

Einige Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik sind weit verbreitet. LOG.Kompass zeigt, welchen Fehleinschätzungen Industrie und Handel immer wieder erliegen.



# Rechtsmythen

## 10 Irrtümer des Auftraggebers

### 1 Standgelder durch AGB ausgeschlossen

In meinem Auftragsformular weise ich meinen Frachtführer deutlich darauf hin, dass ich keinerlei Standgelder für Wartezeiten übernehme. Verzögerungsrisiken lassen sich nicht einseitig und vollständig durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (hier: Auftragsformular) auf den Frachtführer abwälzen. Wartet also der Frachtführer etwa wegen eines Defekts oder eines Versehens im Betrieb des Verladers über die regelmäßigen Wartezeiten hinaus, so kann er zu Recht Standgeld verlangen.

ja, aber hier läge ein Mitverschulden des Versenders nahe. Wenn der Spediteur bei Kenntnis besondere Vorsichtsmaßnahmen getroffen, eine teurere Beförderungsart gewählt oder den Transport gar abgelehnt hätte, muss der Versender mit massiven Anspruchskürzungen rechnen. Die Rechtsprechung nimmt eine Hinweispflicht des Versenders zum Warenwert an, wenn dieser die gesetzliche Haftungsgrenze des gewählten Verkehrsträgers um mindestens das Zehnfache übersteigt.

### 2 Forderung direkt an die gegnerische Versicherung

Liefert der Frachtführer meine Ware beschädigt ab, richte ich meine Forderung an seine Verkehrshaftungsversicherung. Ansprüche des Absenders sind gegen den Frachtführer zu richten. Versicherungsnehmer aus der Verkehrshaftungsversicherung ist nur der Frachtführer, nicht der Absender.

### 4 Haftbarhaltung durch E-Mail

Transportschäden zeige ich unserem Spediteur immer durch E-Mail an. Das reicht nach aktueller Rechtsprechung für den deutschen Binnentransport nicht aus, wenn damit zugleich die kurze Verjährung (ein Jahr) von Ersatzansprüchen gemäß Paragraph 439 Absatz 3 Handelsgesetzbuch (HGB) in ihrem Lauf gehemmt werden soll. Das Gesetz verlangt hierzu eine „schriftliche Haftbarhaltung“, und das bedeutet: Brief mit Unterschrift.

### 3 Verschwiegener Warenwert

Um die Frachtraten niedrig zu halten, kläre ich den Frachtführer nicht über Warensendungen von besonders hohem Wert auf, denn bei Verlust muss er ja sowieso haften. Haftung bei Verlust im Grunde

### 5 Verjährung verhindern

Gegen Jahresende schreibe ich Mahnungen an meine Spediteure, sofern mir diese noch nicht meine frachtrechtlichen Schadenersatzforderungen ersetzt haben.

12

LOG.Kompass 3 | 2011

Zum einen gilt für Inlandstransporte die kurze Verjährung von einem Jahr nach Paragraph 439 Absatz 1 Satz 1 HGB. Sie beginnt mit Ablieferung des Gutes oder bei Verlust mit dem vertraglichen Ablieferungsdatum und nicht wie die meisten zivilrechtlichen Ansprüche erst am 1. Januar des Folgejahres. Zum anderen reicht eine bloße Mahnung nicht aus, um die Verjährung zu hemmen.

### 6 Frachtabzug bei Verspätung

Hält mein Frachtführer Ablieferungstermine nicht ein, mindere ich die Fracht. Das Frachtrecht sieht bei Überschreitung der Lieferfrist ohne Güterschaden keinen Frachtabzug vor. Frachterstattungen gibt es nur bei Verlust oder Beschädigung des Transportgutes, und das nur im nationalen Frachtrecht sowie grenzüberschreitend beim Schienen- und

Straßentransport. Individuell könnte für die Lieferqualität eine Bonus-Malus-Regelung vereinbart werden.

### 7 Palettentausch versteht sich

Wenn ich dem Spediteur Europaletten mit Stückgut zum Versand übergebe, hat er bei meinem Kunden Tauschpaletten in gleicher Zahl für mich entgegenzunehmen. Ohne ausdrückliche Verpflichtung des Spediteurs, zum Beispiel durch den Auftrag „Paletten sind in gleicher Anzahl zu tauschen“, ist dieser nicht zum Tausch verpflichtet.

### 8 Schweigen ohne Rechtswirkung

Wenn ich dem Spediteur einen Auftrag per Fax schicke und er sich nicht meldet, gehe ich davon aus, dass er die Ware wie bestellt abholt. Schweigen ist nicht als

Zustimmung oder Annahme zu werten. Da gibt es nur zwei Ausnahmen: In einem Rahmenvertrag kann vereinbart werden, dass Bestellabrufe ohne Widerspruch nach bestimmter Frist verbindlich werden. Der andere Fall ist das „Schweigen auf ein kaufmännisches Bestätigungsschreiben“. Nach der Rechtsprechung führt dies unter engen Voraussetzungen zum Vertragsabschluss.

### 9 Gutachterkosten

Da meine Ware beim Lkw-Transport im Inland beschädigt wurde und die Ermittlung des Restwerts kompliziert ist, beauftrage ich auf Kosten des Frachtführers einen Gutachter. Gutachterkosten sind bei Binnentransporten zwar erstattungsfähig, jedoch nur innerhalb der Haftungshöchstgrenze des Frachtführers für Güterschäden von 8,33 Sonderziehungsrechten

(rund 9,50 Euro) pro Kilogramm. Übersteigt der Güterschaden diesen Wert, bleibt der Absender auf seinen Gutachterkosten sitzen.

### 10 Verladung in jedem Fall

Wenn der Spediteur bei mir vorfährt, gehe ich davon aus, dass er auch die von mir bereitgestellten Paletten auf seinen Lkw verladen muss. Paragraph 412 Absatz 1 HGB regelt dies genau umgekehrt: Der Absender muss das Gut zum Transport laden, stauen und befestigen. Etwas anderes kann man vertraglich vereinbaren. Auch wenn der Frachtführer spezielle Lademittel wie Bordkran, Ansaugpumpe und Ähnliches mitführt und einsetzt, kann sich daraus seine Verladepflicht ergeben.

Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt/  
Fachanwalt, Frankfurt/Niedernhausen