



Martin Heying

Bei der Verladung von Schüttgütern beschränkt sich die Pflicht des Umschlagsbetriebs auf das „Hineinschütten“ der Schüttgüter in den Schiffsraum.

Aktuelle Rechtsprechung

Wer für das Auseinanderbrechen eines Schubleichters verantwortlich ist und ob der Frachtführer während eines internationalen Transports für Warenschäden haftet, die in Fährhafennähe verursacht wurden, zeigen die folgenden Rechtsprechungsfälle.

Fall eins: Im Dillinger Hafen sollten 1.500 t Grob- sowie 2.700 t Feinstaub in den Koppelverband verladen werden. Vor der Beladung des Schubleichters (SL) fand ein Gespräch zwischen dem Kran-/Baggerführer des Umschlagsbetriebs und dem Schiffsführer statt. Es bestand Einigkeit darüber, dass zunächst der SL, der eine Tragfähigkeit von 2.133,2 t hatte, beladen werden sollte. Nach dem Gespräch begab sich der Schiffsführer in seine Schiffswohnung. Zwei Matrosen waren anwesend, als mit der Verladung des Grobstaubs begonnen wurde. Nachdem 1.200 t in dem SL verladen wurden, brach dieser auseinander und sank im Hafenbecken. Der Eigentümer der SL reichte den Schadensfall bei seinem Versicherer ein, der regulierte. Wiederum klagte der Versicherer, der sowohl der Versicherer für das Binnenschiff als auch des SL gewesen war, auf Schadensersatz.

Das Urteil: Das Amtsgericht in St. Goar urteilte am 13. Januar 2022, dass dem Versicherer kein Schadensersatz gegenüber dem beklagten Umschlagsbetrieb sowie gegenüber dem Absender der Schüttgüter zustehe. Das Auseinanderbrechen des SL sei auf das alleinige Verschulden der Schiffsbesatzung zurückzuführen (AZ: 4 C 2/21 BSchMo).

Der Tenor: Prinzipiell ist das Binnenschiff in den „Schutzbereich des Umschlagsvertrags“ einbezogen. Folglich können sich Scha-

densersatzansprüche auf der Grundlage von § 280 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) sowohl gegenüber dem Umschlagsbetrieb (Belader) als auch gegenüber dem Güterabsender, der die Beladung beauftragte, ergeben. Bei der Verladung von Schüttgütern beschränke sich die Pflicht des Umschlagsbetriebs auf das „Hineinschütten“ der Schüttgüter in den Schiffsraum. Die Menge und Verteilung der Schüttgüter im Schiff erfolgten stets auf Anweisung der Schiffsbesatzung und oblagen nicht dem Baggerfahrer des Umschlagsbetriebs. Das Binnenschiffahrts-Unternehmen, also der Schiffsführer, sei gemäß § 412 Absatz 1 Satz 2 Handelsgesetzbuch (HGB) für die betriebssichere Verladung des Guts verantwortlich. Darüber hinaus meinte das Gericht, bestehe eine „Anscheinsvermutung“ mit Bezug auf § 8 Absatz 2 Binnenschiffahrtsgesetz, dass es die alleinige Schuld der Besatzung sei, wenn das Schiff auseinanderbreche. Darüber hinaus sagte das Gericht, dass der Schiffsführer darauf Acht zu geben habe, dass das Schiff gleichmäßig beladen werde. Die Tatsache, dass eine Fachfirma mit der Beladung beauftragt worden sei, entbinde den Schiffsführer nicht von seiner Pflicht, die Schiffsbeladung fundiert und kontinuierlich zu begleiten, um dann in den Beladevorgang einzugreifen, wenn Fehler eintreten sollten. Am Ende des Tages bleibt der Schiffsführer für die Schiffsicherheit bis zur Ablieferung der Ladung verantwortlich. Er habe die Pflicht, mittels der „Eich“ zu verhindern, dass das Schiff überladen werde. Die Pflicht

des Umschlagsbetriebs beschränke sich bei der Beladung auf das „Hineinschütten“ der Schüttgüter in den Laderaum des Schiffs. Das Volumen und die Verteilung der Schüttgüter erfolgten auf Weisung der Schiffscrew, so das Gericht im weiteren Tenor. Schließlich sei es dem Versicherer nicht gelungen, nachzuweisen, dass die Hafenmitarbeiter des Umschlagsbetriebs bei der Schiffsbeladung pflichtwidrig handelten.

Fall zwei: Der Intermodal-Unternehmer hatte den Kundenauftrag erhalten, eine Ladung Zubehörteile für Elektrogeräte von Deutschland nach Großbritannien zu befördern. Der Transportauftrag wurde an die Logistik GmbH untervergeben, die wiederum den Beförderungsauftrag an ein polnisches Transportunternehmen vergab. Im Gewahrsam des polnischen Transportunternehmens kam es zu einem Warenschaden, der durch das Eindringen von Geflüchteten im Laderaum des Lkw am 16. März 2019 entstanden war. Der Kläger im Vorprozess verkündete der Logistik GmbH den Streit, die ihrerseits dem polnischen Verkehrshaftpflicht-Versicherer sowie dem polnischen Transportunternehmer den Streit verkündete. In dem rechtskräftigen Vorprozess, der unter dem Aktenzeichen 42 O 15/20KfH geführt wurde, wurde der Intermodal-Unternehmer verurteilt, Schadensersatz in Höhe von 14.633,68 Euro zu zahlen. Der Versicherer der Logistik GmbH hat Schadensersatz in Höhe von 15.443,25 Euro gegenüber dem Kläger im Vorprozess geleistet. Der Versicherer forderte den polnischen Transportunternehmer beziehungsweise seinen Güterschadens-Versicherer auf, die Erstattung dieses Betrags vorzunehmen. Dies ohne Erfolg. Daraufhin verklagte der Versicherer sowohl den polnischen Transportunternehmer als auch seinen Güterschadens-Versicherer auf Erstattung des bezahlten Betrags. Die Beklagten vertraten die Rechtsauffassung, dass der Rechtsstreit im hiesigen Verfahren unterbrochen sei. Denn gegenüber dem polnischen Transportunternehmer sei ein einfaches Restrukturierungs-Verfahren nach § 240 Zivilprozessordnung anhängig. Darüber hinaus meinte der Versicherer, dass die Verjährung des geltend gemachten Anspruchs bereits verjährt gewesen sei.

Das Urteil: Das Landgericht (LG) Stuttgart vertrat am 12. Mai 2022 die Rechtsauffassung, dass die Klage begründet gewesen sei (AZ: 34 O 33/21 KfH). Es gäbe keinen Zweifel, dass der klagende Verkehrshaftungs-Versicherer einen Erstattungsanspruch in geltend gemachter Höhe habe.

Der Tenor: Der Kläger habe aus abgetretenem und übergegangenem Recht einen Anspruch auf Ersatz des entstandenen Schadens. Der polnische Transportunternehmer hafte auf der Grundlage des Artikels 17 Absatz 1 Bestimmungen über den Beförderungsvertrag im grenzüberschreitenden Güterverkehr (CMR). Legt der Lkw-Fahrer, ohne Sicherungsmaßnahmen für das Gut zu treffen, in Fährhafennähe auf dem Transportweg nach Großbritannien eine Pause auf einem unbewachten Parkplatz ein, hafte er unbegrenzt – unter der Annahme eines „grobe“ Schadensverschuldens –, wenn Geflüchtete in den Laderaum eindringen und dabei Warenschäden anrichten.

Darüber hinaus sagte das LG, dass unstreitig ein Warenschaden in Höhe von 14.633,86 Euro entstanden sei, der mit 5 % Zinsen nach der Entscheidung des Vorprozesses zu verzinsen sei. Zum Zeitpunkt der Zahlung ergebe dies den eingeklagten Betrag in Höhe von 15.433,25 Euro. Eine Verjährung des Anspruchs –

Top vier:

- » Der Schiffsführer ist nicht verpflichtet, seine Pflichten nach § 8 Absatz 2 BSchG selbst durchzuführen. Er hat aber die Organisationspflicht sicherzustellen, dass die Verladung reibungslos verläuft, was zum Beispiel auch durch die Beauftragung eines externen Ladungskontrolleurs erfolgen könnte.
- » Der Schiffsführer sollte, wenn keine Delegation der Ladungsüberwachung auf eine Fachfirma erfolgt, Beladung und Stauung des Schiffs überwachen, um rechtzeitig eingzugreifen, falls was aus dem Ruder gerät.
- » Der Intermodal-Unternehmer sollte mit seinem Unterfrachtführer vereinbaren, dass Lkw-Fahrer ihre Pausen in Fährhafennähe stets auf bewachten Parkplätzen verbringen.
- » Der Intermodal-Unternehmer sollte stets prüfen, ob sein Erfüllungsgehilfe ausreichend für Ladungsschäden/-verluste versichert ist, um im Schadensfall das Risiko eines Misserfolgs im Regresszug zu reduzieren.

anders als vom beklagten Versicherer behauptet – liege nicht vor, so das LG in seiner weiteren Urteilsbegründung.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  **Esa**