

Verkehrshaftung trägt nicht alles

SERIE Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik / Versicherungsschutz regelmäßig überprüfen

Von Dr. Frank Wilting

Jeder kennt die allgemein anerkannten Ansichten zu bestimmten Rechts-situationen in Logistik, Spedition und Transport. Welche Auffassungen davon wirklich rechtlich Bestand haben, wird nachfolgend beleuchtet.

Der Irrtum: Als Spediteur binde ich meinen Großkunden durch immer weitere Dienstleistungen an mich. Inzwischen montiere ich Komponenten in meinem Lager vor und liefere sie ihm fertig ans Band. Wie gut, dass ich damals mit ihm die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) vereinbart und einen guten Speditionsversicherer habe.

Richtig ist: Das reicht nicht aus, denn die ADSp gelten eben nicht für speditionstypische Leistungen – und genau dazu zählt die Montage. Zu dem ursprünglichen Verkehrsvertrag, auf den die ADSp zugeschnitten sind, sind nun werkvertragliche Leistungen hinzugekommen, möglicherweise sogar mit dem Risiko der Produkthaftung. Hier müssen ergänzende Vereinbarungen her. Auch die Meldung der Risikoerweiterung an die eigene Betriebshaftpflichtversicherung darf nicht vergessen werden. Der Verkehrshaftungsversicherer ist hier außen vor. Teilweise geht die Rechtsprechung schon so weit, dass Verpackungs- und Etikettierungsleistungen des Spediteurs aus dem Frachtrecht ausgeklammert und gesondert der unbeschränkten Haftung nach Werkvertragsrecht unterstellt werden. Hier können entsprechende Geschäftsbedingungen (zum Beispiel die Vereinbarung der Logistik-AGB) und Vertragsgestaltungen bei der Haftungsbeschränkung helfen.

Der Irrtum: Wenn ich als Frachtführer die Ware meines Kunden beschädigt abliefere, dann erstatte ich den Schaden und hole mir das Geld von meiner Verkehrshaftungsversicherung zurück. Das ist doch der übliche Weg.

Richtig ist: Nicht so nach den Buchstaben des Versicherungsrechts. Denn die Verkehrshaftungsversicherung, die die typischen Haftungsrisiken des Spediteurs, Frachtführers und Lagerhalters für Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung deckt, ist eine Haftpflichtversicherung im Sinne von Paragraph 100 des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG). Damit leistet der Versicherer entweder die Abwehr unberechtigter Ansprüche oder aber die Freistellung des Versicherungsnehmers gegenüber berechtigten Ansprüchen des Geschädigten. Er zahlt also direkt an den Geschädigten. Der Spediteur riskiert Leistungskürzungen

wegen Obliegenheitsverletzungen, wenn er die Regulierung des Schadens selber vornimmt. Stattdessen sollte er den Schadensfall also zunächst umgehend dem Versicherer melden.

SERIE „RECHTSIRRTÜMER“

Darstellungen von Rechtsirrtümern sind geeignet, den eigenen Wissens- oder zumindest Meinungsstand kritisch zu hinterfragen. Was sich in Transport und Logistik an Rechtsirrtümern entwickelt hat, soll diese Serie zeigen:

| | |
|------------------------|-------------------|
| Geschäftsbedingungen | 16.12.2010 |
| Verkehrshaftung | 23.12.2010 |
| Formen und Fristen | 30.12.2010 |
| Vertragsabschlüsse | 6.1.2011 |
| Be- und Entladen | 30.1.2011 |

Der Irrtum: Wenn der Frachtführer meine Ware beschädigt abgeliefert, dann richte ich meine Forderung gleich an seine Verkehrshaftungsversicherung. Denn die wurde doch zu meinem Schutz abgeschlossen.

Richtig ist: Das ist nicht der richtige Weg. Versicherungsnehmer und Partei des Versicherungsvertrages ist

der Frachtführer, nicht der Absender. Dieser ist nicht einmal mitversicherte Person in der vom Frachtführer abgeschlossenen Verkehrshaftungsversicherung. Direktansprüche gegen fremde Haftpflichtversicherungen gibt es nur ganz ausnahmsweise, etwa im Straßenverkehr nach Paragraph 3 Pflichtversicherungsgesetz (Pflicht-VersG), also gegen die Kfz-Haftpflichtversicherung des schädigenden Kfz-Halters. Ansprüche des Absenders sind daher unmittelbar gegen den Frachtführer zu richten. Es ist dann dessen Sache, den Schaden bei seiner Versicherung anzuzeigen und die Regulierung (oder Abwehr) nach Paragraph 100 folgende VVG einzuleiten.

Der Irrtum: Über meinen preisgünstigsten Spediteur sende ich auch Wertsachen. Das verrate ich ihm aber nicht, weil er sonst die Fracht erhöhen würde. Denn bei Verlust muss er ja sowieso haften. Da ist das Gesetz streng.

Richtig ist: Diese Rechnung geht nicht auf. Zwar wird in nicht aufzuklärenden Verlustfällen häufig qualifiziertes Verschulden des Spediteurs zu bejahen sein. Die Rechtsprechung nimmt dann in der Regel bedingten Vorsatz oder zumindest Leichtfertigkeit des Spediteurs an. Und das hat zur Folge, dass er sich nicht mehr auf die gesetzlichen Haftungshöchstgrenzen berufen kann, also in voller Höhe für den Verlust haftet (Paragraph 435 Handelsgesetzbuch – HGB). Vermehrt

korrigiert die Rechtsprechung diesen für den Spediteur höchst nachteiligen Umstand jedoch, indem sie ein Mitverschulden des Versenders prüft. Und das wird gerade dann angenommen, wenn dieser den besonderen Wert des Gutes verschweigt. Denn damit wird verhindert, dass der Spediteur besondere Vorsichtsmaßnahmen trifft oder eine teurere Beförderungsart wählt. Das kann im Ergebnis bis zu einem vollständigen Haftungsausschluss des Spediteurs führen.

Der Irrtum: Als Eisenbahnverkehrsunternehmen fahre ich meistens komplette Züge mit Sand und Kies, manchmal aber auch Nobelkarossen aus Baden-Württemberg zur Verschiffung in deutsche Seehäfen. Ich habe gehört, dass meine Haftung nach oben auf jeden Fall mit 1 Mio. EUR begrenzt ist.

Richtig ist: Eine Haftungsgrenze in Euro sieht das Handelsgesetzbuch in Paragraph 431 Absatz 1 nicht vor. Vielmehr sind – unabhängig von dem beförderten Gut – 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) je Kilo des Rohgewichts der Sendung zu zahlen. Es kommt also auf die Menge an, die der jeweilige Absender unter einem Frachtvertrag zum Versand gibt. Für einen einzelnen Pkw von etwa 1,8 t beträgt die Haftungsgrenze derzeit rund 17 500 EUR, während die Haftungshöchstgrenze von knapp 10 EUR (= 8,33 SZR/kg) bei den meisten Massengütern nicht annähernd erreicht wird.

Wenn allerdings die gesetzliche Haftungsgrenze durch qualifiziertes Verschulden des Frachtführers (Paragraph 435 HGB) wegfällt, kann sich ein Totalverlust für den Frachtführer – je nach beförderten Gut – zwischen erträglich und existenzbedrohend abspielen, sofern kein Schutz über eine Verkehrshaftungsversicherung besteht. Übrigens: Der Betrag von beispielsweise 1 Mio. EUR kann nach deutschem Recht individuell vereinbart werden. Auch in allgemeinen Geschäftsbedingungen sind solche Summen zu finden, so auch in den ADSp. Allerdings ist bei AGB zu beachten, dass unter dem Strich mindestens 2 SZR/kg erreicht werden müssen. DVZ 23.12.2010



Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt –
Fachanwalt, Niedernhausen.
Kontakt über hector@dvz.de