

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



NEWSLETTER #3-4/2012

Aus dem Inhalt:

Art. 29 CMR und das fehlende
Vorhängeschloss

von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: BGH, Urteil vom 01.07.2010, Az. I ZR 176/08; LG Hamburg, Urteil vom 29.03.2012, Az. 403 HKS 1/11; Kosten des Vorverfahrens; qualifiziertes Verschulden, Artikel 29 CMR; § 280 BGB, §§ 249 ff. BGB

Das Recht der Schiffskollisionen

von Hannes Gärtner LL.M.

Seite 4

Schlagworte: Schiffskollision, Havarie, § 735 HGB, § 902 HGB, Internationales Kollisionsübereinkommen

Haftung des Sammelladungsspediteurs

von Angela Schütte

Seite 7

Schlagworte: BGH, Urteil vom 07.04.2011, Az. I ZR 15/10, Fixkostenspedition, Sammelladung, Sendungsverlust auf dem Nachlauf

Haftet die Ladestelle für Eis auf den
Containern?

von Michael Karschau

Seite 9

Schlagworte: Eis, Container, Unfall, OLG Celle, Beschluss vom 28.02.2007, Az. 322 Ss 39/07, Leiter der Ladearbeiten, Beförderungssicherheit, Betriebssicherheit, § 22 StVO, § 7 StVG, Risikomanagement

Warnung vor Versicherungsbetrug

von Michael Karschau

Seite 13

Schlagworte: Betrug, Versicherungsbetrug, Scheingesellschaften, Transportversicherung, Verkehrshaftung, Polizei, Warnung

Ihre Ansprechpartner

Seite 14

Weihnachtsgrüsse

Seite 14

Art. 29 CMR und das fehlende Vorhängeschloss

Es war einmal ein polnischer Frachtführer, der – am Ende einer längeren Transportkette – eine Partie Flachbildschirme von Polen nach Deutschland zu befördern hatte.

Der polnische Frachtführer führte die gegenständliche Beförderung mit einem Planen-LKW durch, welcher durch Zollschnur und Plombe gesichert gewesen ist.

Bei einer Übernachtung auf einem an der BAB A 2 gelegenen Autobahnparkplatz, schnitten unbekannte die Plane des Trailers auf, erbrachen Zollschnur und Zollsiegel und bemächtigten sich über – über die Türen des Aufliegers – eines Teils der Ladung.

Das Landgericht Hamburg hat in dem Verfahren mit dem Aktenzeichen 420 HKO 30/12 wegen der vorbeschriebenen Geschehnisse ein qualifiziertes Verschulden des polnischen Frachtführers angenommen, welches sich die Beklagte des vorgenannten Verfahrens nach Art. 3 CMR zurechnen zu lassen habe und daher für den gegenständlichen Schaden gemäß Art. 29 CMR, § 435 HGB, §§ 249 ff. BGB der Höhe nach unbegrenzt hafte (Landgericht Hamburg, Urteil vom 19.09.2012, Az. 420 HKO 30/12).

Die Klägerin hatte ihre Ansprüche dabei (zunächst) nur auf die Vorschrift des Art. 29 CMR gestützt.

Und erst im Termin zur mündlichen Verhandlung erklärt, dass sie auch Ansprüche nach §§ 249 ff. BGB geltend mache.

Da der BGH in einer unserer Sachen mit Urteil vom 30.09.2010, Az. I ZR 39/09 = TransportR. 2010, 239 (440) festgeschrieben hatte, dass Art. 29 CMR keine weitergehenden Ansprüche, als solche nach Art. 23 CMR begründen könne, sondern sich weitergehende Ansprüche allenfalls nach den ergänzend heranzuziehenden Vorschriften des nationalen Rechts ergeben können, wobei dem Anspruchssteller ein Wahlrecht zusteht, war fraglich, ob die (anwaltlich) vertretene Klägerin ihr entsprechendes Wahlrecht nicht schon hätte in der Klageschrift ausüben müssen.

Mit der Folge, dass die Haftung der Beklagten nach Art. 23, 29 CMR bereits ob des angekündigten Antrags der Klägerin und dessen Begründung begrenzt gewesen wäre.

Das Landgericht Hamburg hat sich in seiner vorgenannten Entscheidung jedoch der Auffassung gezeigt, dass der Anspruchsteller sein entsprechendes Wahlrecht bis zum Schluss der (letzten) mündlichen Verhandlung ausüben könne.

Das Landgericht Hamburg hat weiter festgeschrieben, dass die Beantwortung der Frage, ob dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen sei, von den Umständen des Einzelfalls abhinge.

Es käme mithin entscheidend darauf an, ob die getroffenen Maßnahmen den aktuell erforderlichen Sorgfaltsanforderungen genügen.

Je größer die mit der Gütebeförderung verbundenen Risiken, desto höhere Anforderungen sind dabei an die zu treffenden Sicherungsmaßnahmen zu stellen.

Von besonderer Bedeutung sei dabei mit der Rechtsprechung des BGH, ob das gut leicht verwertbar und damit besonders diebstahlsgefährdet sei, welchen Wert es habe, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gab, um vorbeschriebene Pausen einzuhalten (so auch: BGH, Urteil vom 06.06.2007, Az. I ZR 123/04 Randziffer 19).

Dies vorweggeschickt, hat das Landgericht Hamburg weder aus dem Umstand, dass ein Planen-LKW, noch das Abstellen des LKW zum Zeitpunkt des Diebstahls über Nacht auf einer Autobahnraststätte in Deutschland als leichtfertig angesehen.

Das Landgericht Hamburg ist – ebenso wie das Kammergericht Berlin (vgl. LG Berlin, TransportR. 2011, S. 188) – der Auffassung, dass auf belebten Autobahnraststätten in Deutschland grundsätzlich keine objektiv gegebene erhöhte Gefahrenlage für Diebstähle vorliegt.

Etwas anderes gelte nur dann, wenn dem Frachtführer, vor Antritt der Reise, hinsichtlich des konkreten Parkplatzes z.B. von Behörden oder Transportverbänden,

entsprechende Auskünfte über eine besonderen Gefahrenlage vorgelegen hätten, wofür die Klägerin jedoch beweispflichtig geblieben wäre (zur Darlegungslast: vgl. BGH, Urteil vom 10.12.2009, Az. I ZR 154/07, Randziffer 20).

Und wäre der Frachtführer auch nur nach entsprechenden Auskünften über eine besondere Gefahrenlage verpflichtet gewesen, einen Kastenwagen einzusetzen bzw. den LKW nur auf bewachten Parkplätzen abzustellen.

Das Landgericht Hamburg hat eine Leichtfertigkeit im Sinne des § 435 HGB aber (allein) deswegen bejaht, da die Türen des LKW lediglich mit einer Zollschnur sowie einer leicht zu öffnenden Plombe, nicht jedoch zusätzlich auch noch mit einem Vorhängeschloss gesichert gewesen wären.

Der bloße Verschluss des (Planen-)LKW mit Zollschnur und Plombe genüge den Mindestanforderungen einer zureichenden Transportversicherung auch dann nicht, wenn sich der Fahrer schlafend im Führerhaus aufhielte.

Vielmehr bedürfe es insoweit eines hinreichend stabilen Schlosses, welches verhindere, dass Fremde die Türen des eingesetzten LKW ohne nennenswerten Widerstand öffnen können.

Dem stehe nicht entgegen, dass die Täter auch leichterding die Plane des LKW hätten aufschneiden und sich der Güter so bemächtigen können.

Vielmehr sei ein Schloss zumindest geeignet, einen Diebstahl zu erschweren, da es nicht ohne entsprechendes Werkzeug geöffnet werden könne und der Einsatz von Werkzeug auf einen beleuchteten und auch von anderen Fahrern genutztem Parkplatz für potentielle Diebe ein erhöhtes Entdeckungsrisiko bedeute.

So dass der Einsatz eines Schlosses geeignet gewesen wäre, einen Diebstahl zumindest zu erschweren, da potentiellen Dieben einem erhöhten Entdeckungsrisiko gedroht hätte.

So das Landgericht Hamburg in seiner Begründung.

Der polnische Frachtführer und unsere Mandantschaft, als Auftraggeberin der Beklagten und Auftraggeberin des polnischen Frachtführers, haben gegen die Entscheidung des Landgerichts Hamburg Berufung eingelegt, soweit das Landgericht Hamburg eine Verurteilung der Beklagten über die Haftungsbeschränkung des Art. 23 I CMR hinaus vorgenommen hat.

Über den Fortgang der Sache wird daher zu berichten sein

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: Artikel 29 CMR, § 435 HGB, §§ 249 ff. BGB, Landgericht Hamburg, Urteil vom 19.09.2012, Az. 420 HKO 30/12, Ladungsdiebstahl, qualifiziertes Verschulden, Zollschnur, Plombe

Das Recht der Schiffskollisionen

Trotz stetig steigender Sicherheitsstandards kommt es immer wieder zu Schiffskollisionen. Erst vor wenigen Tagen ist das Ro-Ro Schiff "Baltic Ace" südwestlich von Rotterdam mit dem Frachter "Corvus J" kollidiert und daraufhin gesunken. In derartigen Fällen gilt zunächst die volle Aufmerksamkeit der Rettung bzw. Bergung der verunglückten Seeleute, aber schon kurz danach stellt sich die Frage, wer für derartige Kollisionen haftet, denn hierbei entstehen Schäden die oft in die Hunderttausende, wenn nicht gar Millionen gehen.

Die Haftung für Schiffskollisionen regelt das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen, das in Deutschland durch die §§ 734 – 737 HGB umgesetzt wurde. Dabei sind drei Szenarien denkbar. Sofern die Kollision durch höhere Gewalt verursacht oder sich die Ursache des Unglücks und somit das Verschulden auch nach den abgeschlossenen Ermittlungen nicht klären lässt, ist die Haftung gemäß § 734 HGB ausgeschlossen. Wenn nach den abgeschlossenen Ermittlungen klar ist, dass eine Partei alleine für die Verursachung des Unglücks verantwortlich ist, so haftet sie für den Schaden nach § 735 HGB. Beide Fälle sind in der Praxis jedoch eher selten. Häufig dürfte es der Fall sein, dass beide in die Kollision verwickelte Parteien ein gewisses Verschulden trifft. In diesem Falle bemisst sich die Haftung gemäß

§ 735 HGB anteilig nach dem jeweiligen Verschulden.

Ein Verschulden des jeweiligen Reeders liegt dann vor, wenn die betroffene Schiffsbesatzung vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine Verhaltensregel verstoßen hat, oder die generelle Sorgfaltspflicht verletzt hat. Ein vorsätzliches Verhalten wird in der Regel jedoch schwerlich zu beweisen sein, da sich der Vorsatz sowohl auf das Nichtbeachten der Verhaltensregel, als auch auf das Eintreten des Erfolgs also der Schiffskollision richten muss. Sowohl für Vorsatz als auch Fahrlässigkeit muss das Fehlverhalten der Besatzung kausal für den Schaden sein.

Anspruchsberechtigte nach §§ 734 ff. HGB

Anspruchsberechtigt sind die Eigentümer der Ladung zum Zeitpunkt des Unglücks. Erfolgt ein Eigentumsübergang z. B. mittels Konnossement nach der Kollision, so gehen die Ansprüche aus der Kollision gegen die Reeder nicht automatisch mit über. Dies ist in der fehlenden Traditionswirkung des Konnossements begründet. Ist daher ein derartiger Forderungsübergang gewünscht, ist hierüber eine gesonderte Einigung zu erzielen, die in einem sogenannten "assignment of rights" dokumentiert werden kann.

Was tun, wenn die Ladung von einer Schiffskollision betroffen ist?

Zunächst sollte umgehend nach Bekanntwerden der Kollision eine Haftbarhaltung gegen alle an der Kollision beteiligten Personen ausgebracht werden. Dass zu diesem Zeitpunkt der genaue Hergang des Unglücks, als auch die

Schadenshöhe nicht bekannt ist, ist insofern unerheblich.

Im Nachgang ist dann ein Verschulden des jeweiligen Schiffes sowie der Besatzung nachzuweisen. Die grundsätzliche Beweislast hierfür trägt der Geschädigte. Es ist dabei ausreichend zu beweisen, dass die Schiffsbesatzung eine schuldhaft Handlung oder Unterlassung begangen hat. Daher ist es nicht nötig nachzuweisen, welche Person der Schiffsbesatzung dies getan hat.

Kann keine abschließende Gewissheit über das Verschulden erlangt werden, so genügt ein für das praktische Leben brauchbarer Grad an hoher Wahrscheinlichkeit, welcher vorgebrachte Zweifel zum Schweigen gebietet. Insofern gilt auch hier der Beweis des ersten Anscheins. Ein Verschulden gilt insofern als ausreichend nachgewiesen, wenn der Verstoß gegen eine Norm, die ein bestimmtes nautisches Verhalten vorschreibt, bewiesen werden kann. Sodann liegt es beim Reeder nachzuweisen, dass das Verletzen der Norm nicht kausal für den Schaden war.

Welche Schäden werden ersetzt?

Die Betroffenen haben nach §§ 735 ff. HGB Anspruch Ersatz derjenigen Schäden, die unmittelbar oder mittelbar als adäquate Unfallfolgen aufgetreten sind. Im Falle eines Totalverlustes ist der Verkaufspreis abzüglich eventuell ersparter Kosten zu ersetzen. Wurde die Ware zwar beschädigt, kann aber weiterverwendet werden, so ist die Wertminderung zuzüglich eventuell

entstandener Berge-, Hilfs- oder Aufarbeitungskosten zu ersetzen.

Verjährung der Ansprüche

Die Ansprüche aus §§ 735 ff. HGB unterliegen der zweijährigen Verjährungsfrist des § 902 Nr. 2 HGB. Dennoch ist diese Zeit sehr knapp bemessen, da die Ermittlung der genauen Schadensursache sowie der Schuldverteilung in der Regel viel Zeit in Anspruch nimmt. Insofern raten wir dringend zu einer umgehenden Aufklärung des Sachverhaltes, damit vor der drohenden Verjährung ein substantiiertes Anspruchsgegenstand vorgebracht werden kann, der im Falle einer fehlgeschlagenen Einigung auch einer richterlichen Überprüfung standhält.

Gerichtliche Zuständigkeit

Selten wird es vorkommen, dass beide Schiffe unter deutscher Flagge fahren und die Kollision in deutschen Hoheitsgewässern geschehen ist. Daher ist die Frage nach der gerichtlichen Zuständigkeit durch das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen geregelt.

Grundsätzlich kann eine Klage immer in dem Land anhängig gemacht werden, in dem der Beklagte seinen Sitz hat. Darüber hinaus ist es ebenso möglich, eine Klage in dem Land anhängig zu machen, in dem sich die Kollision ereignet hat. Dies ist aber nur dann der Fall, wenn der Unfall auf Binnengewässern, im Hafen oder auf der Reede geschehen ist. Sind die Schiffe daher außerhalb dieses Bereichs oder gar auf hoher See kollidiert, besteht diese Möglichkeit nicht. Darüber hinaus ist die

Zuständigkeit in einem anderen Land begründet, sofern in diesem Land ein Schiff des Beklagten arrestiert worden ist, oder die Vollziehung eines Arrests durch das Leisten einer Sicherheit gehemmt worden ist.

Anwaltlicher Beistand

Wie bereits anfänglich erwähnt, haben Schiffskollisionen häufig hohe Schäden zur Folge. Daher beschäftigen die betroffenen Reedereien viele Experten, um eine Haftung Ihrerseits verhindern zu können. Um dennoch seine Ansprüche als Ladungseigentümer durchsetzen zu können, ist eine professionelle Beratung bei der Durchsetzung der Ansprüche daher unbedingt erforderlich. Trotz der internationalen Übereinkommen haben viele Länder nach wie vor einzelne Besonderheiten in ihren Rechtsordnungen, die für unangenehme Überraschungen sorgen können. Ein internationales Netzwerk von Anwälten kann Ihnen helfen, diese Klippen zu umschiffen.

*Hannes Gärtner LL.M.
meester in de rechten (mr)*

Schlagworte: Schiffskollision, Havarie, § 735 HGB, § 902 HGB, Internationales Kollisionsübereinkommen

Haftung des Sammelladungsspediteurs

In der DVZ werden gerade in einer Serie BGH-Urteile der letzten ein/zwei Jahre vorgestellt. Unter anderem wurde in der Folge 1 das Urteil des BGH vom 07.04.2011, Az. I ZR 15/10 besprochen und hat Herr Valder zu dem Urteil die Folge gezogen: „Der Erstspediteur haftet nur für Schäden während der ersten Sammelladung wie ein Frachtführer, nicht jedoch für die zweite Sammelbeförderung. Hier trifft ihn nur das Auswahlverschulden.“ Diese bezogene Folgerung mag nach dem Urteil des BGH richtig sein. Nach unserem Dafürhalten wird jedoch verkannt, dass in der Regel der Spediteur das Gut nicht lediglich im Sammelgut transportieren lässt, sondern dass der Speditionsauftrag in der Regel zu festen Kosten vereinbart wird, so dass über § 459 HGB nach unserem Verständnis der Spediteur auch für Vor- und Nachlauf sowie gegebenenfalls einem zweiten Hauptlauf als Frachtführer haftet.

In der Entscheidung des BGH vom 07.04.2011 war Klägerin ein Verkehrshaftungsversicherer der Versicherungsnehmerin, die seitens der Versenderin zu festen Kosten mit der Besorgung eines Transports von Digitalkameras und Speicherkarten aus Deutschland zu dem Empfänger auf der Kanalinsel Guernsey beauftragt war.

Die Versicherungsnehmerin ihrerseits beauftragte die hiesige Beklagte, die wiederum die Streithelferin zu 1. mit der Durchführung der Beförderung beauftragte.

Im Verhältnis zwischen Versenderin und Versicherungsnehmerin der Klägerin war der Transport zu festen Kosten vereinbart,

während die Versicherungsnehmerin der Klägerin offensichtlich die Beklagte nicht zu festen Kosten beauftragte.

Das Sendungsgut wurde im Wege des Sammeltransports zum Lager der Streithelferin zu 1. befördert. Die Streithelferin zu 1. stellte eine neue Sammelladung zusammen und beförderte so auch das streitgegenständliche Gut nach Großbritannien, zur Streithelferin zu 2. Bei dieser kam die Sammelladung vollständig an und geriet die streitgegenständliche Sendung auf dem Transport zwischen Großbritannien und Guernsey in Verlust.

Die Empfängerin der Sendung nahm die Versicherungsnehmerin der Klägerin wegen des Verlustes auf Zahlung in Höhe von EUR 124.215,00 in Anspruch und wurde in einem Prozess vor dem LG Konstanz, 12.07.2007, 7 O 13/06 KFH, entschieden, dass die Versicherungsnehmerin der Beklagten der Empfängerin zum Ausgleich des vollen Schadens verpflichtet ist.

Die Klägerin als Verkehrshaftungsversicherer beglich den ausgeurteilten Schadensbetrag vollständig und verlangte daraufhin im Wege des Regressprozesses Zahlung der Beklagten des Schadensersatzbetrages sowie der angefallenen Kosten des Vorprozesses.

Das LG Konstanz in seinem Urteil vom 11.07.2008, 7 O 33/07 KFH, gab der Klage der Klägerin statt, wohingegen in der Berufungsinstanz das OLG Karlsruhe in Freiburg, 17.12.2009, 9 O 100/08, entschied, dass die Beklagte der Klägerin lediglich im begrenzten Umfang

in Höhe von EUR 2.247,50 Schadensersatz zu leisten habe.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil ihres Klagebegehrens weiter, während die Streithelferin zu 1. mit ihrer Anschlussrevision die vollständige Abweisung der Klage verfolgt. Sowohl Beklagter als auch Streithelferin zu 1. beantragen im Übrigen die Revision der Klägerin zurückzuweisen.

Der BGH urteilte aus, dass die Anschlussrevision der Streithelferin zu 1. Erfolg hat und zur vollständigen Abweisung der Klage führte. Die Revision der Klägerin dagegen blieb unbegründet. Sowohl das Landgericht, als auch das Berufungsgericht waren zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Haftung der Beklagten gemäß den §§ 453, 460 Abs. 2 S. 1 HGB in Verbindung mit Artikel 17, 34, 37 a CMR grundsätzlich gegeben sei.

Das Berufungsgericht jedoch entgegen der Auffassung des Landgerichts weiter zu dem Ergebnis gekommen war, dass nicht festgestellt werden könne, dass die Beklagte den tatsächlichen Wert des Gutes rechtzeitig vor dessen Übernahme gekannt habe, so dass die Beklagte lediglich auf Basis des Sendungsgewichts zu haften habe.

Der BGH jedoch kommt zu dem Ergebnis, dass sich eine Haftung der Beklagten nicht auf § 460 Abs. 2 S. 1 HGB stützen lässt. So führt der BGH aus: „Die Anwendung der frachtrechtlichen Bestimmungen ist nach dem klaren Wortlaut zu § 460 Abs. 2 S. 1 HGB auf die Beförderung des Gutes „in Sammelladung“ beschränkt. Der Spediteur haftet daher nur für den Teil der Beförderung nach Frachtrecht, auf den sich die von ihm veranlasste Beförderung in

Sammelladung bezieht... Die Sammelversendung endet mit der Ablieferung des Gutes an den vom Sammelladungsspediteur bekannten Empfänger... Das kann auch ein Empfangsspediteur sein. Die Beförderung des Gutes vom Empfangsspediteur zum Empfänger (sogenannter Nachlauf) unterfällt grundsätzlich nicht mehr dem Anwendungsbereich des § 460 Abs. 1 HGB, weil hierbei regelmäßig eine speditionelle Tätigkeit verrichtet wird, für die das frachtrechtliche Regelungsregime nicht geschaffen ist...“ Anders noch als unter der Geltung des § 413 Abs. 2 S. 1 HGB a. F. beschränkt § 460 Abs. 2 S. 1 HGB die Anwendung des Frachtrechts auf die Beförderung des Gutes „in Sammelladung“. Nur hinsichtlich des Teils der Beförderung kommt die Anwendung von Frachtrecht in Betracht.

In dem streitgegenständlichen Fall war es unstrittig, dass die von der Beklagten veranlasste Sammelladung mit der Ankunft des Gutes im Lager der Streithelferin zu 1. beendet war. Da weiter unstrittig die streitgegenständliche Sendung erst im Gewahrsam des von der Streithelferin zu 2. beauftragtem Transportunternehmen in Verlust geriet, kommt eine Haftung der Beklagten nach § 460 Abs. 2 S. 1 HGB in Verbindung mit Artikel 17 Abs. 1 CMR nicht in Betracht. Da sich die Beklagte mit Erfolg auf den Einwand der unterlassenen Anzeige des besonderen Werts der Sendung berufen konnte, war die Beklagte von der Haftung für den vollständigen Verlust des Gutes befreit. Somit die Anschlussrevision der Streithelferin zu 1. dazu führte, dass die Klage vollständig abgewiesen wurde.

Die Revision der Klägerin hatte keinen Erfolg, da – wie bereits ausgeführt – auf den Schadensersatzanspruch der Klägerin im Verhältnis zur Beklagten nicht auf frachtrechtlichen Ansprüchen beruht.

Dies wiederum anders, als im Vorprozess, wo die Versicherungsnehmerin der hiesigen Klägerin zu festen Kosten mit der Durchführung des Transportes beauftragt war.

Angela Schütte
Rechtsanwältin
*Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagworte: BGH vom 07.04.2011, Az. I ZR 15/10,
Fixkostenspedition, Sammelladung, Sendungsverlust
auf dem Nachlauf

Haftet die Ladestelle für Eis auf den Containern?

Anlässlich des Wintereinbruchs prüften wir kürzlich eine Fragestellung, die – Gott sei Dank! – noch nicht eingetreten ist, jedenfalls nicht für unsere Mandanten.

Folgender Fall:

Auf dem Dach eines von vielen bei einer Ladestelle (Depot, Schuppen, Speditionshof, Kaibetrieb, Umschlaglager, An- oder Ablieferstellen der Versender oder ähnlich) lagernden Containers hat sich eine starke nicht überhängende Eisschicht gebildet. Der Container wird auf einen Auflieger eines Einzelunternehmers geladen, der Fahrer quittiert die Sendung und verlässt das Betriebsgelände in den frühen Morgenstunden.

Auf der Fahrt scheint die Sonne, die Temperatur steigt. Die Eisplatte löst sich vom Dach und fällt auf die Autobahn. Das dahinter fahrende Fahrzeug kann nicht mehr ausweichen und verunfallt. Mehrere weitere Fahrzeuge fahren in den Unfall hinein.

Es kommt zu massiven Sachschäden, erheblichen Personenschäden und eventuell auch Todesfällen. Die Geschädigten, Verletzten, Angehörige und die diversen beteiligten Versicherer (insbesondere Kasko-, Unfall- und Krankenversicherung) könnten Ansprüche in Höhe von mehreren Millionen Euro geltend machen.

Sie dürften sich zunächst an den Fahrer des Fahrzeugs, den Halter des

Fahrzeugs und deren Kfz-Haftpflichtversicherer wenden. Der Anspruch folgt unter anderem aus § 7 StVG und dürfte unproblematisch gegeben sein. Wahrscheinlich reicht die Haftpflichtsumme, um den Schaden zu decken.

Wenn aus irgendwelchen Gründen die Haftpflichtdeckung aber nicht besteht oder nicht ausreicht, werden weitere Schuldner gesucht. Eine zahlungskräftige Ladestelle wie eine große Spedition oder ein großer Versender dürften dann ein Primärziel sein. Dies könnte ebenfalls der Fall sein, wenn aus irgendwelchen Gründen der Zugriff auf den Fahrer/Halter oder den gegnerischen Haftpflichtversicherer nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist, etwa wegen eines Auslandsbezuges. Ebenso könnte der Kfz-Haftpflichtversicherer den Regress suchen.

Damit stellt sich die Frage: Haftet die Ladestelle?

Die Antwort: Ja, jedenfalls zum Teil.

Hier müssen verschiedene Rechtsverhältnisse getrennt werden. Im Verhältnis zwischen Frachtführer und der Ladestelle ist diese aller Wahrscheinlichkeit nach als Absender bzw. in dessen Lager stehend zu behandeln. Den Absender trifft nach § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB nur die Pflicht zur betriebssicheren Beladung. Um diese geht es hier nicht. Es ist eine Frage der **Beförderungssicherheit**. Die Pflicht zur beförderungssicheren Verladung umfasst kurz gesagt die Verhinderung der Gefahr einer Ladung auf fremde Rechtsgüter. Klassische Beispiele hierfür sind nicht ordentlich verzurrte Baumstämme, die Unfälle verursachen usw. Hier ist grundsätzlich der Fahrer verpflichtet,

die Ladung bei Erhalt auf Beförderungssicherheit zu überprüfen. Diese Pflicht umfasst auch die Prüfung des Ladehilfsmittels – des Containers – auf Beförderungssicherheit. Schäden, die aus einer beförderungssicheren Verladung geschehen, gehen zu Lasten des Frachtführers.

Allerdings bestehen neben den frachtvertraglichen Rechten und Pflichten parallel noch allgemeinzivilrechtliche und insbesondere auch straf- und öffentlich-rechtliche Pflichten.

§ 22 StVO konstituiert eine ähnliche Pflicht wie § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB. Hiernach ist der Fahrer zur Sicherung der Ladung eines Kraftfahrzeugs verpflichtet.

Diese Pflicht wurde allerdings in einigen, insbesondere strafrechtlichen, Urteilen ausgedehnt. Nach einer jüngeren Entscheidung des OLG Celle (Beschluss vom 28. Februar 2007, Aktenzeichen 322 Ss 39/07) trifft die Pflicht zur Sicherung der Ladung eines Kraftfahrzeuges nach § 22 StVO neben dem Fahrer und Halter auch jede andere für die Ladung eines Fahrzeugs verantwortliche Person. Das OLG Celle folgte insoweit einer älteren Entscheidung des OLG Stuttgart (Beschluss vom 27. Dezember 1982, VRS 64, 308, 309). Dort wurde der Leiter der Ladearbeiten des Absenders für verantwortlich für die Sicherung der Ladung gehalten. Diese Verantwortung war im Ergebnis eine Mit-Verantwortung. Der **Leiter der Ladearbeiten** habe ebenso wie der Fahrer aus allgemeinen Grundsätzen her eine Verpflichtung, die Sicherung der Ladung zu prüfen. Das OLG Celle dehnt diesen Personenkreis

nun ausdrücklich auf „*alle Personen, die mit dem Ladevorgang befasst sind*“ aus. Begründet wird dies mit der Entstehungsgeschichte des § 22 StVO, die hier nicht weiter beleuchtet werden sollen.

Das heißt, dass bei einer unsicheren Verladung fehlender Beförderungssicherheit des Fahrzeugs bei Verlassen des Hofes auch das Personal an der Verladung beteiligte Personal ordnungswidrigkeitsrechtlich / strafrechtlich belangt werden können. Hier drohen gegebenenfalls staatsanwaltschaftliche Ermittlungen, Geldbußen und Punkte in Flensburg. Es stellt sich hierbei natürlich, wie regelmäßig im Strafrecht, die Frage der sicheren Nachweisbarkeit und des Verschuldens.

Wir sehen hier die konkrete Gefahr, dass daneben zivilrechtliche Ansprüche gegen die Ladestelle geltend gemacht werden könnten. Es besteht die Gefahr einer Inanspruchnahme aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. einem Schutzgesetz.

Schutzgesetz in diesem Sinne dürfte § 22 StVO sein. Nach der zitierten Entscheidung schützt diese Norm „andere Verkehrsteilnehmer sowie weitere Personen und Gegenstände, die durch die Beförderung der Ladung gefährdet, verletzt oder beschädigt werden können“.

Voraussetzung hierfür wäre ein tatsächlicher Kausalzusammenhang zwischen der Verletzung des Schutzgesetzes - § 22 StVO, fehlende Ladungssicherung - und einem eingetretenen Schaden. Weiterhin muss dies fahrlässig geschehen sein. Beides könnte nachzuweisen sein.

Im Allgemeinen dürfte eine Gesamtschuld zwischen Ladestelle und Fahrer / Halter / Haftpflichtversicherer bestehen. Letzterer könnte, wenn er schon gezahlt hat, über den Innenausgleich den Regress bei der Ladestelle nehmen. Die Verschuldensanteile müssten in solch einem Verfahren auseinander dividiert werden. Aller Voraussicht nach dürfte den Fahrer das überwiegende Verschulden treffen, da er nun einmal in erster Linie für die Sicherheit der Ladung/des Fahrzeuges im Straßenverkehr verantwortlich ist. Allerdings bleibt – je nach Schadenshöhe ein erhebliches – Restrisiko.

Vor diesem Hintergrund könnten eine (hier natürlich nicht abschließend aufgeführte) Reihe von Maßnahmen getroffen werden, um hier die Haftungsexposition und das Risiko zu minimieren.

Die Ladestelle könnte regelmäßig und vor Verlassen des Betriebsgeländes die Container von Eis befreien. Hierdurch könnte auch bereits dem Risiko herabfallenden Eises auf dem Hof begegnet werden.

Überlegenswert wäre auch der Einsatz einer Fremdfirma, die vor Verlassen des Betriebsgeländes noch einmal gesondert solche Untersuchungen vornimmt. Diese könnte mit Dienstanweisungen / Arbeitsanweisungen detailliert angehalten werden, für Eisfreiheit zu sorgen. Dies ist natürlich eine wirtschaftliche Entscheidung. Im Falle der Inanspruchnahme könnte dann evt. der Entlastungsbeweis nach § 831

Abs. 1 Satz 2 BGB geführt werden. Hiernach tritt die Ersatzpflicht nicht ein, wenn der Geschäftsherr die so genannten „Verrichtungsgehilfen“ sorgfältig beobachtet und angeleitet hat.

Auch die Fahrer sollten auf die Gefahr des Eises ausdrücklich und sichtbar hingewiesen werden, eventuell durch große Schilder in mehreren Sprachen. Weiterhin müssten hier den Fahrern noch gesonderte Hilfsmittel (Leitern/Pieken o. ä.) zur Verfügung gestellt werden. Vor Verlassen des Betriebshofs könnte sich die Ladestelle von jedem Fahrer quittieren lassen, dass er den Container und insbesondere das Containerdach auf Eis untersucht und gegebenenfalls von Eis befreit hat. Hiermit könnten auch die Fahrer zu Verrichtungsgehilfen gemacht werden.

Versicherungstechnisch sollte schließlich sollte einmal geprüft werden, ob derartige Schäden unter die jeweiligen Betriebshaftpflichtversicherungen fallen.

Wer zahlt?

Die Ladestelle dürfte Ersatzansprüche gegen die jeweiligen Ladungsinteressen und Spediteure haben könnte, deren Container hier von der Befreiung durch Eis betroffen wären. Die Ersatzansprüche würden sich dann primär aus dem allgemeinen speditonsrechtlichen Aufwendungsersatzanspruch (§§ 675, 670 BGB), aus Ziffer 17.1 ADSp, wenn vereinbart, oder aus den Grundzügen einer Geschäftsführung ohne Auftrag ergeben.

Wahrscheinlich werden aber speditionelle Ladestellen / Umschlagbetriebe auf diesen Kosten sitzen bleiben, denn diese werden voraussichtlich wirtschaftlich nicht

durchsetzbar sein. Ladestellen des Handels dürften derartige Kosten einfach an die Speditionen weitergeben, die diese dann nach unten in der Kette durchreichen. Letztlich wird dann wahrscheinlich – wie auch bei den Standgeldern – die kleine Spedition oder der Fahrer entweder die Kosten oder die Zeit aufbringen müssen.

*Michael Karschau
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditonsrecht*

Schlagworte: Eis, Container, Unfall, OLG Celle, Beschluss vom 28. Februar 2007, Az. 322 Ss 39/07, Leiter der Ladearbeiten, Beförderungssicherheit, Betriebssicherheit, § 22 StVO, § 7 StVG, Regress, Risikomanagement

Warnung von Versicherungsbetrug

Ein Mandant von uns ist kürzlich auf einen Betrugsversuch aufmerksam geworden. Ein kleinerer Spediteur reichte (über einen Makler und einen Assekurateur) verschiedene Schadensdokumente über einen Schaden in sechsstelliger Höhe ein. Die Schadensdokumente waren professionell gemacht, aber die Firmen unbekannt und auch nur durch Querverweise im Internet zu finden. Behauptet wurde, aus dem Lager seien anlässlich einer transportbedingten Zwischenlagerung Güter abhanden gekommen. Der Versicherer hielt das Geld zurück und veranlasste eine Lagerbegehung.

Die Versicherungsnehmerin war nicht mehr erreichbar, der Lagerraum stellte sich als ein für wenige Monate angemieteter Raum heraus. Der behauptete Umschlag hätte allein vom Volumen und der Zugänglichkeit des Lagerraums her dort nicht vorgenommen werden können.

Hier konnte durch Aufmerksamkeit eines Versicherers ein Betrug verhindert werden.

Aus Polizeikreisen haben wir erfahren, dass diese Masche kein Einzelfall ist. Es gibt bundesweit vor allem türkischstämmige Tätergruppierungen, die sich auf Versicherungsbetrug mit Hilfe von Scheingesellschaften spezialisiert haben. Bekannt sind Betrugereien v. a. bei Kreditausfall- und Inhaltsversicherungen. Nun scheinen auch die Verkehrshaftungs- und Transportgüterversicherung ins Visier der Täter zu geraten.

Maklern, Assekuradeuren und Versicherern raten wir hier zur erhöhten Aufmerksamkeit. Anhaltspunkte für einen Versuch können folgende sein:

- Plötzliche Großschäden bei kleinen Spediteuren;
- Professional aussehende Lieferscheine und Geschäftskorrespondenz über diesen Schaden von unbekanntem Gesellschaften, wobei
- Groß-EDV / SAP-mäßig erstellte Dokumenten wie Lieferschein, Handelsrechnung etc. fehlen;
- Äußerer Anschein: Die Dokumente könnten zu Hause am Computer gemacht worden sein;
- Fehlende oder erloschende Handelsregistereintragung einer dieser Gesellschaften

- Fehlende Erreichbarkeit einer dieser Firmen unter den angegebenen Adressen
- Bei Verkehrshaftung: Ausbleiben des Regresses des Transportversicherers

Wir raten hier dringend zu einer erhöhten Grundaufmerksamkeit. Wenn das Geld einmal ausgezahlt wurde, ist es in der Regel sehr schnell abgehoben und außer Landes gebracht. Eventuell wird man die Strohleute, die hier nach außen hin auftraten, noch erwischen können. Die Hintermänner wahrscheinlich aber nicht mehr. Das gezahlte Geld dürfte verloren sein.

Falls Sie auf etwas Ähnliches aufmerksam werden sollten, hilft oft auch schon ein Anruf bei der Polizei. Manchmal sind dort bereits einzelne der Akteure oder Firmen bekannt.

*Michael Karschau
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagerworte: *Betrug, Versicherungsbetrug, Scheingesellschaften, Transportversicherung, Verkehrshaftung, Polizei, Warnung*

Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der in den Beiträgen zitierten Urteile und Beschlüsse in Kopie zur Verfügung.

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:
b.grimme@grimme-partner.com

Angela Schütte:
a.schuette@grimme-partner.com

Michael Karschau
m.karschau@grimme-partner.com

Christoph von Dannenberg
c.vondannenberg@grimme-partner.com

mr Hannes Gärtner LL.M.
h.gaertner@grimme-partner.com

Grimme & Partner,
Neumühlen 15, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99
www.grimme-partner.com

**Wir danken allen unseren Mandanten und Kollegen für die
Zusammenarbeit im letzten Jahr.**

**Gleichzeitig wünschen wir unseren geschätzten Lesern ein gutes
und erfolgreiches Jahr 2013!**