



NEWSLETTER #02/2007

Zum Umfang der Versicherungspflicht des Spediteurs nach Ziff. 29.3 ADSp

Ein Spediteur, welcher auf Grundlage der ADSp arbeitet, hat nach Ziff. 29.3 ADSp bei Auftragserteilung zu Gunsten seines Auftraggebers b *ausreichenden* Versicherungsschutz vorzuhalten.

Verfügt der Spediteur nicht über *ausreichenden* Versicherungsschutz i.S.d. Ziff. 29.3 ADSp, ist eine Berufung des Spediteurs auf die (haftungsbegrenzenden und –ausschließenden Bestimmungen) Bestimmungen der ADSp per se ausgeschlossen.

Bisher war umstritten, wann der Versicherungsschutz des Spediteurs als „ausreichend“ i.S.d. Ziff. 29.3 ADSp zu qualifizieren ist (vgl. Koller: Transportrecht, 5. Auflage, Ziff. 29 ADSp, Rz. 3).

Insbesondere war bisher umstritten, ob ein ausreichender Versicherungsschutz, i.S.d. Vorschrift auch dann noch gegeben ist, wenn der Spediteur und sein Versicherer einen Selbstbehalt, eine Schadensbeteiligung, o. ä. vereinbart haben.

Zu dieser Frage hat jüngst das Oberlandesgericht Nürnberg in einem unserer Regressverfahren Stellung ge-

nommen (Urteil vom 16.05.2007, Az. 12 U 2119/06).

Das Oberlandesgericht Nürnberg vertritt – m. E. zutreffende – Ansicht, dass nach Ziff. 29.2 ADSp die Vereinbarung einer *Schadensbeteiligung* des Spediteurs grundsätzlich zulässig sei.

Allerdings sei eine solche Schadensbeteiligung des Spediteurs nur im Innenverhältnis zu seinem Versicherer zulässig.

Im Außenverhältnis zu dem Auftraggeber sei demgegenüber eine Einschränkung des Versicherungsschutzes unzulässig.

Dies ergäbe sich aus dem Sicherungszweck der Ziff. 29 ADSp, welcher zwar keinen Direktanspruch des Auftraggebers gegen den Versicherer begründe, den Auftraggeber jedoch im Falle der Insolvenz des Spediteurs sichern soll (vgl. Herber: Pflichtversicherung für den Spediteur – mit vielen Fragezeichen, TransportR. 2004, S. 229 ff Nr. 3).

Das Oberlandesgericht Nürnberg hat daher eine zwischen dem Spediteur und seinem Versicherer vereinbarte „Selbstbehalt“ (von EUR 25.000,00) mit Ziff. 29.3 ADSp nicht für vereinbar erachtet.

Zur Begründung führt das Oberlandesgericht Nürnberg aus, dass i. E. Versicherungsschutz zu Gunsten des Spediteurs erst oberhalb des vereinbarten Selbstbehaltes einsetzte, mit der Folge, dass der Auftraggeber des Spediteurs bei einer Insolvenz des Spediteurs im Umfange des Selbstbehaltes nicht geschützt sei.

Die ADSp seien als sog. Allgemeine Geschäftsbedingungen dabei im Zweifel zu Lasten des Spediteurs als deren Verwender auszulegen.

Der Beklagte Spediteur konnte sich daher nicht auf die ADSp berufen und hatte für den in seinem Gewahrsam eingetretenen Schaden der Höhe nach unbegrenzt einzustehen.

Ich rede höflich eine Beachtung bei der Regressführung, insbesondere aber auch bei der Ausgestaltung von Verkehrshaftungsversicherungsbedingungen an.

Grimme

Inkrafttreten des Versicherungsvermittlergesetzes

Am 22. Mai 2007 ist nach einem schwierigen Gesetzgebungsverfahren das Gesetz zur Neuregelung des Versicherungsvermittlerrechts vom 19. Dezember 2006 (VersVermG) in Kraft getreten, mit dem die Versicherungsvermittlerrichtlinie Nr. 2002/92/EG vom 9. Dezember 2002 in deutsches Recht umgesetzt wurde. Es beinhaltet wichtige Änderungen der Gewerbeordnung (GewO) und des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG). Zudem ist die Verordnung über die Versicherungsvermittlung und -beratung (VersVermVO) erlassen worden. Das Gesetz sieht eine neue Erlaubnis- und

Registrierungspflicht für selbständige Versicherungsvermittler und -berater vor und führt bestimmte Dokumentations- und Informationspflichten für diese Gewerbetreibenden ein. Insbesondere ist die Zulassung als Versicherungsvermittler künftig an das Vorliegen einer ausreichenden Sachkunde und Vermögensschadenabsicherung für die Kunden geknüpft. Die wichtigsten Neuerungen möchten wir Ihnen im folgenden kurz darstellen.

Das Gesetz gilt gem. §§ 34 d Abs. 1, 34 e Abs. 1 GewO und § 42 a Abs. 1 VVG für gewerbsmäßige Versicherungsvermittler (d. h. hauptberufliche und nebenberufliche Versicherungsvertreter, Mehrfachagenten, Versicherungsmakler) sowie Versicherungsberater. Arbeitnehmer werden von dem künftigen Gesetz nicht direkt erfasst, weil sie keine gewerbsmäßigen Versicherungsvermittler bzw. -berater sind. Allerdings ist sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer über eine geeignete Qualifikation verfügen. Nicht unter das Gesetz fallen ferner reine Schadensabwickler, Tippgeber, Vermittler von einfachen und kleineren Versicherungen (Jahresprämie bis Euro 500) und Vermittler von Versicherungen, die eine Zusatzleistung zu anderen Produkten darstellen (z. B. Transportversicherungen durch Spediteure bzw. Frachtführer, Reiseversicherungen durch Reiseveranstalter und Bausparlebensversicherungen durch Bausparkassen).

Das Gesetz findet auch auf Assekura-deure Anwendung, da diese nach dessen ratio als Versicherungsvertreter zu qualifizieren sind.

Grundsätzlich bedarf jeder Versicherungsvermittler und -berater ab dem 22. Mai 2007 einer Erlaubnis gemäß §§ 34 d Abs. 1, 34 e Abs. 1 GewO durch die für seinen Hauptsitz zuständige Industrie- und Handelskammer

(IHK). Hiervon gibt es allerdings Ausnahmen:

- Versicherungsvermittler und -berater, die mindestens seit dem 31. Dezember 2006 als solche tätig sind, bedürfen gemäß § 156 Abs. 1 GewO erst ab dem 1. Januar 2009 einer Erlaubnis.
- Nach § 34 d Abs. 4 GewO bedarf ein Versicherungsvermittler keiner Erlaubnis, wenn er seine Tätigkeit als Versicherungsvermittler ausschließlich im Auftrag eines oder, wenn die Versicherungsprodukte nicht in Konkurrenz stehen, mehrerer im Inland zum Geschäftsbetrieb befugten Versicherungsunternehmen ausübt und durch das oder die Versicherungsunternehmen für ihn die uneingeschränkte Haftung aus seiner Vermittlertätigkeit übernommen wird.
- Keiner Erlaubnis bedarf ferner ein Versicherungsvermittler und -berater gemäß §§ 34 d Abs. 5, 34 e Abs. 2 GewO, wenn er in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderem Vertragsstaat des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum niedergelassen ist und die Eintragung in ein Register nach Art. 3 der Richtlinie nachweisen kann.

Wer der Erlaubnispflicht gemäß §§ 34 d Abs. 1, 34 e Abs. 1 GewO unterliegt, muss eine so genannte Sachkundeprüfung ablegen. Gegenstand dieser schriftlichen und mündlichen Prüfung vor der IHK sind gemäß § 1 Abs. 2 VersVermVO die Kundenberatung, rechtliche Grundlagen, die Vorsorge und die Sach- bzw. Vermögensversicherung. Die Sachkunde wird ohne Prüfung anerkannt, wenn beispielsweise

ein Abschluss als Versicherungskaufmann, Versicherungsfachwirt oder ähnliche Abschlüsse nachgewiesen werden können.

Hier gibt es allerdings eine Ausnahme für „alte Hasen“: Gewerbetreibende, die seit dem 31. August 2000 ununterbrochen als Versicherungsvermittler oder -berater tätig sind, bedürfen gemäß § 1 Abs. 4 VersVermVO keiner Sachkundeprüfung, sofern sie sich bis zum 1. Januar 2009 in das so genannte Vermittlerregister nach § 11 a Abs. 1 GewO haben eintragen lassen oder die Erlaubnis beantragt haben. Hieraus folgt, dass Versicherungsvermittler und -berater, die ihre Tätigkeit zwischen dem 1. September 2000 und dem 31. Dezember 2007 aufgenommen haben, für ihre Tätigkeit ab dem 1. Januar 2009 eine Sachkundeprüfung ablegen müssen, sofern ihnen nicht ein anderer Befreiungstatbestand zugute kommt.

Bei juristischen Personen kommt es für die Sachkundeprüfung auf die natürlichen Personen an, die innerhalb des für die Geschäftsführung verantwortlichen Organs für die Vermittlungs- bzw. Beratungstätigkeit zuständig sind. Allerdings besteht insoweit die Möglichkeit, dass auf von der Geschäftsführung beauftragte Aufsichtspersonen abgestellt wird, sofern diese dafür sorgen können, dass alle unmittelbar mit der Versicherungsvermittlung bzw. -beratung betrauten Personen ihrem Tätigkeitsfeld entsprechend qualifiziert sind.

Jeder Versicherungsvermittler und -berater muss gemäß §§ 34 d Abs. 2, 34 e Abs. 2 GewO künftig auch über eine Berufshaftpflichtversicherung verfügen. Dieses Erfordernis gilt unabhängig von der (aufgeschobenen) Befreiung von der Sachkundeprüfung. Die Mindestversicherungssumme beträgt gemäß § 9 Abs. 2 VersiVermVO Euro 1.000.000 für jeden Versicherungs-

fall und Euro 1.500.000 für alle Versicherungsfälle eines Jahres.

Gemäß §§ 11 a, 34 d Abs. 7, 34 e Abs. 2 GewO sind alle Versicherungsvermittler und –berater verpflichtet, sich bei der IHK registrieren zu lassen. Für bereits vor dem 1. Januar 2007 tätige Versicherungsvermittler und -berater gilt die Registrierungspflicht gemäß § 156 Abs. 1 GewO erst ab dem 1. Januar 2009. Bei der Registrierung sind grundlegende Daten zur Person des Versicherungsvermittlers und -beraters (bei juristischen Personen auch der natürlichen Personen, die innerhalb des für die Geschäftsführung verantwortlichen Organs für die Vermittlungs- bzw. Beratungstätigkeit zuständig sind) wie auch zu seiner Geschäftstätigkeit anzugeben. In das Vermittlerregister kann auch mittels Aufrufs von Internetseiten Einsicht genommen werden.

Das neue Recht enthält zudem umfassende Informations-, Beratungs- und Dokumentationspflichten für den Versicherungsvermittler und –berater. Vor Abschluss jedes ersten Versicherungsvertrags und erforderlichenfalls bei Änderung oder Erneuerung des Vertrags muss der Versicherungsvermittler und -berater dem Kunden in Textform gemäß § 11 VersVermVO folgendes mitteilen:

- seinen Namen und seine Anschrift;
- in welches Register er eingetragen wurde und auf welche Weise sich die Eintragung überprüfen lässt;
- ob er eine direkte oder indirekte Beteiligung von über 10 % an den Stimmrechten oder am Kapital eines bestimmten Versicherungsunternehmens besitzt;
- ob ein bestimmtes Versicherungsunternehmen oder das Mutterunternehmen eines bestimmten Versicherungsunter-

nehmens eine direkte oder indirekte Beteiligung von über 10 % an den Stimmrechten oder am Kapital des Versicherungsvermittlers bzw. -beraters besitzt;

- Angaben über das Beschwerdeverfahren, die es dem Kunden ermöglichen, Beschwerden über Versicherungsvermittler bzw. -berater einzureichen und Angaben über das außergerichtliche Abhilfe- bzw. Streitschlichtungsverfahren bei dem Ombudsmann.

Bei Vorenthaltung dieser zu erteilenden Auskünfte muss der Versicherungsvermittler bzw. -berater mit einer Geldbuße von bis zu Euro 2.500 rechnen. Lediglich bei der Vermittlung von Rückversicherungen oder Versicherungen für Großrisiken gilt keine Selbstauskunftspflicht.

Vor Abschluss eines Versicherungsvertrags hat der Versicherungsvermittler und –berater gemäß §§ 42 b bis 42 d, 42 j VVG und § 14 VersVermVO insbesondere anhand der von dem Kunden gemachten Angaben dessen Wünsche und Bedürfnisse sowie die Gründe für jeden dem Kunden erteilten Rat hinsichtlich des empfohlenen Versicherungsprodukts genau anzugeben, und zwar schriftlich in klarer und verständlicher Art und Weise. Diese Angaben und der damit verbundene Aufwand sollen in einem angemessenen Verhältnis zur Prämie stehen und der Komplexität des angebotenen Versicherungsvertrags angepasst sein.

Dem Kunden muss deutlich gemacht werden, auf welcher Markt- und Informationsgrundlage der Versicherungsvermittler und -berater tätig wird und welche Versicherer berücksichtigt werden. Der Versicherungsvermittler und -berater hat hierbei insbesondere die Pflicht, eine für seine Empfehlung hinreichende Anzahl von Alternativen zu

berücksichtigen, es sei denn, er als Versicherungsvertreter oder Mehrfachagent ist in seiner Versicherer- und Vertragsauswahl eingeschränkt und informiert den Kunden entsprechend.

Die Erlaubnispflicht für Versicherungsvermittler hat noch eine weitere Auswirkung. § 5 Abs. 3 Telemediengesetz (TMG) schreibt vor, dass im Rahmen des Internet-Impressums bei zulassungspflichtigen Tätigkeiten auch die Aufsichtsbehörde mit Postadresse anzugeben ist. Dies ist die zuständige IHK.

Wir hoffen, dass wir einen kurzen Überblick über die Neuerungen verschaffen konnten. Die einzelnen Anträge und dazu gehörige Merkblätter finden Sie auf der Internetseite der jeweiligen Handelskammern, zu finden über www.dihk.de. Für weitere Fragen stehen auch wir Ihnen natürlich jederzeit gern zur Verfügung.

Andrea Meyer

Grobes Verschulden bei der Beförderung einer Sendung mit einem LKW mit Planenaufbau und Abstellung über Nacht ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen auf einem unbewachten Parkplatz an der Grenze Frankreich/ Belgien.

Das Landgericht Duisburg hat in seiner Entscheidung vom 31.05.2007, Az.: 21 O 306/06, der Klage eines Warentransportversicherers einer französischen Kosmetikfirma in voller Höhe stattgegeben.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin, mit Sitz in Frankreich, verkaufte gemäß Handelsrechnung an ein deut-

ches Unternehmen Kosmetika und Rohstoffe zur Herstellung von Kosmetika. Die Versicherungsnehmerin beauftragte die Beklagte mit der Durchführung des Transportes von Frankreich nach Deutschland. Unstreitig ist zwischen den Parteien, dass während des Transports ein Teil der Sendung verloren ging, wobei der Schaden der Höhe nach streitig ist.

Die Sendung ist seitens des Unterfrachtführers des Beklagten mit einem LKW mit Planenaufbau befördert worden. Die Ladetür des Anhängers war verplombt. Der Fahrer des Unterfrachtführers stellte den LKW auf einen unbewachten Parkplatz an der Grenze Saint Aybert (Nord) ab und legte sich in der Koje seines LKWs schlafen. In der Nacht bemerkte er, dass der Anhänger sich bewegte und stellte fest, dass jemand die Türen des Anhängers geöffnet hatte. Ferner bemerkte er, dass drei Personen vom Anhänger sprangen und zu Fuß flüchteten. Er sah einen weißen Kastenwagen davonfahren und er stellte fest, dass die Plane des Anhängers auf der linken Seite ca. 25 cm lang aufgeschlitzt und die Plombe an der Anhängertür gebrochen war. Drei Paletten, die seitens der Versicherungsnehmerin zum Versand übergebenen Artikel, waren beraubt worden. Diese Angaben hatte der Fahrer gegenüber der französischen Polizei zu Protokoll gegeben.

Die Klägerin vertritt die Ansicht, dass die Beklagte gem. Art. 17, 29 CMR, § 459 HGB entsprechend zu verurteilen sei. Nach Ansicht der Klägerin steht ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten fest. Die Beklagte habe erkennbar hochwertige, leicht absetzbare und mithin höchst diebstahlgefährdete Güter zur Beförderung übernommen, aber offenbar mit einem Planen-LKW, der keinerlei Schutz gegen Zugriff von Außen bietet, mit nur einem Fahrer befördert und den fraglichen LKW zudem noch unbewacht über Nacht auf

einem unbewachten Parkplatz in Frankreich abgestellt, obwohl es in dieser Gegend des Pas de Calais regelmäßig zu Beraubungen von LKW komme.

Die Beklagte hingegen vertritt die Ansicht, dass der Fahrer sich in jeder Hinsicht, auch insbesondere nach Entdeckung des Diebstahls korrekt und umsichtig verhalten habe. Der LKW sei mittels einer Plane ordnungsgemäß verschlossen und zusätzlich verplombt gewesen. Der Fahrer habe den LKW samt Ladung nicht allein gelassen, sondern habe sich schlafend in der Kabine des LKW befunden.

Zur Begründung hat das Landgericht Duisburg folgendes ausgeführt:

Die Beklagte muss an die Klägerin gem. § 67 VVG, § 459 HBG, Art. 17, 29 CMR Schadensersatz aufgrund des Teilverlustes der Sendung leisten.

Entgegen der Ansicht der Beklagten haftet diese für grobes Verschulden im Sinne von Art. 29 CMR, § 429 HGB.

Das Landgericht unterstellt, dass das, was der Fahrer zu Protokoll der französischen Polizei über den Diebstahl angegeben hat, zutrifft. Hieraus ergibt sich jedoch bereits, das grobes Verschulden vorliegt, nämlich leichtfertiges Verhalten in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird.

Bereits aus dem CMR-Frachtbrief ergibt sich, dass es sich um eine wertvolle und damit grundsätzlich diebstahlsgefährdete Sendung handelt. Weiter entspricht es groben Verschulden, wenn eine solche diebstahlsgefährdete Sendung mit einem LKW mit Planenaufbau befördert wird und ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen auf einem Parkplatz an der Grenze Frankreich/ Belgien abgestellt wird. Der Planenaufbau bietet keinerlei Schutz gegen Diebstahl und auch die Verplomb-

ung der Ladetür des Anhängers, stellt keinen relevanten Schutz dar.

Ferner wurde der LKW mit Planenaufbau auf einen nicht bewachten Parkplatz abgestellt. Die Tatsache, dass Polizeifahrzeuge in regelmäßigen oder unregelmäßigen Zeitabständen über den Parkplatz fahren, bedeutet nicht, dass es sich um einen bewachten Parkplatz handelt und stellt insbesondere keine relevante Sicherung dar.

Die Höhe des Schadens war zwischen den Parteien streitig, so dass das Landgericht die seitens der Klägerin genannten Zeugen vernommen hat. Die Beweisaufnahme bestätigte die Schadenshöhe, so dass die Beklagte antragsgemäß verurteilt wurde.

Angela Schütte

Aus aktuellem Anlass: Inkrafttreten des Umweltschadensgesetzes (UschadG) zum November 2007.

Der Bundestag hat in Umsetzung einer entsprechenden EG Richtlinie (2004/35) das Umweltschadensgesetz verabschiedet, welches im November diesen Jahres in Kraft treten wird.

Zusammengefasst kommt dieses Gesetz, mit weitreichenden Pflichten, bei Umweltschädigungen jeglicher Art zur Anwendung. Der Begriff des Umweltschadens ist dabei denkbar weit gefasst und meint nach § 2 UschadG jede Schädigung von natürlichen Lebensräumen, von Gewässern oder von Böden.

Für unsere Mandanten aus dem Speditions- und Frachtführerbereich können sich hieraus erhebliche Haftungsrisiken, insbesondere im Zusammenhang

mit dem Transport von Gefahrgütern ergeben:

§ 2 Abs. 3 USchadG führt dazu -sehr weitreichend- aus, dass Verantwortlicher für einen Umweltschaden jede natürliche oder juristische Person ist, die einen Beruf ausübt und durch diese Ausübung einen Umweltschaden oder die unmittelbare Gefahr eines solchen verursacht hat. Achtung: Als Neuerung kann auch von einzelnen Personen, die bei der Firma angestellt sind, und nicht nur von der Firma selber Ersatz bzw. Schadensbeseitigung verlangt werden.

Neu ist, dass dem Schädiger nicht nur Ersatzpflichten für von ihm verursachte Umweltschäden, sondern vorgelagert auch umfangreiche Beseitigungs- und Sicherungspflichten auferlegt werden. So muss der für den Schaden verantwortliche unverzüglich die zuständige Behörde informieren. Unverzüglich ist hierbei als „ohne schuldhaftes Zögern“ zu verstehen. Dem Verantwortlichen ist es hiernach wohl erlaubt, zunächst eigenen Ermittlungen zum Schaden und zur Intensität anzustellen, wobei die Toleranzgrenze hier auch von der Intensität des eingetretenen Schadens abhängt. Der Verantwortliche hat weiter alle im Rahmen seiner Sanierungspflicht durchzuführenden Maßnahmen mit der zuständigen Behörde abzustimmen und sich die Maßnahmen entsprechend deren Geeignetheit und Zweckmäßigkeit genehmigen zu lassen.

§ 9 Abs. 1 USchadG stellt bezüglich des Umfangs der Ersatzpflicht unmissverständlich klar: *„Der Verantwortliche trägt vorbehaltlich von Ansprüchen gegen die Behörden oder Dritte die Kosten für die Vermeidungs- Schadensbegrenzung- und Sanierungsmaßnahmen.“*

Es handelt sich also um eine Art öffentlich rechtlichen- Erstattungsanspruch.

Nach § 10 USchadG kann die Behörde die Beseitigungsmaßnahmen per Verwaltungsakt, also mit Zwangsmitteln durchsetzen. Gegen diese sind die üblichen Rechtsmittel gegen Verwaltungsakte möglich (Widerspruch gegenüber der Behörde bzw. Anfechtungsklage vor dem Verwaltungsgericht).

Denkbar ist z.B. dass nach einem LKW Unfall Gefahrgut in die Umwelt gelangt. Das LKW Unternehmen würde nach dem USchadG unbegrenzt für alle durch den LKW Betrieb verursachten Schäden haften. Dies kann bekanntlich, z.B. bei Bodenkontaminierung oder ähnlichen, schnell in den sechs- oder gar siebenstelligen Bereich gehen.

Für die meisten Schädigungshandlungen ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 USchadG Verschulden, also Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Schädigers erforderlich.

Insofern wird vom Gesetzgeber zumindest ein gewisses Korrektiv eingebaut, um eine ohnehin schon ausufernde Haftung wenigsten etwas zu einzuschränken.

Weiter verlangt das USchadG Kausalität, also Ursächlichkeit der beruflichen Tätigkeit für den Umweltschaden. Das bedeutet, es muss dem vermeintlichen Schädiger nachgewiesen werden, dass gerade seine berufsbedingte Handlung für den Schaden ursächlich geworden sein muss. Zudem nimmt das USchadG in § 3 Abs. 4 eine wichtige Ausnahme und Erleichterung zu Gunsten des verdächtigen vermeintlichen Verursachers vor: Ist die Verschmutzung nicht klar von anderen abgrenzbar, so muss der Verursacher eindeutig erkannt worden sein und auch hier

ein ursächlicher Zusammenhang zur Schadenverursachung bestehen.

Zu beachten sind, gerade für unsere Mandantschaft aus Frachtführern und Spediteuren, allerdings folgende Besonderheiten:

Nach § 3 Abs. 1 Nr.1 UschadG besteht eine verschuldensunabhängige Haftung für Umweltschäden, die aus einer der Anlage 1 des Gesetzes beschriebenen beruflichen Tätigkeiten herresultieren. Interessant sind hier insbesondere Nr. 2 und Nr. 8 der Anlage. Nach Nr. 2 besteht eine Garantiehafung unter anderem auch für den Transport von Müll bzw. Abfall. Nr. 8 der Anlage legt weiter eine verschuldensunabhängige Haftung für Gefahrguttransporte, gleich ob auf der Straße, auf See oder in der Luft, fest.

Um bei dem o.a. Beispiel zu bleiben: Für einen LKW Unfall mit Gefahrgut bestünde eine Haftung, unabhängig von der Frage ob ein Verschulden oder eine Mitschuld des LKW Fahrers bzw. des LKW Unternehmens überhaupt gegeben ist. So wie Gefahrgut vom LKW auf die Straße oder sonst in die Natur austritt, ist hiernach das LKW Unternehmen bzw. der Fahrer automatisch verpflichtet, alle Schadensminderungs- und Sicherungsmaßnahmen durchzuführen und er hat auch alle dafür anfallenden Kosten zu übernehmen.

Fazit: Der privaten Wirtschaft werden dem allgemeinen Trend entsprechend wieder einmal mehr Verantwortlichkeiten für die Umwelt auferlegt. Wenn man insbesondere die für Gefahrguttransporte mögliche Schadensszenarien einmal zu Ende denkt, so ergeben sich erhebliche finanzielle Risiken, die im Extremfall wohl zur Insolvenz, auch von mittelständischen Unternehmen, führen könnten.

Zwar wird eine Versicherungspflicht im UschadG nicht geregelt, es ist aber der Abschluss einer Versicherung gegen Haftungsrisiken aus diesem Gesetz ratsam. Problematisch ist, dass es für die zu versichernden Risiken wohl bisher kein vernünftiges Angebot am Versicherungsmarkt gibt. Dies ist insofern nicht weiter verwunderlich, als dass die Risiken nur sehr schwer kalkulierbar sind und Prämien wohl in extremer Höhe fällig wären.

Längerfristig wäre evtl. zu erwägen, eine entsprechende Deckung mit in die üblichen Verkehrshaftungs- bzw. Speditionsversicherungspolicen aufzunehmen. Das Risiko einer unkalkulierbaren Schadenshöhe könnte vom Versicherer durch entsprechende Maxima eingegrenzt werden. Weiter müssten wohl auch Deckungsbegrenzungen für Folgeschäden eingearbeitet werden, da diese wohl -auch unter versicherungsmathematischen Gesichtspunkten- nicht kalkulierbar sind.

Jedenfalls sollten Frachtführer, Spediteure und Versicherer Überlegungen bezüglich eines entsprechenden Einschlusses in die Deckung nicht „auf die ganz lange Bank schieben“:

Nach der bereits zu Beginn angesprochenen EU Richtlinie (Art. 14) sollen die Mitgliedstaaten „Anreize zur Schaffung von Instrumenten und Märkten der Deckungsvorsorge“ schaffen. Die Bundesregierung hat nicht von der zunächst angedachten Möglichkeit, eine Verordnungsermächtigung aufzunehmen, Gebrauch gemacht. Nach dieser hätte zumindest teilweise die Möglichkeit bestanden, ein entsprechendes Pflichtversicherungserfordernis aufzunehmen. Es bleibt abzuwarten, ob aufgrund der zunehmenden sensiblen Behandlung von Umweltthemen in absehbarer Zeit weitere Vorschriften bezüglich einer Versicherungspflicht folgen werden.

Dem LKW Unternehmer (ebenso Reedereien und Luftfrachtunternehmen), der mit dem Transport von Gefahrgut oder Abfällen befasst ist, kann ansonsten nur zu noch sorgfältigerem Riskmanagement geraten werden, damit solche Verschmutzungen überhaupt nicht vorkommen. Sollte der Fall doch eintreten, sollten jedenfalls entsprechende Notfallpläne und Anweisungen existieren und diese auch im LKW vorhanden sein.

Malte Neuhaus

Formale „Fallstricke“ im Rahmen des Regresses gegen den Luftfrachtführer

Seit der Einführung des Montrealer Übereinkommens ist eine Tendenz der Luftfrachtführer zu erkennen, Regresse der Ladungsinteressenten aus formalen Gründen abzulehnen. Dies scheint seinen Grund in dem Wegfall des „Damoklesschwertes“ der Haftungsdurchbrechung wegen qualifizierten Verschuldens gem. Art. 29 WA zu haben. Wegen der nunmehr unverbrüchlichen Haftung auf 17 SZR je kg Schadengewicht sind die Prozessrisiken für den Luftfrachtführer überschaubar geworden.

Einfallstor der Haftungsablehnung ist die fristgerechte Schadenanzeige gem. Art. 31 MÜ. Beschädigungen des Gutes müssen dem Luftfrachtführer binnen 14 Tage nach der Annahme angezeigt werden. Für Verspätungen besteht eine Frist von 21 Tagen. Da es sich bei der Anzeigepflichtung um eine gesetzliche Ausschlussfrist handelt, geht der Anspruchsteller bei Versäumung der Frist seines Anspruchs verlustig. Dies ist im Rahmen einer

gerichtlichen Auseinandersetzung von Amts wegen zu prüfen.

Bereits bei Eintritt eines Verlustes beginnen die Schwierigkeiten. Der Verlust ist Art. 31 MÜ nicht erwähnt. Die vertragliche Vereinbarung von Anzeigepflichten sollte gem. Art. 31 II, Art. 26 MÜ nichtig sein. Doch bereits bei dem Eintritt von Teilverlusten begegnet die Definition des Verlustes Schwierigkeiten. Gehen von mehreren selbständigen Frachtstücken, die in einem Luftfrachtbrief zusammengefasst sind, einzelne verloren, so wird eine Anzeigepflicht zumeist verneint, da sich der Frachtführer in einer ähnlichen Situation wie beim Verlust befindet. Wurde das beförderte Gut dagegen im Luftfrachtbrief nur als eine einzige Beförderungseinheit ausgewiesen, so soll sich ein Teilverlust regelmäßig als eine nach Art. 31 II MÜ anzeigebedürftige Beschädigung darstellen. Im Rahmen von Teilverlust ist somit für die Qualifizierung Verlust/Beschädigung auf den Inhalt des Luftfrachtbriefes abzustellen.

Aber auch im Rahmen von Sendungsbeschädigungen droht dem Ladungsinteressenten bei Nichtbeachtung der Rechtsprechung der Rechtsverlust. Man sollte annehmen, dass eine sehr kurze Ausschlussfristvorschrift von der Rechtsprechung restriktiv ausgelegt würde. Das Gegenteil ist der Fall. Vor allem im Hinblick auf die am Flughafen vorgenommenen Tatbestandsaufnahmen ist auf ein erhebliches Risiko hinzuweisen. Grundsätzlich soll eine weitere Anzeige entbehrlich ein, wenn der Luftfrachtführer bereits durch die Tatbestandsabschreibung von der Beschädigung Kenntnis hatte. Zumeist werden die Tatbestandsaufnahmen vom Luftfrachtführer bzw. dessen Handlingagenten durchgeführt. Nach einer weit verbreiteten Ansicht in der Rechtsprechung (OLG Frankfurt/Main Urt. v. 08.10.1996 – 5 U 18/95, Transport-

recht 97,287 ff. ; a.M. OLG München Urt. v. 30.12.1994 – 7 U 7322/93, TransportR 95, 300 ff.) entlastet die Feststellung eines Schadens durch Tatbestandsaufnahme den Absender oder Empfänger nicht von der Obliegenheit der Schadenanzeige, wenn die Feststellung des Schadens nur auf die Verpackung und nicht auf den Inhalt bezogen ist. Abgemildert wird diese Rechtsprechung zumeist in den Fällen, in denen aufgrund des Schadenbildes zwangsläufig von einer Beschädigung der Verpackung auf die Beschädigung des Inhalts geschlossen werden kann. Sobald jedoch nicht aus jedem als beschädigt aufgenommenen Packstück eine Inhaltsbeschädigung geltend gemacht wird, entfällt diese Zwangsläufigkeit. Daher sollte in jedem Fall eine weitere Schadenanzeige bezüglich einer Inhaltsbeschädigung im Rahmen der 14-Tagefrist erfolgen, wenn die Tatbestandsaufnahme nur Verpackungsbeschädigungen enthält.

Aber auch im Rahmen eines Verspätungsschadens hält die Vorschrift des Art. 31 II MÜ eine Überraschung für den Anspruchsteller bereit. Häufig steht im Rahmen von Verspätungen vorab ein Sendungsverlust im Raum.

Die verloren geglaubte Sendung taucht wieder auf und wird dem Empfänger ausgeliefert. Hat der Empfänger vorab eine Schadenanzeige wegen des Verlustes an den Luftfrachtführer gerichtet, so deckt diese nicht die Verspätungsanzeige, wenn hier nicht bereits explizit Schäden erwähnt werden, die ihren Grund in der verspäteten Verschaffung des Gutes haben. Daher sollte immer eine weitere Schadenanzeige bzgl. Verspätungsschäden innerhalb der 21-Tagefrist erfolgen, auch wenn bereits der Verlust gerügt wurde.

Zum Abschluss noch ein kurzer Hinweis auf die Anwendbarkeit des MÜ im Hinblick auf Luftfrachttransporte von und nach Hong Kong. Die Volksrepublik China hat den Vorbehalt bezüglich Hong Kong zum 15.12.2006 aufgehoben, so dass von diesem Zeitpunkt an das Montrealer Übereinkommen Wirkung für Hong Kong Im-/ Exporte entfaltet. Der „Segen“ des Art. 29 WA findet somit nur noch für Lufttransporte bis Ende letzten Jahres Anwendung.

Stephan Göke

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme: b.grimme@grimme-kollegen.de

Andrea Meyer: a.meyer@grimme-kollegen.de

Angela Schütte: a.schuette@grimme-kollegen.de

Malte Neuhaus: m.neuhaus@grimme-kollegen.de

Stephan Göke: s.goeke@grimme-kollegen.de

Grimme & Kollegen, Neumühlen 15, 22763 Hamburg Tel.: +49 40 32 57 87 70 Fax:
+49 40 32 57 87 99