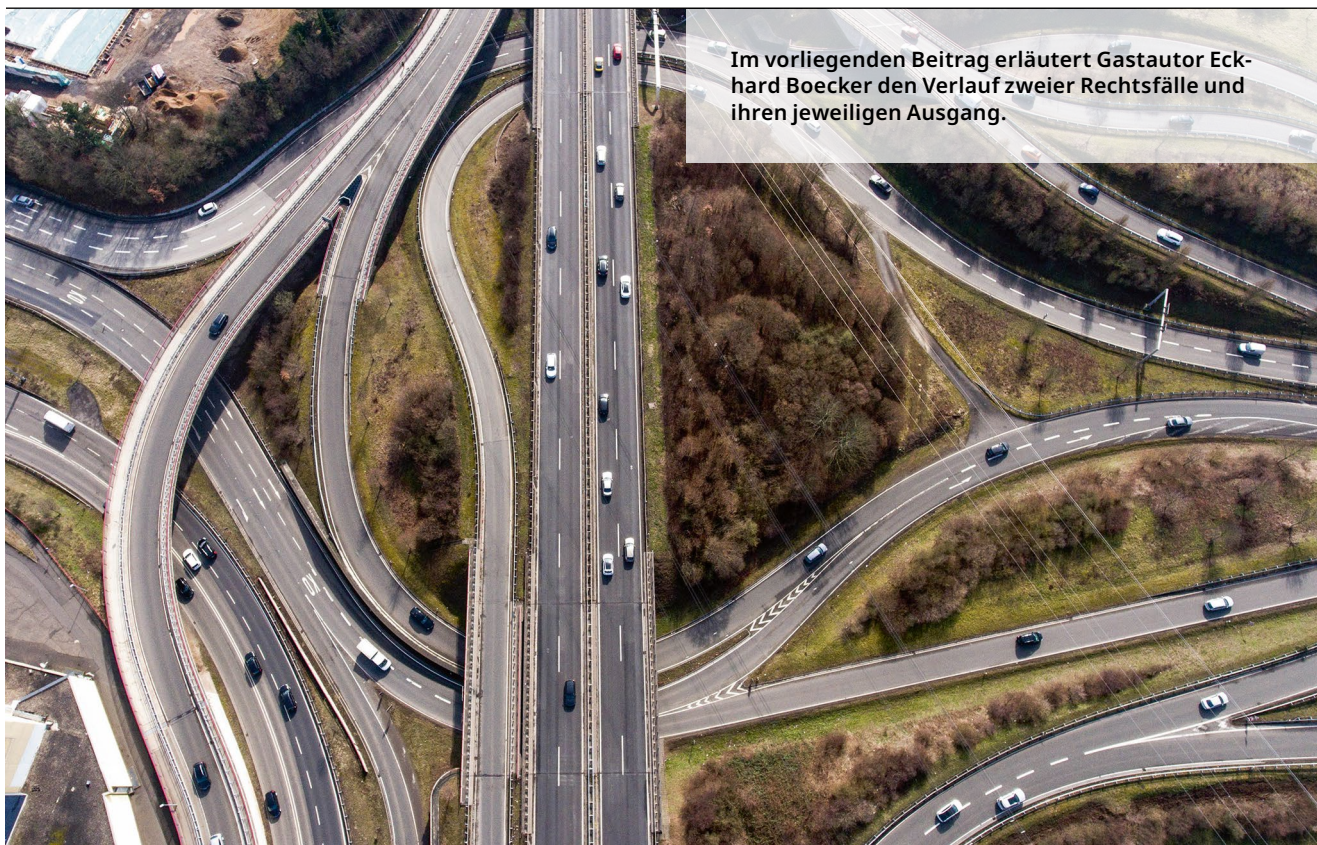




Im vorliegenden Beitrag erläutert Gastautor Eckhard Boecker den Verlauf zweier Rechtsfälle und ihren jeweiligen Ausgang.

CL-Medien/stockadobe.com

Verlust und Beschädigung

Im ersten Fall klagte der Transportversicherer gegen den Verkehrshaftungsversicherer des Logistiklers auf Schadensersatz. In dem zweiten Fall handelt es sich um eine Beschädigung, die leicht zu vermeiden gewesen wäre.

Der Fall: Ein Logistikdienstleister hatte Ware gegen Quittung erhalten, die er später aus unbekannten Gründen nicht mehr zur Verfügung stellen konnte. Der Verlust der Güter bescherte dem Versicherungsnehmer einen Schaden in Höhe von 159.737,50 Euro. Er meldete den Schadensfall seinem Transportversicherer, denn vor Risikoeintritt hatte er eine Transportversicherung eingekauft. Der Risikoträger regulierte den Claim gegenüber dem Versicherungsnehmer.

Der Logistikdienstleister geriet in finanzielle Schieflage. Er stellte Insolvenzantrag beim zuständigen Amtsgericht. Das Insolvenzgericht setzte einen Insolvenzverwalter ein. Zum Schadenszeitpunkt bestand beim Logistikdienstleister eine Verkehrshaftungsversicherung, die Deckung für vertragliche und gesetzliche Ansprüche bereithielt. Vor dem Hintergrund des insolventen Logistikunternehmens nahm der Transportversicherer den Verkehrshaftungsversicherer auf Schadensersatz in Anspruch. Allerdings zahlte er keinen Cent an den Transportversicherer. Deshalb zog der Transportversicherer gegen den Verkehrshaftungsversicherer vors Landgericht (LG) Bremen, um mit gerichtlicher Hilfe die Bezahlung des Claims inklusive Zinsen in Höhe von 5 Prozent durchzusetzen.

Die Urteile: Das LG hatte - nach Vernehmung des Insolvenzverwalters des Schuldners - den Hauptantrag des Transportversicherers in oben genannter Höhe plus Zinsen verurteilt. Anschließend legte der verurteilte Verkehrshaftungsversicherer Berufung beim Oberlandesgericht (OLG) Bremen ein. Das OLG entschied, dass die Berufung des Verkehrshaftungsversicherers zulässig gewesen sei. In Summe stehe dem Transportversicherer ein Schadensersatzanspruch in Höhe von 150.737,50 Euro plus Zinsen zu, so das OLG (AZ: 2 U 168/19).

Der Tenor: Zur Begründung meinte das LG unter anderem, dass der Transportversicherer einen Rechtsanspruch auf Schadensersatz nach Paragraph 475 Handelsgesetzbuch sowie nach 398 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) habe. Das OLG bestätigte, dass der Transportversicherer aktiv legitimiert gewesen sei. Die Abtretung des Insolvenzverwalters an den Transportversicherer wandelte den auf „Befreiung gerichteten Deckungsanspruch in einen Zahlungsanspruch“ um, so das OLG. Das OLG habe keinen Zweifel daran gehegt, dass der Insolvenzverwalter den Anspruch des Logistikdienstleisters aus der Verkehrshaftungsversicherungspolice rechtswirksam an den Transportversiche-

rer abgetreten habe. Darüber hinaus beschäftigte sich das Berufungsgericht mit der Frage, ob der Schadensersatzanspruch zum Zeitpunkt der Abtretung durch den Insolvenzverwalter nicht bereits verjährt gewesen war. Dies verneinte das OLG mit Bezug auf Paragraph 439 Absatz 1 HGB in Verbindung mit Paragraph 475 a HGB. Darüber hinaus stellte das OLG heraus, dass das LG die Verjährungshemmung nach Paragraph 439 Absatz 3 HGB stützte, denn der Logistikdienstleister sei vom Kunden für den Warenverlust schriftlich haftbar gemacht worden. Darüber hinaus führte das OLG aus, dass der Rechtsanwalt des Transportversicherers den Claim beim Insolvenzverwalter zur Insolvenztabelle anmeldete. Dies mit der Folge, dass spätestens mit der Forderungsanmeldung zur Insolvenztabelle der Logistikunternehmer haftbar gehalten worden sei. Weiter führte das Gericht aus, dass zwar der Insolvenzverwalter den Anspruch nicht anerkannte, jedoch die Anmeldung der Schadenssumme zur Tabelle schriftlich bestätigte. Außerdem den Transportunternehmer aufforderte, die Übersendung der Schadensdokumente zu veranlassen. Dies bedeute rechtlich betrachtet, dass der Insolvenzverwalter die Anspruchserfüllung explizit nicht ablehnte, so das OLG in seiner weiteren Entscheidungsbegründung. Zudem sei festzustellen, dass „von einem Einschlafen von Verhandlungen“ keine Rede sein könne. Schließlich meinte das OLG, dass es - wie zuvor das LG ebenfalls - die Anspruchsvoraussetzungen des HGB für „bewiesen“ erachte.

Fall zwei: Im vorliegenden Fall schlossen die Parteien einen internationalen Beförderungsvertrag, der auf dem Landweg mittels LKW durchgeführt werden sollte. Die Transportvertragsparteien stritten darüber, wer für die Güterbeschädigung verantwortlich gewesen war, die während der Transportdurchführung eintrat. Bei Verladung wurde der Kopf der Drehbohranlage nicht abgesenkt. Dadurch ergab sich eine Gesamthöhe des LKWs von 470 Zentimeter statt 402 Zentimeter. Die Drehbohranlage, die der LKW-Fahrer beim Absender übernommen hatte, kollidierte mit einem Brückenübergang auf der Autobahn, die durchschnittlich mit Höhen von 4,30 Meter bis 4,40 Meter ausgewiesen worden seien. Der Transportkunde verklagte den Frächter auf vollen Schadensersatz.

Die Urteile: Das Erst- und Zweitgericht hatten eine Haftungsteilung entschieden. Der Rechtsstreit ging zum Obersten Gerichtshof (OGH) in Wien, denn die Revision wurde vom Berufungsgericht zugelassen. Die Richter am OGH entschieden, dass die Haftungsteilung einer gerichtlichen Prüfung standhielte und wies die zulässige Revision am Ende des Tages zurück (AZ: 7 Ob 118/21k).

Der Tenor: Zu Beginn seines Urteils stellte der OGH heraus, dass eine Haftung des Frachtführers für Ladungsschäden nach Artikel 17 Bestimmungen über den Beförderungsvertrag im grenzüberschreitenden Güterverkehr (CMR) davon abhängt, ob die Beschädigung nach Übernahme des Gutes und vor Zustellung beim Empfänger eingetreten sei. Das Beladen des LKWs falle aber nicht zwangsläufig in den Haftungszeitraum des Frachtführers. Die Übernahme der Ladung bedeute nach Artikel 17 Absatz 1 CMR, dass der Fahrer das Gut entgegennimmt, um den Transportvertrag zu erfüllen. Im hiesigen Fall bestätigte der OGH, dass die Parteien vereinbarten, dass die Verla-

dung des Guts durch den beklagten Frächter erfolgen sollte. Allerdings sicherte der Transportkunde gegenüber dem Frächter „die transportbereite Abstellung“ des Guts auf dem LKW zu. Zum Zeitpunkt der Verladung seien keine Mitarbeiter des Kunden mehr vorort gewesen. Die Absenkung des Guts blieb bei der Verladung aus. Erst- und Zweitgericht meinten, dass der Fahrer verpflichtet gewesen sei, die Beladung des LKWs – „ordnungsgemäß“ – vorzunehmen, da dies vertraglich vereinbart gewesen sei. Dazu meinte der OGH, dass der Fahrer die Gesamtladungshöhe nicht kontrollierte. Dies, obgleich er hätte mit „bloßen Augen“ erkennen müssen, dass eine Höhenüberschreitung von zirka 75 Zentimeter vorgelegen habe. Dies begründete das Gericht damit, dass der Bezugspunkt des LKW-Führerhauses zirka 400 Zentimeter betrug und mit den Erfahrungen des Fahrers mit zuvor durchgeführten „Normaltransporten“. Der Fahrer hätte den Transportkunden über diesen evidenten Mangel vor Fahrtantritt telefonisch informieren müssen, um Weisung einzuholen. Dieses Fahrerverhalten, das die vorherigen Instanzen als grob sorgfaltswidrig einordneten, halte sich im Bereich der bisherigen Rechtsprechung, so der OGH. Allerdings zeigte sich der OGH – wie zuvor die erste und zweite Gerichtsstufe – davon überzeugt, dass dem Transportkunden ein hälftiges Schadensmitverschulden treffe. Denn der Kunde stellte das Beförderungsgut - entgegen der vertraglichen Zusicherung - nicht beförderungsbereit ab.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa