



**Die Absender-
haftung im Lichte
von aktuellen
Regelungen
insbesondere SOLAS**

1. Mannheimer Transportrechtstag, 24. Juni 2016

© SCHUNCK GROUP



**Internationaler
Assekuranz-Makler**

OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG
Assekuranz-Makler

Niederlassung Frankfurt
Lurgiallee 6 – 8, 60439 Frankfurt



Markus Hardenack (ppa.)

Ass. jur., Leiter Haftpflicht

Tel. +49 69 271005-151
Fax +49 89 33039890-852
Mobil +49 171 1572785
HardenackM@schunck.de
www.schunck.de

Agenda

1. SOLAS – ein kurzer Überblick
2. Absenderhaftung – Überblick
3. Absenderhaftung – Haftung und Versicherungsschutz
4. Absenderhaftung – Regressfalle und Deckungslücke
5. Fragen und Diskussion

International Convention for the **S**afety **O**f **L**ife **A**t **S**ea

- Die erste Solas-Konvention wurde 1914 unter dem Einfluss der Titanic-Katastrophe von den Schifffahrtsnationen angenommen
- Heute in Kraft ist das fünfte SOLAS-Übereinkommen aus dem Jahr 1974 (genannt: „SOLAS 74“)
- Technisches Regelwerk, mit Mindestanforderungen an Konstruktion, Ausstattung und Betrieb von Schiffen
- Ende 2014 hat die International Maritime Organisation (IMO) Änderungen zum Kapitel VI (Carriage of Cargoes and Oil Fuels) beschlossen, welche **zum 01. Juli 2016** wirksam werden
- Diese Änderungen sollen nachfolgend kurz skizziert werden

Ab dem 01. Juli 2016 dürfen Hafenbetreiber und Container-Reedereien keine Container mehr verladen, für die keine verifizierten Gewichtsangaben (Verified Gross Mass / VGM) vorliegen.

- Bereits nach „alter“ Rechtslage gehörten Angaben über die Bruttomasse der Ladung in die Beförderungspapiere. Aber: keine Notwendigkeit der Verifikation
- Grund der Anpassung: Problematik des Übergewichts aufgrund falscher Gewichtsangaben
- Gewicht bestimmt maßgeblich die Frachtrate, so dass Manipulationen an der Tagesordnung sind
- Hohe Gefahr von Personen- und Sachschaden bei der Verladung von Containern, die schwerer sind als angegeben
- Risiko von Havarien aufgrund falscher Stabilitätsberechnungen durch falsche Gewichtsangaben

Beispiel einer Havarie aufgrund falscher Gewichtsangaben*

Am 3. Januar 2015 lief die *Hoegh Osaka* vor der Isle of Wright auf eine Sandbank. Die amtliche Havarieuntersuchung durch die *Marine Accident Investigation Branch* ergab, dass durch Nachlässigkeiten bei der Ladeplanung **erhebliche Unterschiede zwischen dem theoretisch angenommenen und dem tatsächlichen Gewicht der Ladung** auf den verschiedenen Decks bestanden. So wurde bei den in großer Anzahl auf den oberen Decks geladenen PKW-/SUV-Modellen Land Rover Discovery und Range Rover pauschal ein Schätzwert von 2,0 t pro Einheit im vorläufigen Stauplan angesetzt, obwohl die einzelnen Fahrzeuge bis zu 2,5 t wogen, was alleine eine Diskrepanz von 345,4 t verursachte.

*zitiert von Seite „Hoegh Osaka“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 31. März 2016, 21:22 UTC.
URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Hoegh_Osaka&oldid=153052920 (Abgerufen: 7. Juni 2016, 12:28 UTC)

Rechtsnatur:

- UN-Konvention, adaptiert von der International Maritime Organization (IMO) als Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN)
- Ratifiziert von 150 Ländern, unter deren Flagge 99 % aller Handelsschiffe fahren
- Völkerrechtlich bindend
- Umsetzung (sog. Transformation) in nationale Gesetze / Verordnungen notwendig?

Allgemeine Regeln des Völkerrechts



Art. 25 Grundgesetz:
Diese Regeln sind
unmittelbarer
Bestandteil des
Bundesrechts
(z. B. Freiheit der
Meere,
Unantastbarkeit
fremden Hoheits-
gebiets)



Andere Regeln des Völkerrechts



Art. 59 Grundgesetz:
Diese Regeln
bedürfen der
speziellen
Transformation in
deutsches Recht,
um innerstaatlich zu
gelten (z. B. völker-
rechtliche Verträge
politischen Inhalts)



Verordnung / Gesetz



Anwendbares Bundesrecht

Völkerrecht in Form von internationalen Schifffahrtsübereinkommen unterliegt in der Regel der Transformationsverpflichtung des deutschen Gesetzgebers.

Beispiel:

Das deutsche Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) nimmt in der Anlage direkt Bezug auf SOLAS.

Ebenso die auf dem SchSG basierende Schiffssicherheitsverordnung (SchSV), welche Verstöße gegen die Sicherheitsverordnung als Ordnungswidrigkeit ahndet.



Die in der Anlage des SchSG genannten völkerrechtlichen Regelungen (z. B. SOLAS) sind damit bereits seit rund 20 Jahren in nationales Recht umgesetzt.

MSC1./Circ. 1475

- Rundschreiben des Maritime Safety Committee (MSC)
- Richtlinien zur Bestimmung der Bruttomasse
- Veröffentlicht im Verkehrsblatt (Heft 2, 2015, Seite 29 ff.)

Rechtliche Umsetzung in Deutschland

- 27. SOLAS-ÄnderungsVO (Inkraftsetzen der SOLAS-Änderung)
- 16. SchiffssicherheitsanpassungsVO (Anlage zum SchSG)
- Pünktlicher Abschluss ist zu erwarten
- BG Verkehr wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als zuständige Behörde benannt

Wer ist verantwortlich für die Einhaltung der neuen Bestimmungen?

SOLAS: the gross mass (...) shall be verified **by the shipper**

Verantwortlich ist **der Befrachter**, mithin die Partei

- die in einem Konnossement oder Seefrachtbrief (...) als Befrachter benannt ist

und / oder

- in deren Namen ein Verkehrsvertrag mit der Reederei abgeschlossen wurde.

(vgl. Resolution der IMO, Maritime Safety Committee (MSC): MSC.1/Rundschreiben 1475, Verkehrsblatt Heft 2/2015, Ziffer 2.1.12)

Welche Methoden zur Gewichtsprüfung sind vorgesehen?

Methode 1:

Der beladene Container wird verwogen

Methode 2:

Der Inhalt einschließlich Packmaterial, Paletten etc. wird verwogen und mit dem Leergewicht des Containers addiert (kaum praktikabel bei Schüttgütern wie Getreide oder Abfällen)

Es ist jeweils eine Waage einzusetzen, die den nationalen Zertifizierungs- und Kalibriervorgaben entspricht. Methode 1: Genauigkeitsklasse IIII oder höher, Methode 2: Genauigkeitsklasse III i.S.d. Richtlinie über nichtselbsttätige Waagen (2014/31/EU). Bei beiden Methoden muss die Gewichtsprüfung per Unterschrift (auch elektronisch) durch den Versender oder eines durch ihn autorisierten Dritten (z. B. Hafenbetreiber) bestätigt werden.

Umsetzung in der Praxis – Viele Fragen, wenige Antworten

Die IMO überlässt die Umsetzung den einzelnen Mitgliedsstaaten und Branchenverbänden.

Zahlreiche offene Fragen u. a.:

- Innerhalb welchen Zeitfensters sind die Gewichtsangaben der Reederei zu übermitteln?
- Wie genau wird die behördliche Überwachung durchgeführt?
(Wahrscheinlich: Kontrolle von Stauplänen, Kontrollwiegungen)
- Werden gesonderte Zulassungen / Zertifizierungen der zu verwenden Waagen erfolgen?
- Welche Gewichtstoleranzen werden akzeptiert?
(Wahrscheinlich: entsprechend den Verkehrsfehlergrenzen der zu verwendenden Waagen)



Umsetzung in der Praxis bleibt abzuwarten

§ 414 HGB: Verschuldensunabhängige Haftung des Absenders in besonderen Fällen

(1) Der Absender hat, **auch wenn ihn kein Verschulden trifft**, dem Frachtführer Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung,
2. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben,
3. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder
4. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 413 Abs. 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.

(2) Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Frachtführers mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

(3) Ist der Absender ein Verbraucher, so hat er dem Frachtführer Schäden und Aufwendungen nach den Absätzen 1 und 2 nur zu ersetzen, soweit ihn ein Verschulden trifft.

Vergleichbare Normen im Verkehrsrecht

- § 455 Abs. 2 HGB: verschuldensunabhängige Haftung des Versenders gegenüber dem **Spediteur**
- § 488 Abs. 3 HGB: verschuldensabhängige Haftung des Befrachters und des Abladers gegenüber dem Verfrachter im Rahmen der **Seefracht**
- Artikel 22 CMR: verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Frachtführer im **Internationalen Straßengüterverkehr**
- Artikel 10 Montrealer Übereinkommen (MÜ): verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem **Luffrachtführer**
- Artikel 8 COTIF-CIM: verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Beförderer im **Internationalen Schienenverkehr**
- § 468 Abs. 3 HGB: verschuldensunabhängige Haftung des Einlagerers gegenüber dem **Lagerhalter**

§ 449 HGB: Abweichende Vereinbarungen über die Haftung

(1) (...)

(2) (...) **Ferner kann abweichend von Absatz 1 [Verbot der Haftungsabweichung im Rahmen von AGB] durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.**

(3) Ist der Absender ein Verbraucher, so hat er dem Frachtführer Schäden und Aufwendungen nach den Absätzen 1 und 2 nur zu ersetzen, soweit ihn ein Verschulden trifft.

(4) (...)

Vergleichbare Normen im Verkehrsrecht

- § 455 Abs. 2 HGB:
verschuldensunabhängige Haftung des Versenders gegenüber dem **Spediteur**
- § 488 Abs. 3 HGB:
verschuldensabhängige Haftung des Befrachters und des Abladers gegenüber dem Verfrachter im Rahmen der **Seefracht**
- Artikel 22 CMR:
verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Frachtführer im **Internationalen Straßengüterverkehr**
- Artikel 10 Montrealer Übereinkommen (MÜ):
verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem **Luffrachtführer**
- Artikel 8 COTIF-CIM:
verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Beförderer im **Internationalen Schienenverkehr**
- § 468 Abs. 3 HGB
verschuldensunabhängige Haftung des Einlagerers gegenüber dem **Lagerhalter**

§ 488 HGB: Haftung des Befrachters und Dritter

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der erforderlichen Angaben zum Gut,
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes,
3. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung oder
4. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 487 Absatz 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.

Der Befrachter ist jedoch von seiner Haftung befreit, wenn er die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

(2) *[Haftung des bei der Abladung eingesetzten Dritten (§ 482 Abs. 2) gegenüber dem Verfrachter entsprechend Absatz 1]*

Vergleichbare Normen im Verkehrsrecht

- § 455 Abs. 2 HGB:
verschuldensunabhängige Haftung des Versenders gegenüber dem Spediteur
- § 488 Abs. 3 HGB:
verschuldensunabhängige Haftung des Befrachters und des Abladers gegenüber dem Verfrachter im Rahmen der Seefracht
- Artikel 22 CMR:
verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Frachtführer im Internationalen Straßengüterverkehr
- Artikel 10 Montrealer Übereinkommen (MÜ):
verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Luftfrachtführer
- Artikel 8 COTIF-CIM:
verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Beförderer im Internationalen Schienenverkehr
- § 468 Abs. 3 HGB
verschuldensunabhängige Haftung des Einlagerers gegenüber dem Lagerhalter

§ 488 HGB: Haftung des Befrachters und Dritter

(3) Wird ein Konnossement ausgestellt, so haben der Befrachter und der Ablader (§ 513 Absatz 2), **auch wenn sie kein Verschulden trifft**, dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben nach § 515 Absatz 1 Nummer 8 über Maß, Zahl oder **Gewicht** sowie über Merkzeichen des Gutes oder

2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes. Jeder von ihnen haftet jedoch dem Verfrachter nur für die Schäden und Aufwendungen, die aus der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit seiner jeweiligen Angaben entstehen.

(4) *[Mitverschulden entsprechend § 414 Abs. 2 HGB]*

(5) Eine Vereinbarung, durch die die Haftung nach Absatz 1, 2 oder 3 ausgeschlossen wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. **Abweichend von Satz 1 kann jedoch die vom Befrachter oder Ablader zu leistende Entschädigung der Höhe nach auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen beschränkt werden.**

Vergleichbare Normen im Verkehrsrecht

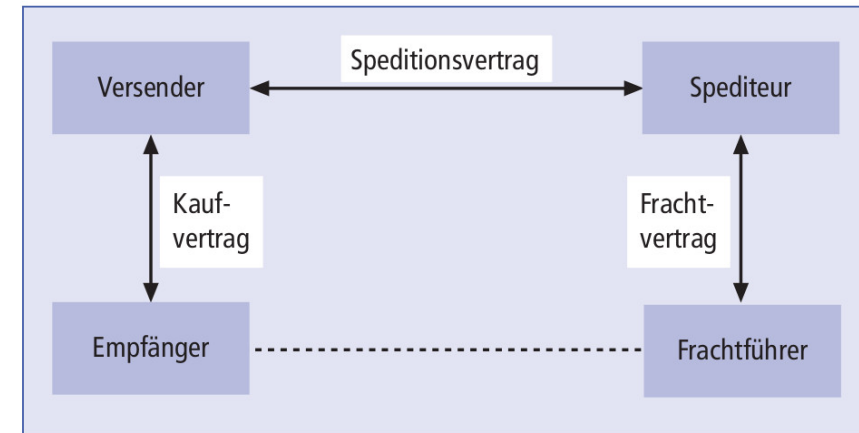
- § 455 Abs. 2 HGB:
verschuldensunabhängige Haftung des Versenders gegenüber dem Spediteur
- **§ 488 Abs. 3 HGB:**
verschuldensunabhängige Haftung des Befrachters und des Abladers gegenüber dem Verfrachter im Rahmen der Seefracht
- Artikel 22 CMR:
verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Frachtführer im Internationalen Straßengüterverkehr
- Artikel 10 Montrealer Übereinkommen (MÜ):
verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Luftfrachtführer
- Artikel 8 COTIF-CIM:
verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Beförderer im Internationalen Schienenverkehr
- § 468 Abs. 3 HGB
verschuldensunabhängige Haftung des Einlagerers gegenüber dem Lagerhalter

Wer ist Absender im Sinne des HGB?

1.
Der **Verlader**, vgl. § 412 Abs. 1 HGB. Das produzierende Unternehmen, das seine Erzeugnisse durch Übergabe an den **Frachtführer** in den Wirtschaftskreislauf einbringt (**Versender**), ist zugleich Verlader.

2.
Der **Spediteur** als Planer des Transports. Beauftragt der Spediteur im eigenen Namen einen **Frachtführer** mit der Durchführung eines Transports, trifft ihn die Haftung des § 414 HGB.

3.
Der **Frachtführer**, der selbst Subunternehmer mit der Durchführung des Transports beauftragt, wird in diesem Moment ebenfalls zum Absender im Sinne des § 407 Abs. 2 HGB.

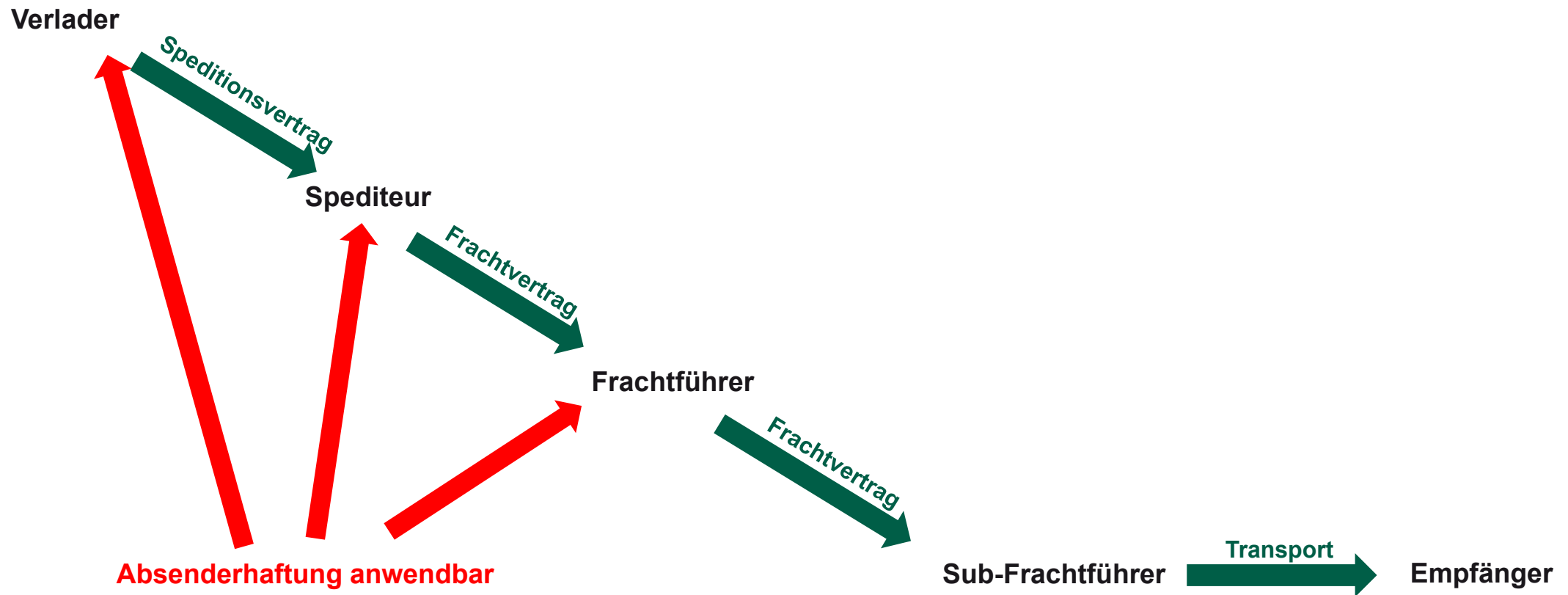


- Haftungsadressanten:**
- **Verlader / Produzent**
 - **Spediteur**
 - **Frachtführer**

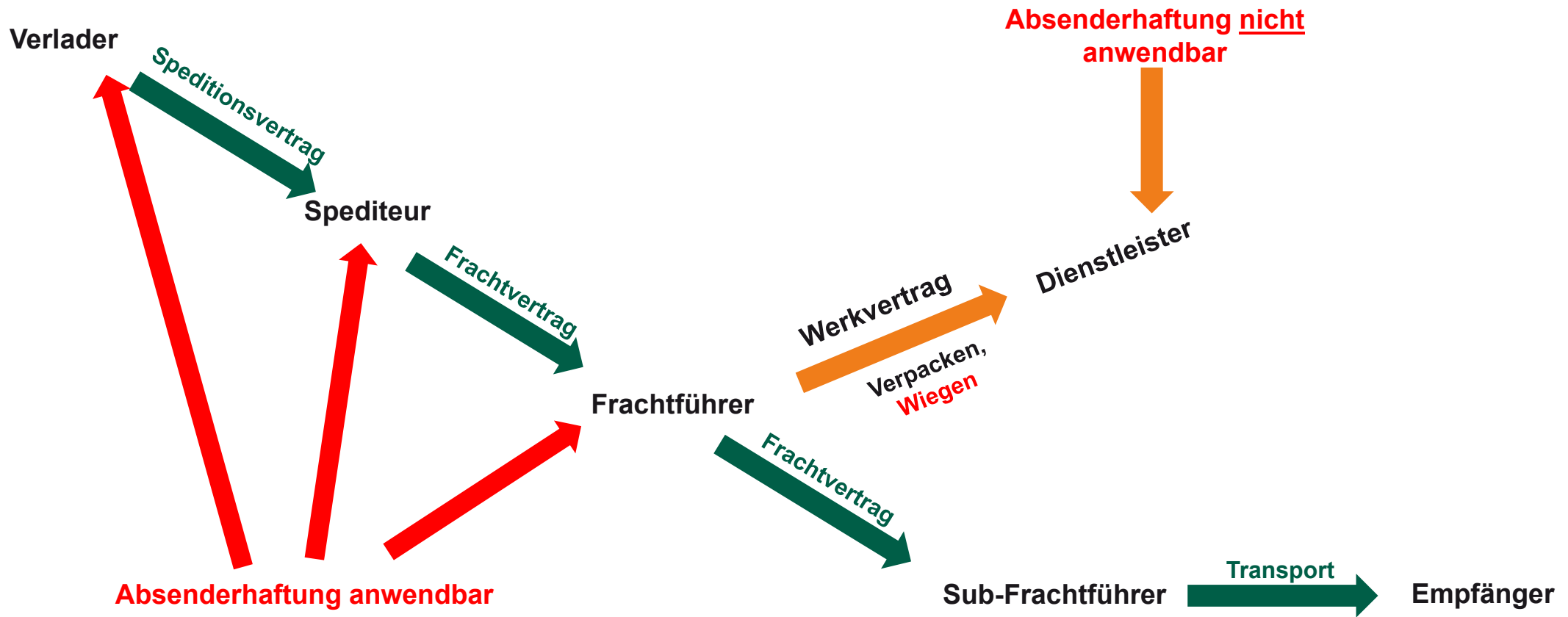
Absenderhaftung - Überblick

30.08.2016

Wer ist Absender im Sinne des § 414 HGB? - Die Transportkette



Wer ist Absender im Sinne des § 414 HGB? - Die Transportkette



Wer ist anspruchsberechtigt?

Nach dem Gesetzeswortlaut ist grundsätzlich **nur der Frachtführer / Verfrachter** anspruchsberechtigt. Schäden Dritter sind nur insoweit zu ersetzen, als der Frachtführer seinerseits hierfür in Anspruch genommen wird (Regress des Frachtführers). Der Absender haftet Dritten unmittelbar gegenüber ausschließlich nach den §§ 823 ff. BGB.

Für welche Schäden wird gehaftet?

Gesetzeswortlaut: „Schäden und Aufwendungen“ des Frachtführers / Verfrachters

- Schäden am Beförderungsmittel
- Schäden an Gütern Dritter
- Personenschäden (Regress der Berufsgenossenschaft denkbar)
- Schadenbeseitigungs- und Entsorgungskosten
- Vermögensschäden wegen Stillstand, Umladung, Neuberechnung Staustufen, Betriebsausfall etc.

Denkbare Ansprüche des Frachtführers:

- Sachschäden / Personenschäden

Fall 1:

Der Absender gibt dem Frachtführer im Rahmen einer Sammelladung 3 kg einer Substanz mit, die sich bei einer erhöhten Temperatur leicht entzündet. Der Absender weist in den Begleitpapieren nicht auf die Gefährlichkeit des Guts hin, so dass sich die Substanz im Laderaum entzündet. Es kommt zu Sachschäden am Lkw sowie an den Gütern von sonstigen Dritten, die sich auf der Ladefläche befinden.

Haftung:

Hinsichtlich der Schäden am Lkw haftet der Absender gegenüber dem Frachtführer unmittelbar aus § 414 Abs. 1 Nr. 3 HGB. Da der Frachtführer über § 425 HGB für die Güterschäden an den sonstigen Gütern von Dritten einzustehen hat, wird er diesen Schaden ebenfalls über § 414 HGB beim Absender regressieren. Eine Haftung des Frachtführers für die Schäden an den Gütern des Absenders scheidet aus, vgl. § 427 Abs. 1 Nr. 5 HGB.

Deckung:

Hinsichtlich der Haftung des Absenders besteht Versicherungsschutz im Umfang der Bedingungen der Betriebshaftpflichtversicherung für Sachschäden.

Denkbare Ansprüche des Frachtführers:

- Vermögensschäden (vgl. „Aufwendungen“, § 414 Abs. 1 HGB)

Fall 2:

Ein vom Spediteur S beauftragter Luftfrachtführer übernimmt vom Absender A eine Teilladung zur Beförderung. In den Luftfrachtbrief trägt S statt des tatsächlichen Gewichts von 120 kg fälschlicherweise 12 kg ein. Aus diesem Grund kommt es zu Verzögerungen bei der Zollbehandlung in den USA. Die Sendung muss am Flughafen zwischengelagert werden. Der Luftfrachtführer macht gegenüber S zusätzliche Lagergebühren in Höhe von EUR 25.000 geltend.

Haftung:

Der Spediteur S haftet als Auftraggeber des Luftfrachtführers im Rahmen der Absenderhaftung für die zusätzlichen Lagergebühren, vgl. Artikel 10 Nr. 2 MÜ.

Deckung:

Keine Deckung im Rahmen der BHV des S, da reiner Vermögensschaden.

Keine Deckung im Rahmen der Verkehrshaftungsversicherung des S, da dieser als Auftraggeber in Anspruch genommen wird.

Denkbare Ansprüche des Frachtführers:

- Vermögensschäden

Fall 3:

Nach der Beladung eines Binnenschiffs stellt sich heraus, dass ein Gut im Laderaum (Chemikalie) aufgrund der erhöhten Luftfeuchtigkeit nicht per Schiff transportiert werden darf. Wäre die Chemikalie sachgerecht verpackt worden, wäre der Transport per Schiff problemlos möglich gewesen. Um eine Selbstentzündung zu vermeiden, muss das Schiff entladen und anschließend wieder neu beladen werden. Es entstehen hohe Liegegebühren des Schiffs, ferner fallen Kosten wegen einer Neuberechnung der Staustufen an. Dem Produzenten / Verpacker der Chemikalie war der beabsichtigte Transport per Schiff nicht bekannt. Aufgrund der Angaben seines Spediteurs ging er von einem Transport auf dem Landweg aus.

Haftung:

Hier tritt der Spediteur als Auftraggeber des Seefrachtführers auf, so dass ihn die Absenderhaftung nach § 488 HGB trifft. Für die zusätzlichen Kosten des Seefrachtführers haftet der Spediteur unmittelbar. Ein Regress beim ursprünglichen Verloader (Produzent) scheidet aus.

Deckung:

Keine Deckung im Rahmen der üblichen Bedingungen zur Betriebshaftpflichtversicherung (Vermögensschaden) sowie zur Verkehrshaftungsversicherung (da Auftraggeber) des Spediteurs

Denkbare Ansprüche des Frachtführers:

- Vermögensschäden / SOLAS

Fall 4:

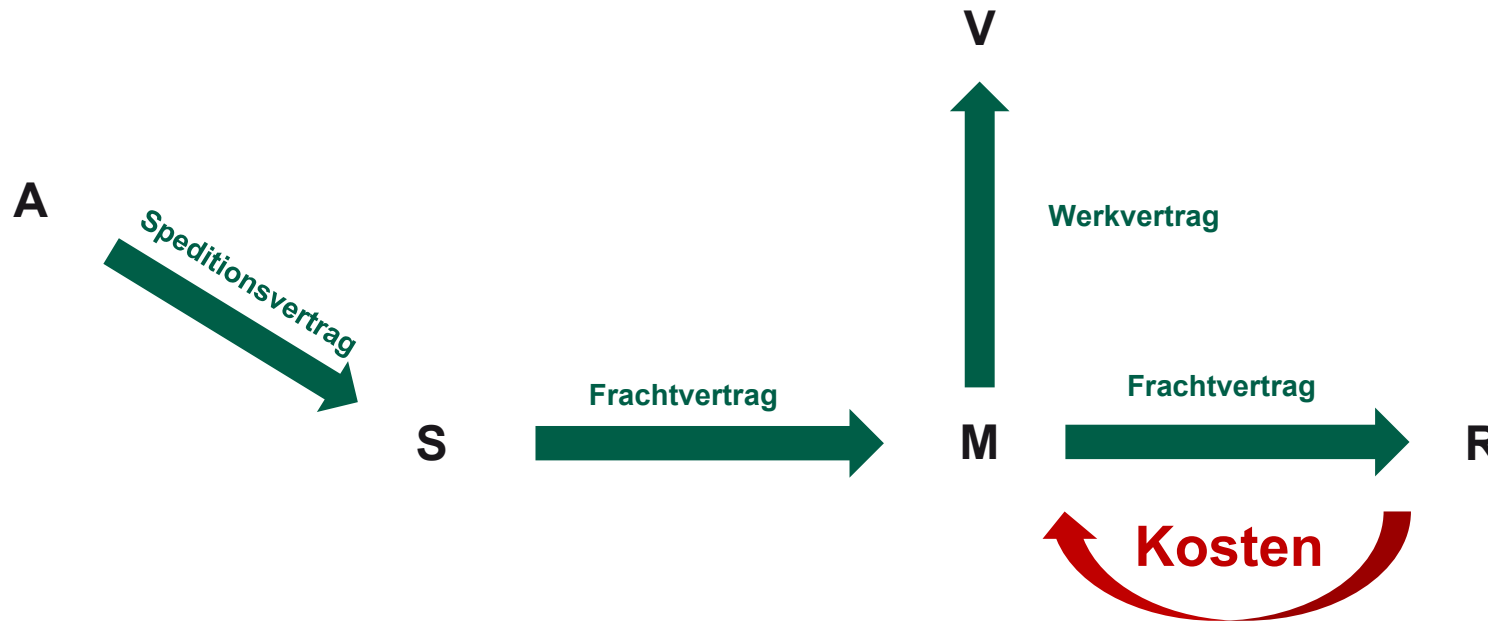
Das Industrieunternehmen **A** übergibt dem Spediteur **S** zehn mit Fertigungsmaschinen bestückte Paletten zur Verschiffung nach Übersee. **S** beauftragt den **M** mit der Durchführung des Transports. **M** seinerseits beauftragt im eigenen Namen die Container-Reederei **R** mit dem Seetransport. Ferner beauftragt **M** das Verpackungsunternehmen **V** mit der sachgerechten Verpackung der Maschinen in Container sowie mit der Verwiegung der Container gem. den aktuellen SOLAS-Richtlinien. Ferner soll **V** die verifizierten Gewichtsangaben direkt an **R** übermitteln.

Nach der Verladung der zwei Container auf die Ladefläche eines Lkw werden durch **V** die zwei Container zusammen mit dem Fahrzeug gewogen. **V** zieht das Eigengewicht des Fahrzeugs ab, teilt das Restgewicht hälftig auf die beiden Container auf und übermittelt diese Daten an die Reederei.

Im Rahmen einer Stichprobe der übermittelten Dokumente stellt die BG Verkehr fest, dass die Verladung nicht den „Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern“, Ziffer 11.2, entspricht. Durch das gemeinsame Verwiegen konnte keine bestätigte Bruttomasse für jeden Container ermittelt werden. Die Behörde ordnet das Entladen der bereits verladenen Container und deren erneute Verwiegung an. Die Reederei muss im Anschluss die Staustufen neu berechnen. Die Kosten für die Verwiegung, für das Umladen der Container sowie die Neuberechnung der Staustufen macht **R** bei **M** geltend.

Absenderhaftung – Haftung und Versicherungsschutz

30.08.2016



- Ansprüche der R gegen M auf Ersatz der Kosten und Aufwendungen aus Absenderhaftung (+), vgl. § 488 Abs. 3 HGB
- Regressanspruch M gegen V aus Absenderhaftung (-), ggf. Anspruch gegen V auf Schadensersatz aus §§ 634 Nr. 4, 280 ff. BGB (+)
- Regressanspruch M gegen S (-) da kein Pflichtverstoß seitens S
- **Kein Versicherungsschutz** für M und für V im Rahmen der üblichen Bedingungen zur Betriebs- und Verkehrshaftungsversicherung

Absenderhaftung – Regressfalle und Deckungslücke

30.08.2016

- Regelmäßig obliegt es den Versendern, den Pflichten aus § 414 HGB (und den vergleichbaren Vorschriften) nachzukommen:
 - Verpackung, Kennzeichnung, Angaben über Gefährlichkeit des Guts, korrekte Begleitpapiere etc.
- Haftungsadressaten sind allerdings regelmäßig die Spediteure als Auftraggeber des Frachtführers. Diese haben sich die Fehler des Versenders zurechnen zu lassen.
- Nach unserer Beobachtung nutzen zahlreiche Versender die Möglichkeit, ihre Absenderhaftung gegenüber den Spediteuren zu reduzieren.
- **Gefahr einer Regressfalle!**
- Versicherungsschutz für Kosten und Aufwendungen aus der Absenderhaftung war bisher auf dem deutschen Markt nicht erhältlich.
- **SCHUNCK hat daher unter dem Eindruck von SOLAS eine Versicherungslösung zur Absicherung der Vermögensschäden aus der Absenderhaftung für sämtliche Verkehrswege und für sämtliche Auftraggeber eines Verkehrsvertrags entwickelt.**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
Gerne stehen wir bei Fragen zu Ihrer
Verfügung.**

