

GDV-Transport

Schadenverhütungstagung 2005

**Schadenverhütung beim Transport
von diebstahlgefährdeten Waren**

Grobes Organisationsverschulden

Lücke im System

Systembedingte Lücke

Kapitel 1

Geheimnis der 3 Ebenen und Lückensuche

Kapitel 2

Organisationsverschulden

Kapitel 3

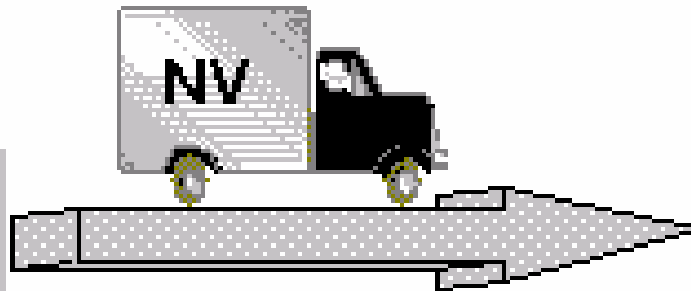
Lücken in der Auftragskette

Kapitel 4

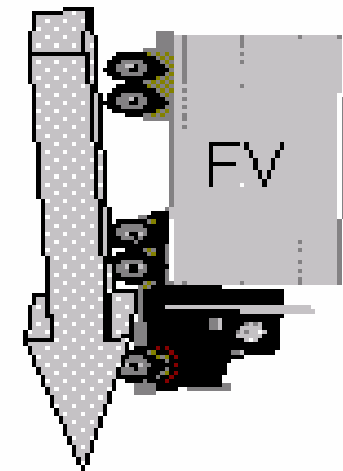
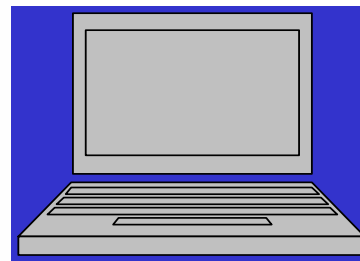
Versicherungslücken

Transportkette

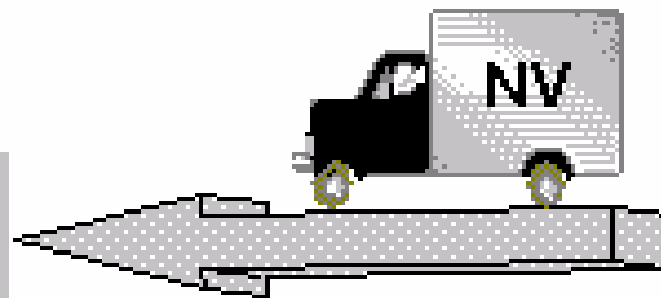
Auftraggeber



Spediteur



Empfänger



Spediteur

Geheimnis der 3 Ebenen

Handelskauf



Kauf



Verkehrsvertrag



Auftrag



Versicherungsvertrag

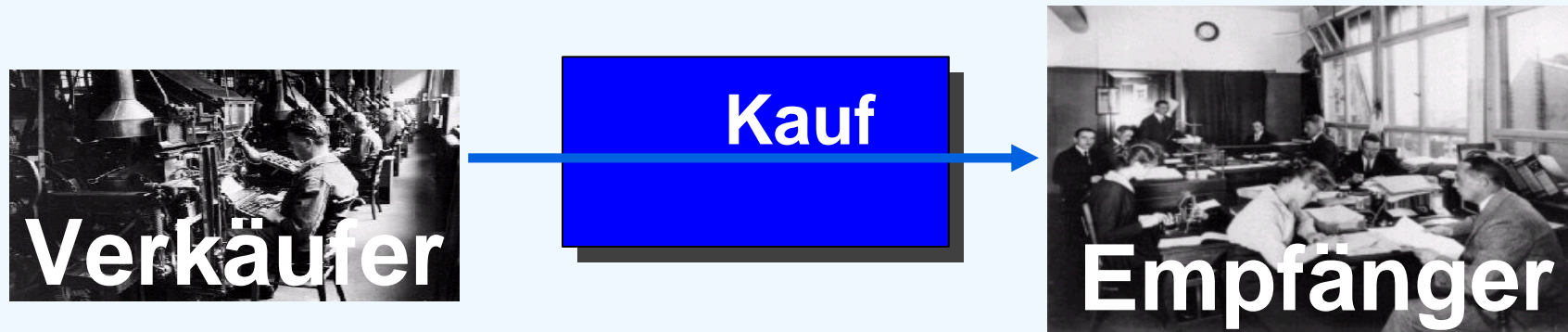


Vers

Vers



Lücke (Ebene 1)



- **Verladerseite spricht auf der Handelkaufebene selten über Fragen der „Sicherheit beim Güterverkehr“**
- **Zusätzliche Kosten dürfen nicht entstehen**
- **Sicherheits-Problem soll „Logistiker“ lösen**

Lücke (Ebene 2)

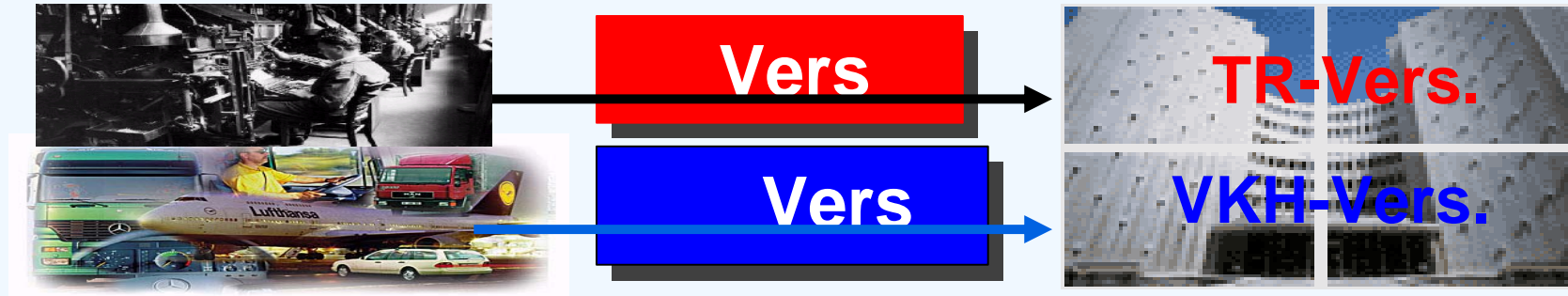


Auftrag



- Versender teilt Verkehrsträger die Art des Gutes (**Diebstahlsgefahr**) nicht mit („Industriegüter aller Art“)
- Verkehrsträger untereinander verlassen sich darauf, dass sich der „Nachfolgende“ um die Sicherheit kümmert

Lücke (Ebene 3)



- **Transportversicherer** geben eher selten Auflagen (Obliegenheiten u.a.) bei diebstahlsgefährdeten Gütern vor
- **Verkehrshaftungsversicherer** haben erst mit den DTV-VHV-Bedingungen erstmals auf „nicht versicherte Güter“ reagiert

Systembedingte Lücke 1

- These 1:
Lücken der genannten Systeme führen zu einem höheren Umsatz und besseren Gesamtergebnis (???)

- ✓ auf der Handelkaufebene
(„jeder **Schaden** = zusätzlicher **Umsatz**“)

- ✓ auf der Verkehrsvertragesebene
(„Verzicht auf **Sicherheit** = mehr **Nettogewinn**“)

- ✓ auf der Versicherungsebene
(„je größer die **Lücken**, desto höher der **Schadenbedarf**“)

Systembedingte Lücke 2

- These 2:
„Sleep easy“-Deckungen wurden bei der **Transport-**
und **VKH-Versicherung** „in Kauf genommen“

- Probleme wurde zwischen den Versicherern im
Bereich des **Regress-Systems** geklärt
 - ✓ im Schadenfall (Lücken haben sich verwirklicht)

 - ✓ auf dem Regressweg **TR-Vers.** – **VKH-Vers.**

 - ✓ vor den Gerichten

- **TR-Versicherer** zahlt volle Schadenssumme
Wareninteressenten (Versender, Empfänger)
- **TR-Versicherer** verlangt vom **Verkehrsträger** volle
Schadenssumme
- **Verkehrhaftungsversicherer** zahlt nach Rücksprache
mit dem Verkehrsträger die reduzierten
Haftungssummen an den **TR-Versicherer**
- **TR-Versicherer** ist mit Regelhaftungszahlung nicht
einverstanden und verlangt vollen Ersatz

Kapitel 2



Organisationsverschulden

HGB

BGH-Rspr.

Beispiel

Frachtrecht

Obhutshaftung

Güterschäden

Vermögenss.

Verlust

~~Beschäd.~~

~~Verspätung~~

~~sonstige
Vermögenss.~~

Wertersatz

8,33 SZR

~~3 x Fracht~~

~~3 x wie bei
Verlust~~

§ 435 HGB Wegfall der Haftungsbefreiungen und – begrenzungen

Die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die

- ✓ **der Frachtführer** oder
- ✓ eine in § 428 genannte **Person**

- **vorsätzlich** oder
- **leichtfertig** und in dem **Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde**, begangen hat

Organisationsverschulden

Grobes Organisationsverschulden ist

- sog. „**qualifiziertes Verschulden**“ des Inhaber eines Verkehrsträgers (Frachtführer, Spedition, Lagerhalter)
 - ✓ Grobes Organisationsverschulden ist immer auch ein genereller **struktureller Mangel des Betriebes**
 - ✓ Strukturelle Mängel werden dem **Inhaber** angelastet
 - ✓ Es gelten **keine Haftungsgrenzen** (Ausn.: Montrealer Übereinkommen), wenn „bewußte Leichtfertigkeit“ vorliegt

Leichtfertigkeit

Leichtfertig handelt

- ✓ wer mind. grobfahrlässig seine Pflichten verletzt
- ✓ wer grundlegende „auf der Hand liegende“ Sorgfaltspflichten schwer verletzt
- ✓ wer nahe liegende Überlegungen nicht angestellt
- ✓ wer Bedenken, die sich jedem aufdrängen müssen, zurückgestellt
- ✓ wer nach dem Motto handelt:
"Es wird schon gut gehen"

„Mut zur Lücke ?“

Mit dem Bewußtsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, handelt

- ✓ **wer sich in etwa der Wahrscheinlichkeit des Schadens bewusst ist**
- ✓ **wer sich aufdrängende Möglichkeiten eines Schadens nicht wahrnimmt und sich damit der Wahrheit verschlossen hat**
- ✓ **wer sein eigenes System nicht mit ausreichenden Schutz versieht (Schnittstellen)**

„Ist die Lücke meines Systems ein Marktvorteil?“

BGH-Rspr.

- Da sich Verluste in der Sphäre des Verkehrsträgers ereignen, hat dieser die **sekundäre Darlegungslast** hinsichtlich der Einzelheiten des Verlustes
- Kommt er den Ausführungen zum Sachverhalt nicht nach, wird ein Organisationsverschulden **vermutet**
- Kann der Verkehrsträger einen konkreten Sachverhalt beweisen (Zeugen, Urkunden, Augenschein), hat der Anspruchsteller wieder die ursprüngliche Beweislast

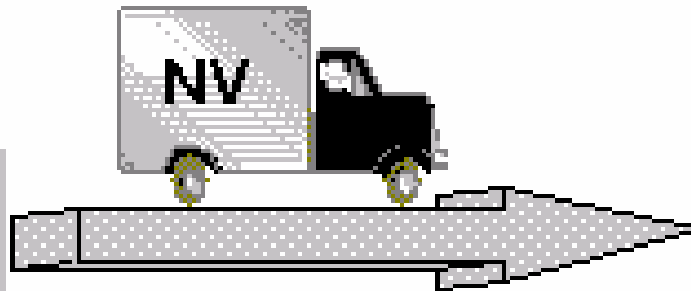
- **Leichtfertigkeit in § 435 HGB** erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Verkehrsträger in **krasser Weise** über die Sicherheitsinteressen der Vertragspartner hinwegsetzt
- Das Tatbestandsmerkmal der **Leichtfertigkeit** für sich allein genügt nicht.
- Das **Bewußtsein** von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts muss vom Tatrichter festgestellt werden

Beispiel

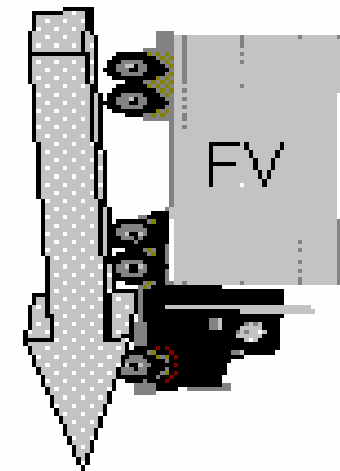
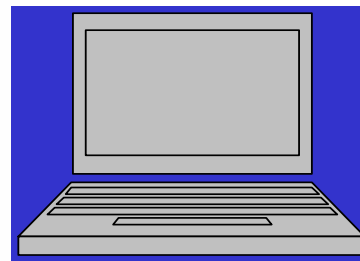
- AG beauftragt Spedition S. den Transport einer Computeranlage im Wert von 66.000 DM von Achern nach Hannover zu besorgen
- Der Nahverkehrsunternehmer sollte das Gut zunächst im Depot des S. in H. abliefern. Von dort sollte es zum Zentrallager in D. gebracht und anschließend über ihr Depot in Ha. an die Empfängerin ausgeliefert werden. Der Verbleib der Sendung nach dem Eingang in H. konnte nicht geklärt werden
- Der Umschlag im Abgangsdepot in H. wird nach dem sog. „Negativsystem“ durchgeführt. Danach ist für jeden Arbeitstag vorgeschrieben, dass kein Packstück zurückbleiben darf

Transportkette

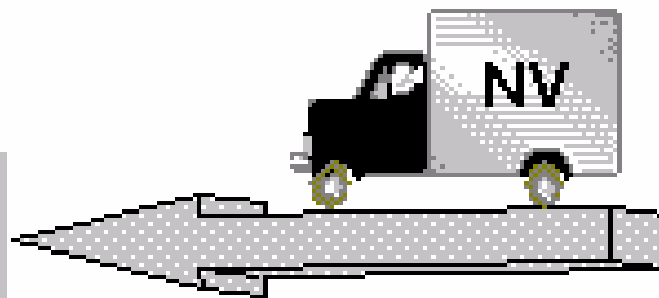
Auftraggeber



Spediteur



Empfänger



Spediteur

Ergebnis:

- Nicht der fehlende Sachvortrag zur Betriebsorganisation war wichtig, sondern das **Fehlen einer wirksamen Ausgangskontrolle** im Lager H. nach dem eigenen Vortrag der Spedition
- Eine Organisation, die Ein- und Ausgangskontrollen beim Güterumschlag nicht an allen Schnittstellen vorsieht, ist im Regelfall bewußt leichtfertig
- Wer solche elementaren Sorgfaltspflichten nicht einhält, handelt im allgemeinen im Bewusstsein, dass es aufgrund des Mangels zu einem Schadenseintritt (Verlust) kommen kann

Auswirkungen für Praxis:

- Jeder Verkehrsträger, der nur Eingangskontrollen durchführt (nur eine Schnittstelle) und die Sendungen nicht beim Ausgang kontrolliert, haftet in voller Höhe (Güter-, Güterfolge- und reine Vermögensschäden)
- **Haftungsversicherer**, die dieses Risiko, insbesondere bei KEP-Diensten, übernehmen, müssen ihre Deckung dem Grunde und der Höhe nach für sog. Orga.-schäden genau regeln
- **Transportversicherer** können in voller Höhe gegenüber solchen Verkehrsträgern regressieren

Kapitel 3 Lücken in der Auftragskette

Verladerlücken

Versender

Empfänger

Händler

Verkehrsträgerlücken

Spedition

Frachtführer

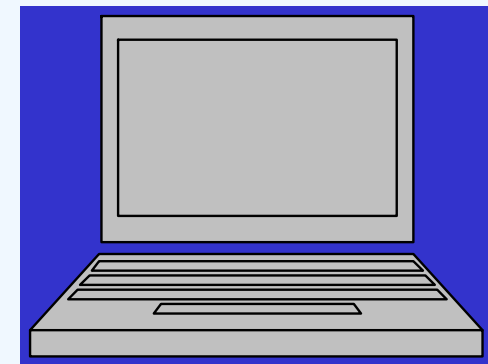
**Lager-
halter**

Organisationspflichten

Problemfall:

Wer hat welche Pflichten bei der Organisation eines LKW-Transports mit Computern (2 Mio EUR Wert) aus eine disponierten Lager einer Spedition 1 von Hamburg über Frankfurt mit Umschlag bei einer Spedition 2 nach Marseille zum Empfänger?

- **Auftraggeber**
- **Spedition 1 = reiner Lagerhalter**
- **Spedition 2 = Lkw-Organisation + Umschlag**
- **Ausführender Straßenfrachtführer**
- **Empfänger**



Auftraggeber

- **Mitteilung der Art des Gutes (Diebstahlsgefahr und Warenwert)**
- **Gerichte:**
 - ✓ keine Haftungsbefreiung, wenn AG den Inhalt verschweigt
 - ✓ Bei AGB-Ausschluss des Frachtführers Rspr. unklar
 - ✓ Meist Mitverschuldensquote zu Lasten des Versenders, deren Höhe vom Einzelfall abhängt

- **Beauftragung eines Spediteurs in Kenntnis dessen Organisationsmängel**

Gerichte: Für Mitverschulden reicht nicht aus, dass es wiederholt zu Verlusten kommt. Daraus kann nicht geschlossen werden, dass der AG die Eignung, Befähigung oder Ausstattung des Vertragspartners in Zweifel ziehen muss.

Wer den Wert der zum Versand gebrachten Ware nicht angibt, obwohl er weiß, dass diese bei einer entsprechenden Angabe besonderen Sicherungen unterstellt wird, hat sich das daraus folgende Mitverschulden als schadensursächlich anrechnen zu lassen (BGH 08.05.2003 - I ZR 234/02 UPS-Fälle)

Spedition 1



- **Höchste Einbruchdiebstahlsicherung des Dauerlagers**

Gerichte: Spedition muss Gelände besonders sichern (Umzäunung, Wachdienst) und besondere Anlagen gegen Einbruchdiebstahl am Gebäude haben

- **Organisation des Lagerbetriebs muss besonders sorgfältig sein**

Gerichte: Einstellung der Mitarbeiter, Überwachung, gelegentliche Taschenkontrollen usw.

Spedition 2

- Besondere Lagerorganisation zur Behandlung der besonderen Güter

Gerichte: Verlust muss im konkreten Einzelfall mit Zeugenaussagen hinreichend erklärbar sein (Übernahmeprotokoll, Wertverschlagsregeln, Übergabeprotokoll an Frachtführer)

- Organisation des Lagerbetriebs muss bei besonderen Gütern nahezu fehlerfrei sein

Gerichte: Entlastungsaussichten nur, wenn Fehlverladung, erfolglose Suche, kein Diebstahl durch eigene Mitarbeiter dargelegt und bewiesen wird

Spedition 2

- **Besondere Hinweispflichten an den Frachtführer hinsichtlich der Besonderheiten des Gutes (erhöhte Diebstahlsgefahr)**
 - **Genau Organisation des Straßentransports der besonderen Güter muss die Spedition vorgeben (kein Planenfahrzeug ?, besondere Diebstahlsschutzeinrichtungen ?, Handy-erreichbarkeit ?, keine Umladung ?, Vorgabe von Parkplätzen usw.)**
- Gerichte:** bisher keine Rechtsprechung zur Pflichtenabgrenzung im Verhältnis Spedition zum Frachtführer

Frachtführer



- **Diebstahl oder Raub von Waren bei einem Frachtführer**

Gerichte:

- **Ausnahmsweise Unabwendbarkeit bei größter Sorgfalt (keine Haftung)**
- **Selten normale Fahrlässigkeit (Haftungsbegrenzungen 8,33 SZR)**
- **Häufig bei geringem Verschulden volle Haftung wegen grobem Organisationsverschulden (falsche Routenplanung, falsches Fahrzeug, falscher Fahrer usw.)**

- **Unbewachtes Abstellen von Lkw**

Gerichte:

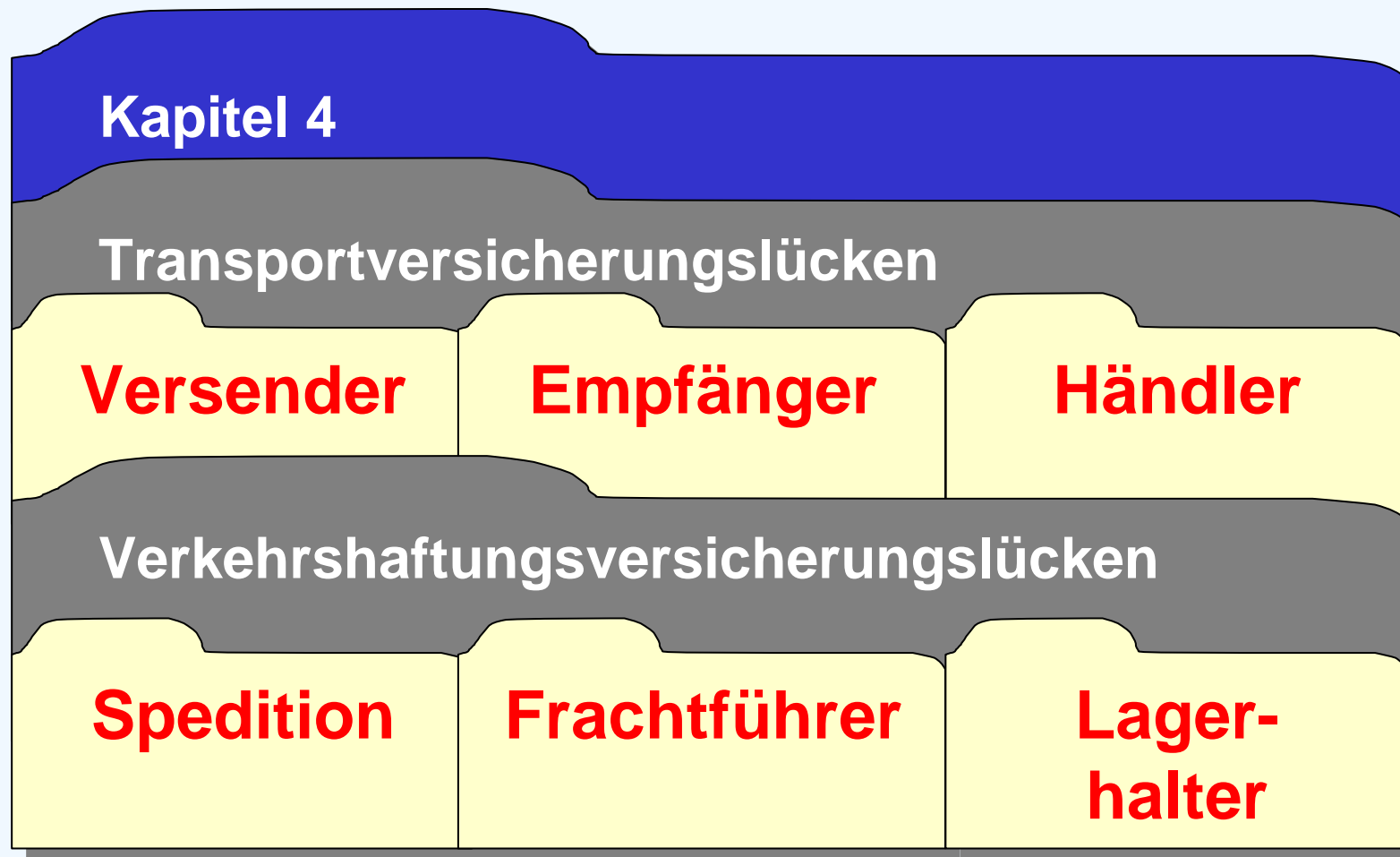
- **Frachtführer trifft ein grobes Organisationsverschulden, wenn der Inhaber eine Praxis jahrelang geduldet, dass Fahrzeuge unbewacht für länger Zeit abgestellt werden dürfen**
- **Frachtführer muss den Fahrern eine spezielle Anweisungen zu den einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen erteilen (OLG Köln vom 10.12.02 - 3 U 56/02)**

Empfänger

- **Überprüfung der Ware auf Schäden (Verlust + Beschädigung)**

Gerichte:

- **Wenn keine Prüfung unmittelbar beim Empfang erfolgt, dann kann dennoch mit Zeugenaussagen bewiesen werden, dass Güter z.B. aus einer mit Folie umwickelten Palette gefehlt haben**
- **Wenn Waren beim falschen Empfänger abgeliefert werden, prüft bisher die Rspr. nicht die fehlerhafte Organisation des Empfängers (Ablieferungen in Moskau)**





- „Es ist auch von Seiten der Versicherer der Auftraggeber (Transportwarenversicherer) gewollt, dass bestimmte risikoreiche Waren sicher transportiert werden.
- Riskmanagementmaßnahmen bei einem Versender bringen in der Praxis nicht das geringste, wenn der erste Spediteur sofort den erstbesten Frachtführer einsetzen kann, der von den besonderen Gefahren, die aus der Güterbeförderung gerade dieser Waren, keine Ahnung hat.
- Der Verlust der Ware, jahrelanges Prozessieren um Haftungsgrenzen und insgesamt negative Verlaufszahlen der gesamten Transportsparte sind die Folge.“

Versender

- Regressverzichtsvereinbarung mit Verkehrsträger

Gerichte: noch legen Gerichte Erklärung zu Gunsten des Versenders aus

- **Hinweis:** Vereinbarung eines ausdrücklichen Regressverzichts oder Zustimmung zum Groben Organisationsverschulden ohne Zustimmung des eigenen Versicherers kann den Versicherungsschutz des Warentransportversicherers gefährden

Verkehrshaftungsversicherungslücken

Spedition

Frachtführer

Lagerhalter

- „Es hat die Erfahrung gezeigt, dass viele Unternehmen sich nicht ausreichend mit den besonderen Gefahren der Beförderung bestimmter, insbesondere diebstahlsgefährdeter Waren auseinandersetzen. Deshalb wurde folgende **generelle Nichtaufnahme in den Versicherungsschutz** formuliert „Beförderung und Lagerung von folgenden Gütern...“
- Jeder Versicherer kann eine Güterliste seinem VN mitteilen, die er im Hinblick auf eine Haftung nicht versichern möchte. Dies gilt unabhängig von der Versicherungsausschlüssen, bei denen eben falls gewisse Güter ausgeschlossen sind“

DZV-VHV-Bedingungen

- **DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für Frachtführer, Spedition und Lagerhalter 2003/2005**
- **Obliegenheiten in Ziff. 10**
- **Dem Versicherungsnehmer obliegt es,**
 - ✓ **Schnittstellenkontrollen durchzuführen und zu dokumentieren**
 - ✓ **für die Sicherung eigener oder in seinem Einfluss- und Verantwortungsbereich befindlicher fremder beladener Kraftfahrzeuge, Anhänger und Wechselbrücken/Container gegen Diebstahl oder Raub zu sorgen, insbesondere auch zur Nachtzeit, an Wochenenden und Feiertagen**
 - ✓ **Mitarbeiter sorgfältig auszuwählen und zu überwachen**

- Die Bestimmung in Transporthaftungsversicherungen, dass nachts oder während Ruhepausen eine ausreichende, angemessene Bewachung des abgestellten LKWs sicherzustellen sei, ist wirksam
- Versicherungsschutz besteht nicht, wenn der Fahrer, um zu duschen, nachts den LKW für 90 Minuten allein lässt
- Der Deckungsklage wurde nicht stattgegeben

Auswirkungen für Praxis:

- **Jeder Diebstahl eines kompletten LKWs kann beim Frachtführer zu einer Obliegenheitsverletzung führen, wenn der VN bei diebstahlsgefährdeten Gütern seinen Fahrern keine Anweisungen gibt, wie der Transport konkret (bewachte Parkplätze) auszuführen ist**
- **Der angestellte Fahrer ist in der Haftpflichtversicherung grundsätzlich nicht Repräsentant des Frachtführers oder Spediteurs (BGH I ZR 251/94 vom 17. April 1997)**

- DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für Frachtführer, Spedition und Lagerhalter 2003/2005
- **Begrenzung der Versicherungsleistung Ziff. 8**
Zusätzliche Begrenzung bei qualifiziertem Verschulden

Die Versicherungsleistung des Versicherers ist zusätzlich je Versicherungsjahr bei Schäden, die vom Versicherungsnehmer, seinen gesetzlichen Vertretern oder seinen leitenden Angestellten

- ✓ durch **Leichtfertigkeit und in dem Bewusstsein**, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit entstehen werde, herbeigeführt,
- ✓ durch **Kardinalpflichtverletzung** oder
- ✓ durch **grobes Organisationsverschulden** verursacht über die gesetzliche oder vertragliche Regelhaftung (§ 449 HGB-Korridor) und unabhängig vom Schadenfall und -ereignis, begrenzt bis maximal EUR.

- **„Es ist also eher als Hilfe für die Abläufe in der Transportwirtschaft zu sehen, wenn die Versicherungen mitteilen, dass bestimmte Waren eine bestimmte sichere Beförderung erfordern oder dass der Versicherer bestimmte Risiken überhaupt nicht versichern will.**
- **Dies dient letztendlich der Transparenz und liegt im Interesse aller Beteiligten (Verlader, Verkehrsträger, Versicherer)“**