

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



NEWSLETTER #1/2015

Aus dem Inhalt:

Wo endet die Haftung des Spediteurs bei fob-Aufträgen?

von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: fob, Kaiumschlag, Kaufvertrag, §§ 425 ff. HGB, § 275 BGB und Ziffer 23.1.3 ADSp, Container-Stuffing,

Verlust durch Planenschlitzer – Qualifiziertes Verschulden oder aber nicht?

von Angela Schütte

Seite 4

Schlagworte: Unverschlossener Planenaufleger, qualifiziertes Verschulden, höchst diebstahlgefährdete Güter, Artikel 27, 29 CMR in Verbindung mit den §§ 249 BGB.

Verletzung der Sicherungs- und Kontrollpflicht bei über Nacht abgestelltem Lkw

von Frank Geissler

Seite 6

Schlagworte: §§ 425, 431, 435 HGB, Frachtvertrag, Nebenpflichtverletzung, Überwachung und Kontrolle des Transportgutes, besondere Diebstahlgefahr

Qualifiziertes Verschulden bei Verletzung von vertraglich vereinbarten Sicherheitsrichtlinien

von Anja Göbel

Seite 8

Schlagworte: Qualifiziertes Verschulden, vereinbarte Sicherheitsrichtlinien, Diebstahl, Planen-LKW

Qualifiziertes Verschulden bei Abstellen eines LKW auf ungesichertem Parkplatz?

von Sina Schattner

Seite 10

Schlagworte: Qualifiziertes Verschulden, unbewachter Parkplatz, Planen-Lkw, diebstahlsgefährdete Ware.

In eigener Sache

Seite 11

Ihre Ansprechpartner

Seite 12

Wo endet die Haftung des Speditors bei fob-Aufträgen?

Das Landgericht Hamburg hatte mit Urteil vom 13.02.2015, Aktenzeichen 415 HKO 60/13, über (verkürzt) folgenden Sachverhalt zu entscheiden:

Ein Hersteller von Maschinen, pp. aus Süddeutschland hatte unter anderem einen Schaltschrank an einen Kunden in Fernost veräußert.

Und zwar auf Basis *fob-Hamburg* („free on board“).

In dem von dem Hersteller erteilten Speditionsauftrag hat es (korrespondierend) unter „Anweisungen des Versenders“ geheißen: *FOB Auftrag*.

Inkl. CTR-Stuffing und Kaiumschlag

zur Verschiffung per MS Hanjin Spain, ETS. Hamburg 27.05.2012, ETA.Xingang 06.07.2012.

Die Reederei Hanjin war von dem Empfänger als Seefrachtführer beauftragt.

Als Terminalbetreiber für die Reederei Hanjin war in Hamburg die E. Terminal GmbH tätig.

Der streitgegenständliche Schaltschrank wurde bei der Umfuhr durch den für den Seefrachtführer tätigen Terminalbetreiber erheblich beschädigt.

Die Transportversicherer der Versenderin haben den (Erst-) Spediteur für den vorgenannten Schaden in dem Verfahren vor dem Landgericht Hamburg regresspflichtig gehalten.

Der Terminalbetreiber hatte (bereits) zuvor Regressansprüche des Speditors, unter Verweis auf eine fehlende vertragliche Beziehung, zurückgewiesen.

(Entsprechend) hat sich der in dem Verfahren vor dem Landgericht Hamburg in Anspruch genommene Spediteur (vorrangig) damit verteidigt, dass – entgegen des Wortlautes des Auftrages – die Verpflichtung des Verschiffungsspediteurs, jedenfalls im containerisierten Verkehr von Gütern, bereits aufgrund der tatsächlichen Umstände, mit Übergabe an den von dem Seefrachtführer beauftragten Terminalbetreiber ende.

Tatsächlich sei es (jedenfalls im containerisierten Verkehr) einem Spediteur nämlich gar nicht mehr möglich, einen Container selbst über die Reling des Seeschiffes (fob) zu verbringen.

Sondern vielmehr der Spediteur, insbesondere unter Berücksichtigung der nach den Terroranschlägen in New York weltweit eingerichteten Sicherheitsvorkehrungen, nicht einmal mehr das Terminalgelände des Umschlagsbetriebes betreten dürfe und vielmehr zwingend Container dem für den Seefrachtführer tätigen Terminalbetreiber, als dessen Erfüllungsgehilfe zu übergeben sind.

Belegt auch dadurch, dass korrespondierend keine vertraglichen Ansprüche des Speditors gegenüber dem Terminalbetreiber bestehen, welche den Spediteur – bei angenommener Haftung – in die Lage versetzen würden, den Schaden an den eigentlichen Schadensverursacher durchzureichen; so dann ja auch die vorprozessuale Argumentation des Terminalbetreibers.

Bestätigt im Übrigen weitergehend dadurch, dass bei entsprechender Betrachtungsweise dem Versender kein Schaden entstanden ist.

Da nämlich der Versender – gleich dem Spediteur –, mit Übergabe des Containers an den Terminalbetreiber als Erfüllungshelfen des Seefrachtführers, seine kaufvertragliche fob-Verpflichtung ebenfalls erfüllt habe.

So dass im Ergebnis der Empfänger gehalten sei, den streitgegenständlichen Schaden gegenüber dem von ihm beauftragten Seefrachtführer (Hanjin) geltend zu machen, welcher dann seinerseits Rückgriff gegenüber dem von ihm beauftragten Terminalbetreiber (der E. GmbH) zu nehmen habe.

Bestätigt weiter dadurch, dass bis dahin die Empfängerin die Versenderin für den streitgegenständlichen Schaden – insoweit unstrittig – auch gar nicht in Anspruch genommen hat.

Das Landgericht Hamburg ist mit seinem vorgenannten Urteil der Argumentation der Beklagten nicht gefolgt.

Vielmehr hat das Landgericht Hamburg bei Begründung seiner Entscheidung auf den – nach seiner Ansicht – unmissverständlichen und eindeutigen Wortlaut des dem Spediteur erteilten Auftrages abgestellt.

Insbesondere unter Berücksichtigung, dass sich der Auftrag *inkl. CTR-Stuffing und Kaiumschlag* verhalte.

Etwas anderes ergäbe sich auch nicht daraus, dass der Spediteur – so auch das Landgericht – tatsächlich gar nicht in der

Lage gewesen ist, den Container selbst auf das Seeschiff zu verbringen.

Und ebenso wenig daraus, dass Regressansprüche gegenüber dem von dem Seefrachtführer beauftragten Terminalbetreiber nicht bestehen.

Vielmehr möge es zwar sein, dass die „fob“ Incoterm den tatsächlichen Gegebenheiten des Container-Verkehrs nicht mehr entspreche, könne dies jedoch nicht dazu führen, dass ein dennoch auf dieser Basis abgeschlossener Vertrag so auszulegen sei, dass der Frachtführer den Kaiumschlag - entgegen des Wortlautes des Auftrages - nicht schulde, sondern nur die Übergabe an den Terminalbetreiber.

Zumal es dem Spediteur frei gestanden hätte, in dem Vertrag eine andere Regelung zu treffen, nach welcher die Haftung des Spediteurs mit Übergabe an den Terminalbetreiber ende.

Unmöglichkeit nach § 275 BGB sei nicht eingetreten, weil sich der Spediteur, in Erfüllung seiner Verpflichtung, zur Leistung auch eines Dritten hätte bedienen können.

Wir haben gegen die Entscheidung des Landgericht Hamburg bei dem Hanseatischen Oberlandesgericht Berufung eingelegt (Aktenzeichen: 6 U 34/15); wann das OLG Hamburg über unsere Berufung entscheiden wird, ist noch nicht abzusehen.

Wir werden über den Fortgang des Verfahrens angelegentlich in einem weiteren Newsletter informieren.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: fob, Kaiumschlag, Kaufvertrag, §§ 425 ff. HGB, § 275 BGB und Ziffer 23.1.3 ADSp, Container-Stuffing,

Verlust durch Planenschlitzer – Qualifiziertes Verschulden oder aber nicht?

Das Landgericht Traunstein, 1 HK O 4419/13 hatte im November 2014 über folgenden Sachverhalt zu entscheiden:

Die Klägerin als Assekuradeurin eines namenhaften Herstellers von Schuhen hatte diesem Schadensersatz in Höhe von ca. EUR 155.000,00 geleistet.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hatte die Beklagte mit dem Transport von 33 Paletten Schuhen von Italien nach Deutschland beauftragt. Die Beklagte ihrerseits beauftragte eine Unterfrachtführerin mit der Durchführung des Transportes. Diese trat dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten bei.

Während des Transportes kam es zu einem Verlust von 19 der 33 übernommenen Paletten.

Der Fahrer der Streithelferin hatte auf einem unbewachten, jedoch beleuchteten Autobahnrastplatz in Österreich in der Zeit zwischen 19:41 Uhr und ca. 05:00 Uhr am nächsten Morgen Rast gemacht. Der Fahrer schlief in der Kabine. Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen ergaben, dass eine der Mafia zugeordnete Bande aus Italien nachts mit mehreren Lkws auf den Parkplatz gekommen war, die Plane des

Aufliegers an der Seite aufgeschlitzt hatte, die unversperrten Türen des Planenaufliegers geöffnet hatte und 19 der Paletten stahl.

Die Klägerin nahm die Beklagte der Höhe nach auf unbegrenzte Haftung in Anspruch. Nach Ansicht der Klägerin sei es leichtfertig, einen Planen-Lkw mit wertvollen, leicht absetzbaren und damit höchstdiebstahlsgefährdeten Gütern auf einer Beförderung von Italien über Nacht unbewacht auf einen öffentlichen Parkplatz abzustellen.

Ein Mitverschulden sei der Versicherungsnehmerin der Klägerin nicht anzulasten.

Die Beklagte ihrerseits hielt dagegen, dass Leichtfertigkeit nicht vorgelegen habe, sondern vielmehr von einem unabwendbaren Ereignis zu Gunsten der Beklagten auszugehen sei.

Seitens des Gerichts wurde die staatsanwaltschaftliche Ermittlungsakte beigezogen, der Fahrer der Streithelferin als Zeuge angehört sowie Beweis durch Sachverständigengutachten erhoben.

Das Landgericht Traunstein hat der Klage in Höhe der Grundhaftung von ca. EUR 36.000,00 stattgegeben und im Übrigen die Klage abgewiesen. Das Landgericht kam zu dem Ergebnis, dass keine Leichtfertigkeit auf Seiten der Beklagten bzw. der Streithelferin vorläge.

Das Landgericht Traunstein machte deutlich, dass für ein leichtfertiges Verhalten erforderlich sei, dass ein Bewusstsein vorgelegen haben müsse, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Des Weiteren müsse es sich um einen besonders schweren Pflichtenverstoß handeln, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen.

Das Gericht machte deutlich, dass es von den Umständen des jeweiligen Transports abhängen würde, welche Sicherheitsvorkehrungen der Frachtführer zu treffen habe. Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Risiken sind, desto höhere Anforderungen sind an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. Insbesondere käme es darauf an, ob das zu transportierende Gut leicht verwertbar und damit besonders diebstahlgefährdet sei, welchen Wert das zu transportierende Sendungsgut gehabt habe und ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gab, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten (vgl. BGH Urteil vom 01.07.2010, Aktenzeichen: I ZR 176/08).

Das Gericht folgte nicht der Auffassung der Klägerin, dass insbesondere auf Transporten von und nach Italien ein Risiko einer Beraubung am größten sei. Insbesondere stellte das Gericht darauf ab, dass dies auch deswegen nicht zutreffend sein könne, da der Raub sich nicht in Italien, sondern in Österreich ereignet habe.

Das streitgegenständliche Sendungsgut sei als leicht verwertbar einzustufen. Der Sachverständige hatte insoweit festgestellt, dass die transportierten Bergschuhe mangels Kennzeichnung nicht rückverfolgbar seien und damit leicht absetzbar.

Im Übrigen handelt es sich bei der gerichtsbekanntem Versicherungsnehmerin der Klä-

gerin um eine solche, die Schuhe nicht im Billigproduktbereich herstellten, sondern hochwertige Gegenstände. Bereits aufgrund der Menge der zu transportierenden Schuhe konnte es daher dem Fahrer nicht verborgen geblieben sein, dass die Sendung einen hohen Gesamtwert hatte.

Dessen ungeachtet hat jedoch das Gericht die Ware nicht als „Wertgegenstand“ im eigentlichen Sinne einstufen wollen, da sich die erhebliche Schadenhöhe dadurch bedingte, dass eine große Menge transportiert worden sei. Im Übrigen konnte nach Auffassung des Gerichts der angehörte Sachverständige nicht nachvollziehbar darlegen, dass es sich bei den Schuhen um besonders diebstahlgefährdete Ware handeln würde. Der Sachverständige nach Auffassung des Gerichts ausgeführt hatte, dass es sich bei den Schuhen um Ware handelte, die gestohlen wird, wie jede andere Ware auch. Daher konnte nach Auffassung des Gerichts ein erhöhtes Diebstahlrisiko bei den gestohlenen Schuhen gerade nicht angenommen werden.

Dies würde nach Auffassung des Gerichts sich auch daraus ergeben, dass die angehörten Zeugen ausgeführt hatten, dass der Schuhtransport seit ca. 15 Jahren für die Versicherungsnehmerin der Klägerin mindestens einmal pro Woche durchgeführt werden würde und es in gleicher Art und Weise noch nie zu einem Diebstahl gekommen sei.

Weiter kam das Gericht zu dem Ergebnis, dass besondere Sicherheitsmaßnahmen wegen des Wertes des Gutes nicht zu veranlassen gewesen wären.

Der Umstand, dass der Auflieger nicht verschlossen gewesen sei, begründet nicht den Vorwurf bewusster Leichtfertigkeit. Die Kammer kam insoweit zu dem Ergebnis, dass der Diebstahl nicht verhindert worden wäre, wenn der Planenaullieger verschlossen gewesen sei. Da es sich bei den Tätern um solche aus dem Bereich des organisierten Verbrechens gehandelt habe, ging das Gericht weiter davon aus, dass eine einfache Schließvorrichtung die Täter nicht abgehalten hätte.

Es hätte nicht an der Beklagten gelegen, die Ware anders als mit einem Planenaullieger zu transportieren. Eine entsprechende Weisung seitens der Versicherungsnehmerin der Klägerin gab es nicht und im Übrigen würden die Transporte heute weiter so mit einem Planenaullieger und einem Fahrer transportiert werden.

Innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Lenkzeit hätte der Fahrer auch einen anderen – gesicherten – Parkplatz nicht erreichen können.

Im Übrigen sei die Wahl des nächtlichen Rastplatzes nicht zu beanstanden und führte ebenso wenig zu einer bewussten Leichtfertigkeit. Es handelt sich zwar vorliegend nicht um einen umzäunten Parkplatz, dieser war jedoch wenigstens beleuchtet. Im Übrigen wollte die Kammer der Auffassung der Klägerin nicht folgen, der Beklagte hätte auf bewachten Parkplätzen in Italien übernachten können. Dies bereits deswegen nicht, da nach eigenen Angaben der Klägerin in Italien „mafiose Strukturen“ verbreitet seien und das Diebstahlrisiko aus diesem Grunde in Italien massiv erhöht sei.

Von einem qualifizierten Verschulden ging die Kammer mithin nicht aus.

Andererseits sei jedoch auch nicht von einer Unvermeidbarkeit des eingetretenen Schadens auszugehen.

Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen das Landgericht Traunstein die Beklagte zur Zahlung der Höchsthaftung verurteilte.

Der Einwand des Mitverschuldens seitens der Beklagten blieb ungehört. Ein eventuelles Mitverschulden des Auftraggebers führt nicht zu einer Quotelung der Haftungshöchstsumme. Das Landgericht Traunstein verwies insoweit auf eine Entscheidung des OLG Saarbrücken, vom 16.07.2008, Aktenzeichen 5 U 34/08.

Die Entscheidung des Landgerichts Traunstein ist nicht rechtskräftig. Wir haben für die von hier aus vertretene Klägerin Berufung eingelegt.

Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport- und Speditonsrecht

Schlagworte: Unverschlossener Planenaullieger, qualifiziertes Verschulden, höchst diebstahlgefährdete Güter, Artikel 27, 29 CMR in Verbindung mit den §§ 249 BGB.

Verletzung der Sicherungs- und Kontrollpflicht bei über Nacht abgestelltem Lkw

Das Oberlandesgericht (OLG) Celle hat in einem von unserer Kanzlei kürzlich erstrittenen Urteil das ablehnende Urteil erster Instanz des Landgerichts (LG) Hannover aufgehoben und den Frachtführer zu Schadensersatz in voller Höhe

einschließlich entgangenen Gewinns verurteilt.

Im zugrunde liegenden Sachverhalt hatte eine Produzentin von TV-Geräten einen Frachtführer mit dem Transport von 462 Stück LED-Fernsehern beauftragt, welcher diesen Auftrag an einen Unterfrachtführer weitergab.

Aus den einzelnen Lieferscheinen sowie der Packliste war dem Unterfrachtführer bekannt, dass es sich um 33 Euro Paletten „Electronic“ und zwar konkret um LED-Fernseher handelte.

Der Fahrer parkte seinen Lkw am 30.01.2013 am Rande eines Autobahnparkplatzes, um eine Ruhepause einzulegen, und legte sich gegen 19:00 Uhr schlafen. Um 3:15 Uhr in der Nacht entdeckte er, dass die Plane des Sattelauflegers aufgeschnitten war und mehrere Kartons mit Fernsehern fehlten.

Nachdem das LG Hannover keinen leichtfertigen Verstoß gegen Vertragspflichten im Sinne von § 435 HGB gesehen hatte, stellte das OLG vielmehr sogar einen bewussten Verstoß gegen die nebenvertragliche Verpflichtung zur Überwachung und Kontrolle des Transportgutes fest.

Das OLG ließ ausdrücklich offen, ob die zwischen dem Absender und dem erstbeauftragten Frachtführer im Transportauftrag vereinbarten Pflichten „das abgestellte Fahrzeug abzuschließen und zu sichern“ und den „Abstellort während des Parkens zu überwachen und zu kontrollieren“ auch auf das Verhältnis zum beklagten Unterfrachtführer durchschlagen würden.

In jedem Falle bestehe eine nebenvertragliche Pflicht des Unterfrachtführers, Schaden von dem ihm anvertrauten Transportgut

abzuwenden und jedenfalls nicht durch eigenes Verhalten die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts zu erhöhen.

Da der Unterfrachtführer vorliegend Kenntnis von der Diebstahlsgefährdung des Gutes hatte, hätte er bei Abstellen des Lkws auf einem unbewachten Parkplatz danach wenigstens stichprobenartig für eine Überwachung und Kontrolle zu sorgen gehabt.

Ob im konkreten Falle überhaupt die Möglichkeit bestanden hätte, „sicherer“ zu parken, oder den Transport grundsätzlich anders zu organisieren – etwa durch Einsatz eines Kofferverkehrsmittels, einer zwei Mann Fahrerbesatzung oder eine andere Streckenplanung - sei daher irrelevant.

Schließlich war nach Auffassung des OLG Celle dem Fahrer der grobe Pflichtverstoß auch bewusst:

Die vom Frachtführer geschilderten unzulänglichen Bemühungen zeigten deutlich, dass sich dieser des generellen Diebstahlsrisikos durchaus bewusst gewesen sei, diesen Gedanken jedoch „beiseitegeschoben“ und dann ohne Sicherheitsvorkehrungen bis „tief in die Nacht geschlafen“ habe.

Die Beklagte hat gegen die Entscheidung des OLG Celle beim BGH Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt. Wir werden weiter berichten.

Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwalt für Versicherungsrecht

Schlagworte: §§ 425, 431, 435 HGB, Frachtvertrag, Nebenpflichtverletzung, Überwachung und Kontrolle des Transportgutes, besondere Diebstahlgefahr

Qualifiziertes Verschulden bei Verletzung von vertraglich vereinbarten Sicherheitsrichtlinien

Gerade Versender von besonders hochwertigen Waren vereinbaren regelmäßig spezielle Sicherheitsrichtlinien für die Transporte ihrer Sendungen. Hierin werden beispielsweise die Art des Transportfahrzeuges, Regelungen zur Anzahl der Fahrer oder Richtlinien zu den Abstellorten des LKW bei Pausen bestimmt.

Aber was passiert eigentlich, wenn sich der Frachtführer nicht an die vereinbarten Sicherheitsmaßnahmen hält und es deswegen zu einem Diebstahl der teuren Waren kommt?

Kann sich der Frachtführer dann trotzdem auf seine gesetzlichen oder vertraglich vereinbarten Haftungsbeschränkungen berufen?

Hierüber entschied kürzlich das Landgericht Hannover in seinem Urteil vom 22.01.2015, Az. 21 O 23/13:

Sachverhalt

Die Klägerin war Transportversicherer der A. Die Beklagte transportierte im Auftrag der A fast täglich Elektronikartikel aus der Nähe von Potsdam nach Hannover.

Zwischen der Beklagten und der A war vereinbart, dass die Transporte ausschließlich mit Kofferverkehr durchgeföhrt werden sollten, Unterbrechungen der Fahrt nur auf Rasthöfen mit Videoüberwachung zulässig seien und die LKW über das Wochenende

nur auf geschlossenen Betriebshöfen abgestellt werden dürfen.

Im Oktober 2012 transportierte die Beklagte unter Beauftragung eines Unterfrachtführers mehrere Paletten mit Elektroartikeln für die A. Diese hatte die Ware bereits vorab an unterschiedliche Elektronikmärkte veräußert.

Der Unterfrachtführer benutzte jedoch – entgegen der Vereinbarung zwischen der Beklagten und A – einen LKW mit Planenaufleger für den Transport. Des Weiteren legte der Fahrer des Unterfrachtführers eine Pause von ca. 10-15 Minuten auf einem unbewachten Autobahnparkplatz und stellte den LKW über Nacht auf dem Betriebshof des Unterfrachtführers ab.

Am nächsten Morgen wurde festgestellt, dass die Plane des LKW seitlich aufgeschlitzt. Die Hecktür geöffnet und ein Teil der auf dem Lieferschein verzeichneten Sendung nicht auf dem Fahrzeug war.

Entscheidung des Gerichts

Das Gericht verurteilte die Beklagte zur Zahlung des Verkaufspreises zuzüglich der Sachverständigenkosten und der Kosten für die Einsicht in die staatsanwaltschaftliche Ermittlungsakte.

Zur Begründung führte es aus, dass von einem Diebstahl eines Teils der Sendung auszugehen sei.

Die Klägerin hat die jeweiligen Lieferscheine für die streitgegenständliche Sendung vorgelegt. Dies stelle im gewerblichen Bereich einen Anscheinsbeweis dafür dar, dass die im Lieferschein angegebenen Waren auch tatsächlich vollständig übergeben worden sind.

Nach der allgemeinen Lebenserfahrung bestehe eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass an gewerbliche Kunden die bestellten und sodann berechneten Waren auch versandt worden seien.

Dieser Anscheinsbeweis sei durch die Beklagte nicht erschüttert worden.

Die Beklagte hafte für den entstandenen Schaden unbegrenzt, weil ihr ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen sei.

Ein qualifiziertes Verschulden sah das Gericht zumindest darin, dass die Unterfrachtführerin der Beklagten – entgegen der ausdrücklichen Vereinbarung zwischen der Beklagten und der A – ein Planenfahrzeug für den streitgegenständlichen Transport verwendete.

Die Beklagte könne sich auch nicht darauf berufen, dass der Einsatz eines LKW mit Planenaufleger nicht ursächlich für den Diebstahl geworden sei. Vielmehr sei genau das Gegenteil der Fall, nämlich haben die Diebe die Plane offensichtlich zunächst aufgeschlitzt um nachzusehen, ob der LKW wertvolle Ware geladen hatte. Dies wäre bei der Verwendung eines Kofferverkehrsmittels entsprechend der vertraglichen Vereinbarung nicht möglich gewesen.

Auch der Einwand der Beklagten, die A hätte einem Transport mit dem Planenfahrzeug zugestimmt, da ihre Mitarbeiter am Lager die Ware ohne Beanstandungen auf das Fahrzeug verladen hätten, konnte der Beklagten nicht zum Erfolg verhelfen. Es sei offensichtlich, dass die am Lager arbeitenden Mitarbeiter nicht bevollmächtigt seien, getroffene Vertragsvereinbarungen zu ändern. Zudem sei es nicht ersichtlich, dass die Mitarbeiter die vertraglichen Absprachen überhaupt kennen.

Das leichtfertige Verhalten der Beklagten indiziere das Bewusstsein, von dem wahrscheinlichen Eintritt eines Schadens.

Die A treffe auch kein Mitverschulden wegen nicht erfolgter Angabe des hohen Sendungswertes. Begründung dieses Einwandes sei der, dass dem Transporteur die Möglichkeit gegeben werden soll, bei einem besonders hohen Wert besondere Maßnahmen zum Schutz zu ergreifen.

Die Beklagte hat hier jedoch nicht einmal die vereinbarten Maßnahmen zum Schutz des Gutes beachtet. Sie kann sich daher nicht darauf berufen, dass sie in Kenntnis des Wertes weitere Sicherheitsmaßnahmen ergriffen hätte.

Fazit

Es zeigt sich also, dass die Vereinbarung spezieller Sicherheitsrichtlinien nicht nur dem Schutz der Ware dient, sondern letztlich auch bei Diebstählen dazu führen kann, dass der Schaden wenigstens in voller Höhe zu ersetzen ist.

Für Frachtführer ist es daher angezeigt, sich möglichst genau an vereinbarte Sicherheitsrichtlinien zu halten, um einer erweiterten Haftung zu entgehen.

(vgl. insoweit bereits auch BGH, TransportR 2015, S. 311 (313) und TransportR 2010, S. 437 (440) in zwei „unserer“ Sachen.)

Anja Göbel
Rechtsanwältin

Schlagworte: Qualifiziertes Verschulden, vereinbarte Sicherheitsrichtlinien, Diebstahl, Planen-LKW

Qualifiziertes Verschulden bei Abstellen eines LKW auf ungesichertem Parkplatz?

Das Landgericht Regensburg entschied mit Urteil vom 10.12.2014, dass das Abstellen eines LKW mit Ware auf einem ungesicherten Parkplatz kein qualifiziertes Verschulden sei.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Absenderin beauftragte den Frachtführer mit dem Transport von zwei Einwegpaletten und einem Karton elektronischer Artikel von Regensburg nach Paris. Der Wert der transportierten Ware belief sich auf ca. 30.000 €.

Der Transport wurde mit einem Planensattel-LKW und einem Fahrer durchgeführt.

Die Klägerin ist die Transportversicherin der Absenderin. Die Beklagte hatte die Unterfrachtführerin, hier die Streitverkündete, mit dem Transport von Deutschland nach Frankreich beauftragt.

Das Transportgut wurde in Frankreich um 4 Uhr morgens entwendet. Der LKW war zu diesem Zeitpunkt in einem Gewerbegebiet abgestellt.

Die Klägerin beehrte von der Beklagten die Zahlung der gesamten Summe des entwendeten Guts mit der Begründung, dass die Beklagte den LKW in einem unbewachten Gewerbegebiet abgestellt habe, was eine Pflichtverletzung darstelle und sie so den entstandenen Schaden verursacht habe.

Dazu führt sie an, dass zwischen den Parteien besondere Sicherheitsrichtlinien für den Straßentransport vereinbart waren, in welchen ausdrücklich vorgeschrieben war, dass bei stark diebstahlgefährdeter Ware ein geschlossener Kasten-LKW verwendet werde und zudem ein weiterer Fahrer anwesend sein müsse, damit man den Transport ohne Übernachtung durchführen könne, wodurch das Diebstahlrisiko minimiert sei. Im Übrigen sei nicht der Transport von Stückgut, sondern von Ladevolumen vereinbart gewesen.

Die Beklagte meint demgegenüber, dass die Sicherheitsrichtlinien nicht anwendbar seien, da es sich um eine Stückgut-sendung handle und bei einer solchen die Sicherheitsrichtlinien ausgenommen sind.

Überdies habe sie bei dem Transport äußerste Sorgfalt angewandt und bei dem Diebstahl habe es sich um ein unabwendbares Ereignis gehandelt.

Im Übrigen sei ihre Haftung summennmäßig beschränkt.

Das Landgericht Regensburg wies die Klage ab.

Als Begründung wurde angeführt, dass nach Art. 17 Abs. 1 CMR der Frachtführer zwar für den gänzlichen oder teilweisen Verlust des Transportguts zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung haftet. Allerdings ist er nach Art. 17 Abs. 2 CMR von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust durch Umstände verursacht wurde, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

Strafbares Verhalten Dritter könne der Frachtführer daher nicht abwenden,

wenn er die nach den Umständen notwendige Sorgfalt hinsichtlich der Ausführung des Transports beachtet habe.

Davon sei hier auszugehen gewesen, da zwischen den Parteien, nach Ansicht des Gerichts, keine besonderen Sicherheitsbestimmungen für den Straßentransport vereinbart gewesen seien, da es sich hier um eine Stückgutsendung gehandelt habe und solche von der Anwendung der Sicherheitsrichtlinien ausgenommen sind.

Somit sei der Frachtführer hier nicht gehalten gewesen, den Transport mit einem geschlossenen Auflieger oder einer 2-Mann-Besatzung durchzuführen, sondern die Durchführung des Transports mit einem Planensattel-LKW sei vollkommen ausreichend gewesen befand das Gericht.

Darüber hinaus habe der Frachtführer den Diebstahl nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden können, weswegen er von der Haftung gemäß Art 17 Abs. 2 CMR befreit ist.

Fazit

Das Landgericht Regensburg ist nach unserer Auffassung zu einem fehlerhaften Urteil gekommen.

Dem Frachtführer müsste bekannt gewesen sein, dass es sich bei der transportierten Ware um hochwertvolle Elektrogeräte handelt, insbesondere da die Parteien eine dauerhafte Geschäftsbeziehung pflegen und der Beklagten positiv bekannt ist, dass die Klägerin ausschließlich hochwertige und damit höchst diebstahlsgefährdete Elektronikgüter zum Versand bringt.

Insofern konnte von ihm erwartet werden, dass er sich nicht mit einem Planen-LKW zum Übernachten auf einen unbewachten Parkplatz in einem Gewerbegebiet stellt.

Ist dem Frachtführer, wie vorliegend, der hohe Wert der transportierten Güter bekannt, hätte er wenigstens von sich aus gesteigerte Sicherheitsvorkehrungen treffen müssen.

Wir haben für die Klägerin Berufung eingelegt und warten das Berufungsurteil gespannt ab.

Sina Schattner
Rechtsanwältin

Schlagworte: Qualifiziertes Verschulden, unbewachter Parkplatz, Planen-Lkw, diebstahlsgefährdete Ware.

In eigener Sache

Ich möchte diesen Newsletter nutzen, um mich von den Kollegen und Mandanten zu verabschieden.

Ich habe – für mich völlig unerwartet – die Möglichkeit bekommen, in Niedersachsen eine Stelle als Richterin anzutreten. Dies ist für mich eine Chance, die ich nicht vorbeiziehen lassen kann.

Deshalb werde ich die Kanzlei mit einem lachenden und einem weinenden Auge zum 01.04.2015 verlassen.

Ich möchte mich bei den Mandanten und vor allem bei den Kollegen für die tolle Zusammenarbeit bedanken und werde ganz sicher nicht nur den tollen Ausblick auf den Hafen vermissen.

Als Kind des Nordens sage ich also „Tschüß“ und hoffe, den einen oder anderen vielleicht bei anderer Gelegenheit mal wieder zu sehen.

Anja Göbel
Rechtsanwältin

Ihre Ansprechpartner:

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

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

Frank Geissler
f.geissler@grimme-partner.com

Anja Göbel
a.goebel@grimme-partner.com

Grimme & Partner,
Neumühlen 9, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99
www.grimme-partner.com

Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung.