

## Eine Einführung

In den vergangenen 3 Jahren haben wir uns im Rahmen unseres VHT-Training Camp's mit Bergungen und Kollisionen, sowie auch mit den daraus erwachsenden rechtlichen Konsequenzen beschäftigt.

Für ein theoretisches Fundament für die Behandlung solcher Fälle ist also gesorgt. In diesem Jahr haben wir uns vorgenommen ihnen zu zeigen wie es aussieht, wenn sich annähernd alle die Disziplinen, die Bestandteil der Schadenbearbeitung in Kollisionsfällen sein können, in nur einem Fall verwirklichen. Solche Fälle sind zum Glück recht selten aber sie kommen vor. Einen Fall dieser Art hatten wir vor 12 Jahren und es bedurfte über 6 Jahre intensiver Bearbeitung und einer erklecklichen Summe Geldes, um die Sache zu einem befriedigenden Abschluss zu bringen.

Vor fast genau 12 Jahren, im September 1998, kam es im Hafen von Colombo (Sri Lanka) zu einer Kollision und in kürzester Zeit waren wir mitten im „Getümmel“:

- 1) Garantiestellung
  - a) Kollisionsgegner
  - b) Hafenbetreiber
  - c) Ladungseigentümer
- 2) Ladungsschäden auf dem Kollisionsgegner
- 3) Schadenbesichtigungen an dem Kollisionsgegner und dessen Ladung
- 4) Feststellung der Schadenursache auf dem eigenen Schiff
- 5) Bergung des gesunkenen Kollisionsgegner
- 6) Kollisionsauseinandersetzung
  - a) Frage des Mitverschuldens des Kollisionsgegners

- b) Frage der zuständigen Gerichtsbarkeit
  - c) Frage der Möglichkeit einer Haftungsbeschränkung
- 7) Abwehr von Arresten in unterschiedlichen Gerichtsbarkeiten

Diese o.g. Punkte fächerten sich im Zuge der weiteren Bearbeitung in zunehmendem Maße in weitere Problemkreise auf und nur detaillierte und intensive Auseinandersetzung mit den einzelnen Sachverhalten führte letztendlich nach 7 Jahren zu einer für den Reeder und dessen Versicherer akzeptablen Lösung.

Zu Beginn des heutigen Seminars werde ich es übernehmen Sie mit den Umständen dieses Falles vertraut zu machen. Ich nehme Sie mit auf eine Reise nach Sri Lanka und werde Ihnen darlegen wann, wo und warum dieser Unfall eingetreten ist und zu welchen unmittelbaren Folgen er führte. Auch werde ich Ihnen die nautisch / technischen Aspekte, die für das bessere Verständnis dieses Falles notwendig sind, erläutern.

Um Ihnen die damals existenten haftungsrechtlichen Probleme verständlich zu machen haben wir uns Verstärkung geholt und zwar in Form der damals von uns eingeschalteten englischen Anwaltsfirma Bentlys Stokes and Lowless. Herr Kapt. Grübler und die Herren Vernon Sewell und Phillip Gregson waren es, die damals die Arbeit leisteten und da es sich immer bewährt hat komplizierte Sachverhalte „from the horse’s mouth“ geschildert zu bekommen werden sie es auch sein, die heute diesen Teil der Geschichte vortragen werden, natürlich in bestem Englisch, ihrer Muttersprache. Da wir ja alle zur „Gemeinde der multilingualen Seefahrer“ gehören, gehe ich davon aus, dass dieses keine Schwierigkeiten bereiten wird. Sollte im Eifer des Gefechtes eventuell doch das eine oder andere Wort verloren gehen, können Sie den Sachverhalt jederzeit in Ihrer persönlichen Training Camp Dokumentation nachlesen.