

## DVZ, Nr. 097

Von Karl-Heinz Gimmler

Nicht nur sauber, sondern rein

Schäden durch verunreinigte Flüssigladung können sich bis in die Produktion ausweiten

**Handelsgesetzbuch, ADSp, Logistik-AGB und Incoterms - bei der Frage, wer für die Produktverschmutzung infolge unsauberer Gefahrguttanks haftet, spielen diese Regelwerke eine wichtige Rolle.**

Es genügt ein nicht ordnungsgemäß gereinigter Einfüllschlauch, ein oberflächlich gereinigter oder unvollständig entleerter Tank, um die gesamte Flüssigladung unbrauchbar zu machen. Im günstigsten Fall wird die Verunreinigung noch vor der Weiterverarbeitung entdeckt. Dann droht allein der materielle Schaden an der Ladung selbst und ein gegebenenfalls ausgelöster Bandstillstand, falls die Chemikalie zur Weiterverarbeitung vorgesehen ist. Erheblich höhere Schäden entstehen, wenn das verunreinigte Gut zunächst weiterverarbeitet und das Endprodukt hierdurch unbrauchbar wird: Produktionsstörungen, Produktausfall, Imageschäden und Rückabwicklungskosten des Produzenten. Wer kommt dann für den Schaden auf, und welche gesetzliche Grundlage gilt überhaupt?

**Haftungsregime.** Die Haftung zwischen Auftraggeber, Dienstleister und gegebenenfalls auch dem Empfänger richtet sich auch im Gefahrgutbereich ausschließlich nach den transport- und zivilrechtlichen Vorschriften. Das Gefahrgutrecht selbst trifft keinerlei besondere Regelungen. Für Fracht- und Speditionsgeschäfte gelten die Paragraphen 425 - 432 HGB, während Lagergeschäfte sowie alle sonstigen Logistik-Dienstleistungen, wie Weiterbehandlung, Verfüllen, Verpacken, Controlling und Planung dem allgemeinen zivilrechtlichen kaufmännischen Haftungsregime unterliegen

**Haftung nach HGB.** Die Haftungsregelungen des HGB begünstigen Transportunternehmer und Spediteure durch erhebliche Haftungsbeschränkungen und -ausschlüsse, während sie dem Geschädigten deutliche Beweislastvorteile verschaffen. Bis zum Gegenbeweis gilt ein Verschulden des Spediteurs oder Frachtführers als vermutet. Vorgesehen ist eine Haftung **nur** für den reinen Güterschaden; für Güterfolgeschäden wird nicht gehaftet. Eine Einstandspflicht des Frachtführers und Spediteurs besteht also **nur** für Schäden, die durch Vermischung oder Kontamination an dem Transportgut direkt entstehen, bis zu einer Obergrenze von 8,33 Sonderziehungsrechten, etwa 9,70 EUR pro kg Rohgewicht. Zu ersetzen ist zwar der Wert der unbrauchbar gewordenen Chemikalie, nicht jedoch die aus der Unbrauchbarkeit resultierenden Kosten für Bandstillstand, Entsorgung, Produkthaftung und ähnliches. Dies sind Folgeschäden, die erst aus dem Güterschaden resultieren und nach dem Haftungsregime des HGB grundsätzlich in das Risiko des Eigentümers fallen. Diese Beschränkung gilt jedoch nicht, wenn der Schaden vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wurde. Bei qualifiziertem Verschulden haften Frachtführer und Spediteur für sämtliche Schäden, auch Güterfolgeschäden, in voller Höhe. Dieses besondere Verschulden ist im Falle von Vermischungen oder Kontaminationen **nur** schwer nachzuweisen.

**Sonstige Dienstleistungen.** Bei sonstigen Logistik-Dienstleistungen wie zum Beispiel der Warenbehandlung, Prüfung und Qualitätskontrolle gilt das allgemeine kaufmännische Zivilrecht. Der Schaden verursachende Logistik-Dienstleister hat dabei für sämtliche entstandenen Schäden - auch Folgeschäden - aufzukommen, soweit ihm ein Verschulden nachgewiesen werden kann; der Nachweis schon leichtester Fahrlässigkeit genügt. Er ist in der Regel leicht zu erbringen. Da sich dieses System der Haftung von dem besonderen frachtrechtlichen erheblich unterscheidet, ist bei Logistik-Komplett-Dienstleistungen zwischen den einzelnen Tätigkeiten zu unterscheiden. Hier kann für Einzeldienstleistungen unterschiedliches Haftungsrecht gelten

**ADSp und Logistik-AGB.** Die Anwendung der gesetzlichen Haftungsregelungen bei den in der Gefahrgutlogistik üblicherweise hohen Schadensereignissen kann zu unbilligen Ergebnissen führen. Entweder wird der Dienstleister übermäßig bevorteilt, wenn nämlich der Schaden in Zusammenhang mit einem Transport entstanden ist und die Ersatzpflicht nach dem HGB erheblich eingeschränkt wird. Oder der Dienstleister haftet voll für alle entstandenen Schäden, weil die Vermischung oder Kontamination beispielsweise beim lagerungsbedingten Verfüllen verursacht wurde. Dabei hängt es oft vom Zufall ab, an welcher Stelle die Verunreinigung entsteht. Die Haftungsbegrenzung im Transport- und Speditionsgeschäft ändern auch die ADSp nicht wesentlich ab. Interessant werden sie erst für sonstige Gefahrgut-Dienstleistungen. Hier sehen sie eine Begrenzung der unbeschränkten Haftung des Dienstleisters auf 5 EUR je kg Rohgewicht vor und schränken die Haftung des Dienstleisters noch stärker ein als das HGB. Die ADSp gelten über den Fracht- und Speditionsvertrag hinaus für sämtliche speditionsüblichen Geschäfte, insbesondere auch Lagerung und logistiknahe Dienstleistungen. Die Vertragspartner können deren Regelungen aber auch für sonstige Verträge, etwa über logistikferne Dienstleistungen, frei vereinbaren. Für diesen Bereich wurden die Logistik-AGB entwickelt.

**Logistik-AGB.** Auch nach den Logistik-AGB wird die Haftung des Dienstleisters erheblich eingeschränkt, jedoch unabhängig vom Gewicht. Bei ihrer Vereinbarung haftet er bis zu einer Höhe von 20 000 EUR je Schadenfall, für ursachengleiche oder Serienschäden insgesamt mit höchstens 100 000 EUR. Ob nun die Haftungsbeschränkung der ADSp oder Logistik-AGB günstiger ist, hängt vom Einzelfall ab, insbesondere vom Rohgewicht des Gutes. Es kann jedenfalls nicht grundsätzlich beurteilt werden, welche Bedingungen für die Vertragsparteien günstiger sind. Ebenso wie die Haftungsbeschränkungen nach fracht- und speditionsrechtlichen Vorschriften führen auch die ADSp und Logistik-AGB bei großen Schadenslagen zu einer einseitigen Risikoverteilung zugunsten des Dienstleisters. Für die in der Gefahrgutlogistik üblicherweise hohen Schäden eignen sie sich aus Sicht der Auftraggeber wenig. Um das Schadenrisiko angemessen zu verteilen, drängen sich zwischen Auftraggeber und Dienstleister besondere Haftungsabsprachen auf. Sie führen in der Praxis zu steigenden Kosten, da der Dienstleister als Gegenleistung für das erhöhte Risiko ein höheres Entgelt fordern wird. Dafür sinkt das Risiko des Auftraggebers von unüberschaubaren Schäden im Einzelfall kalkulierbar ab. Die Logistik-AGB sehen deshalb auch

Risikoverschiebungen durch Abänderung der Haftungsgrenzen gegen ein Mehrentgelt ausdrücklich vor.

**Incoterms.** Wenn der Transport vor dem Hintergrund eines zu erfüllenden Kaufvertrags steht, stellt sich die Frage, wer für den übrigen, nicht vom Dienstleister zu tragenden Schaden aufkommt. Dieses Risiko ist zwischen den Vertragsparteien des Kaufvertrags, die gleichzeitig Absender und Empfänger im transportvertraglichen Verhältnis sind, vertraglich festzulegen, in der Praxis meist durch Vereinbarung der Incoterms. Die Absprache der Abholklausel EXW (ab Werk) überträgt das Transportrisiko vollständig auf den Käufer. Der Verkäufer hat dann keinen Einfluss mehr darauf, die Qualitätsstandards im Rahmen des Transports und der sonstigen Logistik-Dienstleistungen zu sichern. Letztlich bedarf es einer Einzelfallabwägung, in welchem Umfang Risiken abgewälzt oder aber in Kauf genommen werden. Voraussetzung hierfür ist eine monetäre Bewertung des bestehenden Risikos. Vor dem Risikomanagement sollten die möglichen Schadenslagen umfassend analysiert werden. DVZ 15.8.2006 (gm) Karl-Heinz Gimmler ist Rechtsanwalt in Höhr-Grenzhausen; Kontakt über [grimm@dvz.de](mailto:grimm@dvz.de)

PAUSCHALABSPRACHEN: Versicherer vorher fragen: Die Praxis zeigt, dass weder vorgefertigte Vertragsbedingungen noch die gesetzlichen Regelungen Haftungsfragen bei Groß-Schadensereignissen in der Gefahrgutlogistik hinreichend lösen. So bequem eine pauschale Vereinbarung dieser Bedingungen für Auftraggeber und Dienstleister auch ist, so sehr kann es im Schadensfalle zu unbilligen Ergebnissen führen. Aber Achtung: Einzelvertraglich ausgehandelte Bedingungen werden oft nicht von den bestehenden Versicherungsbedingungen erfasst. Hier muss im Zweifel eine versicherungsvertragliche Einbeziehung mit dem Versicherer besprochen werden. DVZ 15.8.2006 (khg/gm)

116640, DVZ, 15.08.06