechung der Haftungsgrenzen: § 507 HGB Vorsatz oder Leichtfertigkeit

# III. Indirekte rechtliche Implikationen -Zeitcharter- und Reisefrachtvertrag-

Wartende Schiffe: wahrscheinlich unter Zeitcharter- oder Reisefrachtverträge

- Risiko bei Zeitfrachtverträgen ( § 557 HGB) vermutlich von Charterer zu tragen
  - Fall der *off-hire* möglich, wenn vertraglich vereinbart
  - § 565 II HGB scheidet mangels Zurechnung aus
- Risiko bei Reisefrachtverträgen ( § 527 HGB) vermutlich von Eigentümern getragen
  - Kündigung Eigentümer nur nach Verzug nach Abladung § § 534, 490 HGB
  - Anders ggf nur wenn bestimmte Zeit vereinbart wurde

# III. Indirekte rechtliche Implikationen -Zeitcharter- und Reisefrachtvertrag-

Nächster Andienungszeitraum (Laycan) verpasst trifft neuen Charterer und Eigentümer zwar zusammen, im Ergebnis erleidet der Eigentümer aber höhere Verluste

- Sphärentheorie des BGH (17.4.1951 – I ZR 341/50) hinsichtlich Verhinderung der Ankunft am Liegeplatz bezieht sich nur auf Benennung des Hafens und Ereignisse, die Ankunft des Schiffes am Landeplatz verhindern (nicht Weiterfahrt dorthin)

# III. Indirekte rechtliche Implikationen -Stückgutfrachtvertragliche Haftung-

Haftung Eigentümer von Ladung auf wartenden Schiffen gegenüber Eigner und/ oder Charterer der *Ever Given*

- Keine Vertragliche Beziehung
- Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter (-)
- Deliktische Haftung grundsätzlich möglich, allerdings hier nicht erfolgsversprechend
  - Nutzungsbeeinträchtigung ohne Substanzverletzung (*Fleet-Rechtsprechung*)
  - Kausalität und Zurechnung
  - Verschulden

# IV. Versicherungsrechtliche Seite

## Konsequenzen im Fall *Ever Given*:

### H&M:

- Bergungskosten
- keine weitere Zahlung mangels Beschädigung anderer Schiffe

### P&I:

- Schäden am Kanal, ggf. Betriebsausfall des Kanals
  - Vermutlich Gegenstand des International Group Pooling Agreements
- Ladungsansprüche für verderbliche Ladung, inklusive mögliche Regressansprüche gegen Schiffeigner
- Nicht abgedeckt: Folgeschäden für lediglich verspätete Lieferung
- Etwaige Gefahren auf See bei Fahrt via Kapp der guten Hoffnung nur nach Zustimmung der P&I Clubs abgedeckt (gefährlichere Reise)

# V. Fazit und Ausblick

## Was hat der Vorfall der Ever Given gezeigt?

- Vulnerabilität der jetzigen Handelspraxis
  - Containerknappheit
  - Gegenseitige Abhängigkeit
  - Schwierigkeiten mit Maxicontainerschiffe
  - Zu lange Lieferwege
- Alte Prinzipien der Solidarität im Seehandel greifen nicht mehr
  - Anreize sich an der Haverei Grosse zu beteiligen sind abhängig vom Warenwert
  - Problem der Billigproduktion
  - Folgeschäden sowie Chartervertragliche Risiken werden nicht geteilt
- Dramatische Folgen für Seeleute an Board



# V. Fazit und Ausblick

- Bessere Abstimmung – Interkonnektivität und Klimaangepasstheit
  - Verfügbarkeit von Containern, Transportkapazität und Routenplanung
  - Langfristigere Planung; Beachtung der individuellen Schiffs-/Transportmittelgröße
- Regionale Produktion
- Rechtlich:
  - Ausweitung der Haftung auf Verzögerungsschäden und Folgeschäden?
  - Wertgestützte Kompensationsmodelle/ Beteiligungsmodelle müssen auch umweltschädigenden Aspekt einbeziehen (Internalisierung von Kosten entstehend durch Umweltverschmutzung)
- Versicherung:
  - Versicherung von Gütern statt Parteien
    - Gemeinsame Tragung der Kostenlast nach dem Vorbild des Seedarlehens
  - Off-Hire Versicherungen

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!

[hornig@law.eur.nl](mailto:hornig@law.eur.nl)