

Schockrekorder registriert Schaden

RISIKOMANAGEMENT Wenn ein Transformator als Ware multimodal transportiert wird, haftet bei einem nachweisbaren Erschütterungsschaden der Spediteur.

Im konkreten Fall hatte der Kläger, ein Logistikunternehmen, den Auftrag angenommen, einen multimodalen Transportauftrag zu managen. Die Ware war ein Transformator. Für den Vorlauf wurde ein Lkw sowie ein Binnenschiff eingesetzt. Der Hauptlauf erfolgte mit dem Seeschiff und der Nachlauf zum Zielort mit dem Lkw. Für die Vorlauftransporte mit Lkw und Binnenschiff schloss der Kläger mit der Beklagten, einem weiteren Logistikunternehmen, einen Transportvertrag ab. Dieses hatte die Beförderung an einen Unterfrachtführer weitergegeben. Das Sendungsgewicht betrug 83.500 Kilogramm und der angegebene Warenwert 1.884.350,52 Euro.

An dem Transformator befanden sich elektronische und mechanische Schockrekorder. Diese wurden von einem Monteur der Firma "S." ausgelesen, nachdem die Ladung beim Empfänger abgeliefert wurde. Der Monteur stellte nach Auslesung der Daten fest, dass der Transformator einer „Erschütterung“ ausgesetzt gewesen war, die „schwerwiegend“ gewesen sei.

String Test durchgeführt

Durch diesen Stoß sei die Garantie des Herstellers erloschen. Um die Sendung nicht ans Werk zurück transportieren zu müssen, schlug der Monteur einen „String Test“ vor. Diesen führte eine Drittfirma durch. Das Logistikunternehmen als Kläger klagte daraufhin Untersuchungskosten in Höhe

von 347.999 Euro ein, die Vorort aufgewendet worden seien. Am 18. November 2018 beurteilte das Landgericht (LG) Hamburg die Klage als teilweise erfolgreich (AZ: 412 HKO 60/16). Abzuweisen sei die Klage des Spediteurs bezüglich der eingeklagten Untersuchungskosten in Höhe von 347.999 Euro, da diese unbegründet seien.

Letztlich seien diese Kosten weder als Schadensfeststellungskosten noch als vertretbare Schadensminderungsanstrengungen anzuerkennen. Statt einer Vorortuntersuchung des Transformators hätte der Kläger dafür sorgen müssen, dass die Sendung zur weiteren Prüfung des Schadens zurück ins Werk gelangt, so das Gericht. Allerdings urteilte das LG auch, dass der Beklagte für den Transformatorschaden dem Grunde nach hafte. Der Schadenshöhe nach sei die Haftung begrenzt. Mittels des Displays sei festzustellen gewesen, welche Stärke die festgestellten Schocks gehabt haben und wann sie verursacht worden seien.

Zudem sei festzustellen, dass die Plomben noch in Ordnung gewesen seien, bevor die „Deckel“ der Schockindikatoren geöffnet wurden. Darüber hinaus meinte das Gericht, dass auch der seitlich an der Sendung angebrachte mechanische Stoßindikator ausgelöst worden sei. Dies belege, dass es während der Transportdurchführung zum Hamburger Verschiffungshafen zu einem Stoß über „2 g“ gekommen sei. Ein manipulierter Ausdruck, so

wie im Prozess behauptet, sei unbegründet, so das LG.

Derartige Anhaltspunkte oder sogar entsprechende Versuche, den Report zu manipulieren, seien nicht gegeben. Das Gericht sei von den Aussagen des Zeugen „S2“ überzeugt, dass die Auswertung beider Rekorder kompetent ausgelesen und vollständig dokumentiert worden seien. Der Beklagten und der Nebenintervenientin sei es nicht gelungen, den Gegenbeweis anzutreten, dass der Transformator in deren Gewahrsam keinen Stoß oberhalb „2 g“ ausgesetzt worden sei.

Hafen als Ursachenort

Nach Auffassung des eingeschalteten Gutachters, auf das sich das LG bezog, könne der Stoß durch das zu harte Absetzen des Transformators auf dem Mafi-Trailer im Verschiffungshafen verursacht worden sein. Dies könne, so der Sachverständige



Zwei beteiligte Spediteure stritten vor Gericht über die zu übernehmende Haftung einer Ware. An einem Transformator war während eines Multimodaltransports ein Schaden durch Erschütterung entstanden.

ergänzend, im vorliegenden Fall nicht ausgeschlossen werden.

Das zugrundeliegende Haftungsgewicht betrug 81.000 Kilogramm. Mit Bezug auf die

Gewichtungshaftung von 8,33 Sonderziehungsrechte gemäß Paragraph 431 Handelsgesetzbuch hafte der Beklagte laut LG in Höhe von 855.800,54 Euro. Da

der Gesamtschaden noch nicht abschließend beziffert werden könne, habe der Kläger in zulässiger Weise auf Feststellung geklagt. boe

Experten-Tipp

- Wenn ein Spediteur derartige Ladungen transportiert, nimmt er aufgrund des hohen Warenwertes immer ein erhöhtes unternehmerisches Risiko auf sich.
- Der Spediteur sollte ein professionelles Risikomanagement walten lassen. Dazu gehört der Blick in die Verkehrshaftungsversicherungspolice. Viele Policen schließen die Deckung für derartige Ladungen aus, da sie als Projektladung oder Schwergut eingeordnet werden. Dem Spediteur ist immer zu empfehlen, mit seinem Verkehrshaftungsversicherer über den Auftrag zu sprechen, bevor er seine Unterschrift unter dem Transportvertrag leistet.
- Der beklagte Spediteur hatte einen Teil des Transportauftrags an einen Dritten weitergegeben. Risikomanagement heißt aus Sicht des Auftraggebers zu prüfen, ob eine ausreichende Deckung für etwaige Ladungsschäden beim Unterfrachtführer vorliegt. Eckhard Boecker

Postzusteller muss haften

VERKEHRSRECHT Vergisst ein Postzusteller beim Abstellen seines Transporters die Handbremse zu ziehen, haftet er laut Gericht für die entstandenen Schäden am Fahrzeug.

Im konkreten Fall war der Beklagte bei der Klägerin, einem großen Postdienstleister, als Postzusteller zu einem Stundenlohn von zwölf Euro beschäftigt. Beim Zustellen einer Sendung stellte der Beklagte den ihm überlassenen VW Transporter auf einer abschüssigen Straße mit einem Gefälle von rund zehn Prozent rückwärts ab.

Daraufhin rollte das Fahrzeug über die Straße und kam auf der gegenüberliegenden Straßenseite nach Überrollen eines großen Steinblocks zum Stehen. Bei der Aktion wurden der Achsträger und die Stoßdämpfer des Transporters beschädigt. Daraufhin verlangte der Postdienstleister als Klägerin vor dem Arbeitsgericht Schadensersatz vom Mitarbeiter.

Das Arbeitsgericht Siegburg gab der Klage statt und entschied am 11. April 2019 (Az: 1 Ca 1225/18), dass der Beklagte einen Schadensersatz von 873,07 Euro zahlen müsse. Denn laut dem Urteil haften Arbeitnehmer bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit für Schäden, die durch betrieblich veranlasste Tätigkeiten verursacht werden. Für das Arbeitsgericht stand nach durchgeführter Beweisaufnahme fest, dass der Mitarbeiter den Abrollunfall grob fahrlässig verursacht hatte.

Laut dem Arbeitsgericht Siegburg hätte der Fahrer das Fahrzeug durch Einlegen des ersten Ganges und durch Ziehen der Handbremse zweifach sichern müssen. Dies hatte der Beklagte laut Gericht aber nicht getan. dk