



Böses Erwachen bei Rückruf vermeiden

Logistikdienstleister sollten in die Produkthaftungsversicherung eines Zulieferers einbezogen werden.

Der Fall: Ein Unternehmen der Automobilzuliefererindustrie fertigt Bremssysteme für Lkw. Einzelne Teilsysteme werden auch von Vorlieferanten zusammgebaut. Der Logistiker soll die technische Qualität dieser Teilsysteme von Vorlieferanten gemäß der für die Automobilindustrie geltenden Norm ISO TS16949:2009 nach genauen Anweisungen des Zulieferers prüfen. Bei den Vertragsverhandlungen beruhigt der Zulieferer den Logistiker damit, dass dieser ja keine Produkthaftung zu fürchten habe, denn seine Zulieferer-Produkthaftpflichtversicherung decke alles ab, außerdem produziere er ja nichts.

Rechtlicher Hintergrund: Zwar ist eine Aussage des Zulieferers als Auftraggeber zutreffend: Eine Produkthaftung gemäß Produkthaftungsgesetz des Logistikers kommt aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht. Dies ist jedoch nur die halbe Wahrheit: Sofern die Qualitätsprüfung des Logistikdienstleisters nicht ordnungsgemäß verläuft, werden fehlerhafte Teilsysteme eingebaut. Die Defekte können zur sogenannten Produzentenhaftung des Lkw-Herstellers führen. Dies ist eine der Produkthaftung verwandte Haftung. Diese greift auch bei gewerblich genutzten Gütern wie zum Beispiel Lkw. Die Produzentenhaftung verpflichtet den Lkw-Hersteller unter Umständen zu Rückrufaktionen.

Mit anderen Worten: Wenn wegen auch nur weniger Fälle defekter Bremssysteme ganze Fahrzeugserien zurückgerufen werden müssen, kommt es häufig zu sechs- bis siebenstelligen Schadensbeträgen. Für diese haftet dann der Zulieferer. Dieser kann dann aber seinerseits



»Produzentenhaftung verpflichtet mitunter zum Rückruf«

Karl-Heinz Gimmler, Fachanwalt Transportrecht, Spezialanwalt für Kontraktlogistikrecht

wieder beim eigentlich Verantwortlichen, dem Logistikdienstleister, Regress nehmen. Dieser Regress wird meist durch die Zulieferer-Produkthaftpflichtversicherung vorgenommen.

Der Praxistipp: Der Logistikdienstleister wird – gegen geringen Aufpreis – in der Produkthaftpflichtversicherung des Zulieferers mitversichert. Eine eigene Versicherung dieser Risiken durch den Logistiker wäre erheblich teurer gewesen und hätte damit auch die Logistikleistung verteuert. Es ist ratsam, im Vorfeld des Vertrags eine kombinierte betriebswirtschaftlich-logistisch-juristische Risikomanagement-Analyse vorzunehmen. Dies empfiehlt sich schon aus Eigenschutzinteresse des Geschäftsführers eines Logistikdienstleisters. Denn er ist nach § 43 GmbHG zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns verpflichtet.

EU schafft Binnenmarkt für europäischen Seeverkehr

Die EU schafft den hindernisfreien europäischen Seeverkehrsraum. Das Europäische Parlament (EP) und die dänische Ratspräsidentschaft einigten sich darauf, dass Waren auch im Seeverkehr zwischen EU-Häfen ohne aufwändige Zoll- und Grenzformalitäten befördert werden können. Mit technischer Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (Emsa) und ihrem Safe Sea Net System wird es möglich sein, sicherzustellen, dass Schiffe im Short-Sea-Verkehr den europäischen Binnenmarkt nicht verlassen.

Lkw-Fahrer ohne Fahrzeug arbeitet scheinselfständig

Ein Lkw-Fahrer arbeitet scheinselfständig, wenn er seine Dienste anbietet, ohne über einen eigenen Lkw zu verfügen. Diese Entscheidung traf das Landessozialgericht Baden-Württemberg. Im vorliegenden Fall hatte sich ein Lkw-Fahrer für Transportleistungen zu 25 Euro pro Stunde einer Spedition angeboten. Dem Prozess ging der Antrag des Lkw-Fahrers bei der Bundesversicherungsanstalt voraus, um ein Status-Feststellungsverfahren einzuleiten. Ergebnis: Der Lkw-Fahrer sei scheinselfständig. Abschließend ging ein entsprechender Bescheid an die später klagende Spedition, die dem widersprochen hatte. Die Spedition habe zu Unrecht nicht eingesehen, die Sozialversicherungsbeiträge des Lkw-Fahrers zu zahlen, entschied das Gericht (AZ: L 4 KR 4098/06 – rechtskräftig).

Falsche Schlüsselzahlangabe führt nicht zum Leistungsverlust

Ein Versicherer lehnte die Leistung für einen Lkw-Diebstahl gegenüber dem Geschädigten ab. Denn er habe bei der Schadensmeldung eine höhere Schlüsselanzahl angegeben als tatsächlich vorhanden gewesen sei. Vom Bundesgerichtshof (BGH) wurde der Versicherer jedoch auf Zahlung von 41.225,90 Euro am 6.7.2011 verurteilt. Entgegen der Ansicht des Versicherers, habe der Kläger keine Obliegenheitsverletzung zu verantworten. Denn die Angabe in der Schadensmeldung von vier statt der tatsächlich vorhandenen drei Lkw-Schlüssel sei für den Diebstahl folgenlos gewesen. Folglich könne der Versicherer die Leistung nicht versagen. Für den Versicherer sei kein Nachteil erkennbar. Eine falsche Schlüsselzahlangabe habe laut BGH lediglich die Interessen des Klägers beeinträchtigt (AZ: IV ZR 108/07).