

Fax oder E-Mail SERIE Rechtsirrtümer Transport und Logistik reichen oft nicht aus Fristen und Formen bei Verträgen oder Reklamationen

DVZ Nr. 5

Dienstag, 11.1.2011

Von Dr. Frank Wilting

Technik ist schneller als Recht – Fax und E-Mail machen das deutlich. Bevor der Bundesgerichtshof kein Grundsatzurteil dazu gefällt hat, sind noch Brief und Unterschrift gefragt, um die Verjährung zu hemmen.

Der Irrtum: In meinen Frachtverträgen habe ich noch nach alter Manier vereinbart, dass Änderungen oder Ergänzungen des Vertrages der Schriftform bedürfen. Heutzutage reicht doch sicherlich ein Fax oder eine E-Mail aus, wenn Schriftform vereinbart ist?

Richtig ist: Nein, denn Schriftform bedeutet nach Paragraph 126 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) immer noch Unterschriftsform. Auch der Gesetzgeber verschließt sich nicht den modernen Kommunikationsmedien und hat das aus dem Jahre 1900 stammende BGB durch Regelungen über die elektronische Form (Paragraph 126 a) und die Textform (Paragraph 126 b) ergänzt. Schriftform zu vereinbaren heißt daher nach wie vor: Originaldokument mit Unterschrift.

Der Irrtum: In meinem Geschäft muss alles schnell gehen. Transport Schäden zeigen meine Versandmitarbeiter unserem Spediteur durch E-Mail an. Das ist modern und völlig ausreichend.

Richtig ist: Modern und schnell: ja. Ausreichend: wohl nein, wenn damit zugleich die kurze Verjährung (1 Jahr) von Ersatzansprüchen gemäß Paragraph 439 Absatz 3 Handelsgesetzbuch (HGB) in ihrem Lauf gehemmt werden soll. Das Gesetz verlangt hierzu eine „schriftliche Haftbarhaltung“. Was das bedeutet, steht in Paragraph 126 BGB: „Brief mit Unterschrift“.

Zwar steht damit das deutsche Frachtrecht allein da, zumal die CMR (für den internationalen Straßentransport), die CIM (für den internationalen Schienentransport) und andere internationale Frachtrechte lediglich Textform verlangen, also Fax und E-Mail genügen. Die Bremer Zivilgerichte urteilten dagegen, dass „Schriftform“ in Paragraph 439 HGB ein gesetzgeberisches Versehen sei. Solange diese Meinung aber nicht vom Bundesgerichtshof (BGH) bestätigt wird, heißt es zur Sicherheit lieber: Brief und unterschreiben.

Von der Haftbarhaltung mit ihrer Verjährungshemmung ist die Schadensanzeige zu unterscheiden. Für diese verlangt Paragraph 438 Absatz 4 HGB übrigens nur Textform. Mit der rechtzeitigen Absendung der Schadensanzeige verhindert der Empfänger, dass beschädigtes Gut als ord-

nungsgemäß abgeliefert gilt. Besteht die Gefahr, dass die Schadensersatzansprüche daraus nicht innerhalb eines Jahres reguliert werden, muss eine schriftliche Haftbarhaltung erfolgen, um die Verjährung zu hemmen.

Der Irrtum: Mein Auftraggeber schuldet mir noch Frachtzahlung für einen Transport, den ich für ihn vor knapp einem Jahr durchgeführt habe. Jetzt bin ich das Warten leid und schreibe ihm eine Mahnung, damit hier nichts verjährt.

Richtig ist: Das genügt nicht. Zwar ist der Gedanke an eine drohende Verjährung schon richtig, denn wenn der Auftraggeber nicht krass pflichtwidrig die Zahlung verweigert, verjährt der Anspruch auf die Fracht in schon einem Jahr ab Ablieferung (Paragraph 439 Absatz 1 Satz 1 HGB). Aber eine bloße Mahnung reicht nicht

aus, um den Lauf der Verjährung zu hemmen. Dazu bedarf es nach Paragraph 203 des BGB zumindest ernsthafter Verhandlungen oder gar schwererer Geschütze wie Mahnbescheid oder Klage (Paragraph 204 BGB).

Der Irrtum: Ich habe gehört, der Lauf der Verjährung beginnt immer am 1. Januar. Das müsste doch auch für meine frachtrechtlichen Schadensersatzforderungen gegen den Spediteur gelten.

Richtig ist: Das ist grundsätzlich richtig, so Paragraph 199 Absatz 1 des BGB für den Regelfall. Aber im Transportrecht ist eben vieles anders. Hier gilt die kurze Verjährung nach Paragraph 439 Absatz 1 Satz 1 HGB. Sie beginnt bereits mit Ablieferung des Gutes – oder bei Verlust mit dem vertraglichen Ablieferungsdatum – zu laufen (Paragraph 439 Absatz 2 HGB, also nicht erst am 1. Januar des Folgejahres. Zügiges Handeln ist daher angesagt.

Der Irrtum: Als Verlader kommt mir die kurze Verjährung von frachtrechtlichen Ansprüchen zugute. Wenn der Spediteur es versäumt, seine Fracht innerhalb eines Jahres geltend zu machen, hat er eben Pech gehabt. Die Zeiten sind hart.

Richtig ist: Diese Rechnung geht nicht unbedingt auf. Richtig ist, dass grundsätzlich für Ansprüche auf Frachtzahlung die einjährige Verjährung nach Paragraph 439 Absatz 1 Satz 1 HGB gilt. Doch hat der Bundesgerichtshof (BGH) in Abkehr von seiner bisherigen Auffassung nun klargestellt, dass auch die dreijährige Verjährungsfrist nach Paragraph 439 Absatz 1 Satz 2 HGB greifen kann. Das gilt, wenn der Frachtschuldner vorsätzlich die Zahlung verweigert, indem er etwa entgegen besseren Wissens die Existenz oder die Höhe des Anspruchs abstreitet. Wenn der Frachtfüh-

rer allerdings ein Jahr „verschläft“, läuft er in die Verjährungsfalle. An fremde Rechnungen muss man nicht erinnern.

Der Irrtum: Mit dem Frachtführer hatte ich einen festen Ablieferungstermin vereinbart. Er kam aber zwei Tage zu spät. Also habe ich kurzerhand die Fracht gemindert. Minderungen sind bei schlechten Leistungen doch üblich.

Richtig ist: Nicht im Frachtrecht. Dieses sieht Frachterstattungen nur vor bei Verlust oder Beschädigung des Transportgutes. Und das gilt auch nur im nationalen Frachtrecht (Paragraph 432 HGB) sowie grenzüberschreitend nur bei Schienen- und Straßentransport (Artikel 32 CIM, Artikel 23 CMR). Wenn es allein um ein Überschreiten der Lieferfrist geht, ohne dass dadurch das Gut beeinträchtigt wird oder ein Vermögensschaden beim Absender entsteht, ist die volle Fracht zu zahlen. Zumindest nach dem Frachtrecht des HGB wäre es aber zulässig, individuell mit dem Frachtführer eine Qualitätsvereinbarung abzuschließen, die bei Verspätungen und sonstigen Schlechtleistungen Abzüge oder eine Maluszahlung vorsieht.

Der Irrtum: Ich erhalte viele Sendungen aus dem Ausland. Da kommt es schon mal zu Verspätungen. Die höchste Entschädigung erhalte ich doch, wenn über die Schiene angeliefert wird, weil ich nach der CIM pauschal die vierfache Fracht verlangen kann.

Richtig ist: Nicht pauschal. Zwar ist richtig, dass Artikel 33 CIM den Beförderer auf der Schiene bis zum Vierfachen der Fracht für Verspätungen (einschließlich verspätungsbedingter Substanzschäden am Gut) haften lässt. Nach der CMR ist es nur die einfache und nach dem HGB die dreifache Fracht. In jedem Falle ist aber erforderlich, dass der Absender oder der Empfänger nachweist, dass ihm tatsächlich infolge der Verspätung ein Vermögensschaden entstanden ist. Hierfür sind ganz konkrete Nachweise beizubringen. Dazu zählen Kosten, wenn fremdes Entladepersonal warten und bezahlt werden musste. Oder wenn ein Produktionsausfall durch die verspätet angelieferten Teile entstand. DVZ 11.1.2011



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

SERIE „RECHTSIRRTÜMER“

Geschäftsbedingungen	16.12.2010
Verkehrshaftung	23.12.2010
Formen und Fristen	11.1.2011
Vertragsabschlüsse	20.1.2011
Be- und Entladen	27.1.2011