

SERIE Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik /
Arbeitsstätten-Verordnung schützt auch Lkw-Fahrer

Führerhaus

Von Dr. Frank Wilting

Wer Luftfracht per Lkw transportiert, haftet bei Schäden nach CMR? Ein weit verbreiteter Irrtum. Diese und andere Erkenntnisse werden nachfolgend behandelt. Das Themenspektrum: Qualmverbot auf dem Bock, Frachtführerhaftung auch bei Vermittlertätigkeit, keine Freizeichnung von Schnittstellenkontrollen und immer Ärger mit dem Palettentausch.

Der Irrtum: Als Spediteur bin ich grundsätzlich in der Auswahl der geeigneten Verkehrsträger frei. Von meinen Kunden aufgegebenen Luftfrachtungen lasse ich zur Reduzierung meines Haftungsrisikos auf kürzeren Strecken, zum Beispiel Köln/Brüssel, vermehrt auf der Straße transportieren. Denn gemäß dem internationalem Straßenfrachtrecht CMR gelten niedrigere Haftungsgrenzen als nach dem Montrealer Übereinkommen (MÜ) für die Luftfracht.

Richtig ist: So lässt sich die Haftung als Spediteur nicht einschränken. Zwar sieht die CMR mit 8,33 Sonderziehungsrechten (SZR) je kg (entspricht rund 9,62 EUR) eine deutlich niedrigere Haftungsgrenze für Güterschäden vor als das MÜ. Im MÜ wurde zum 1. Januar 2010 die Höchsthaftung auf 19 SZR (rund 21,94 EUR) angehoben.

Jedoch: Vereinbarte Luftfracht bleibt Luftfracht, auch wenn die so angenommene Sendung mit einem anderen Verkehrsträger auf die Reise geschickt wird. Denn der Spediteur hat sich damit verbindlich dem Haftungsregime des MÜ unterworfen.

Dieses hat gegenüber dem Straßenfrachtrecht allerdings für den Spediteur auch einen Vorteil: Es gibt keine Durchbrechung der Haftungsgrenze für Güterschäden bei qualifiziertem Verschulden (Vorsatz oder Leichtfertigkeit). Das bedeutet, auch bei grobem Verschulden bleibt es in der Luftfracht bei maximal 19 SZR (rund 21,94 EUR).

Der Irrtum: Als Zwischenspediteur betreibe ich mit meiner Online-Plattform bloße Frachtenvermittlung. Ich habe mich dabei auf Beförderungen auf der Straße auf bestimmten Strecken und mit ausgesuchten Frachtführern spezialisiert. Online werden dann die Aufträge zu einem Gesamtpreis vergeben. Damit hafte ich ausschließlich für meine Vermittlungstätigkeit, nicht aber für den Transport als solchen.

Richtig ist: Nein, auch den Zwischenspediteur trifft die strenge Obhutshaftung eines Frachtführers, wenn er seine Leistungen zu festen Kosten – inklusive Fracht – in Rechnung stellt. Das ist der Regelfall. Nach Paragraph 459 Handelsgesetzbuch (HGB) haftet der Fixkostenspe-

diteur umfangreicher als ein reiner Frachtenvermittler, nämlich wie ein Frachtführer. Das gilt für Verlust und Beschädigung des Gutes sowie für Lieferfristüberschreitung. Dabei ist es gleichgültig, wie sich der Spediteur selbst konkret bezeichnet. Er hat unabhängig von jedem Verschulden für Schäden einzustehen.

Der Irrtum: Schnittstellenkontrollen nehme ich als Massengutspediteur nur vor, wenn ich dies mit dem Versender über die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) oder die Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL) vereinbart habe. Und wenn das so ist, habe ich

meine Kontrollpflichten mit dem automatisierten Scannen des Barcodes der mir anvertrauten Packstücke ausreichend erfüllt.

Richtig ist: Nein. Auch wenn Ziffer 7 ADSp oder Ziffer 17 VBGL Durchführung und Dokumentation von Kontrollen des Spediteurs ausdrücklich regeln, so gilt diese Pflicht nach ständiger Rechtsprechung auch ohne ausdrückliche Vereinbarung. Sie ist Teil der elementaren Sorgfaltspflichten des Spediteurs. Neben der bloßen Identität und Anzahl der Packstücke hat er an den Schnittstellen auch ihre Unversehrtheit zu überprüfen. Dazu reicht allein eine Barcodeprüfung nicht aus.

Der Irrtum: Ich habe dem Spediteur 10 Europaletten mit Stückgut zum Versand übergeben. Die hat er auch ordentlich abgeliefert, aber ich vermisste meine Tauschpaletten. Da ich nicht bei jeder Sendung die Palet-

ten abschreiben kann, halte ich es für selbstverständlich, dass der Spediteur beim Empfänger Tauschpaletten entgegennimmt. Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) hatten wir übrigens nicht vereinbart.

Richtig ist: Wenn der Tausch der Paletten nicht ausdrücklich vereinbart war, müssen Sie diese wohl abschreiben. Das kommt auch in Ziffer 4.1.3 ADSp zum Ausdruck. Danach umfasst

der Speditionsauftrag mangels Vereinbarung eben nicht den Tausch von Paletten. Aber auch wenn ADSp nicht vereinbart wurden, kann daraus nicht das Gegenteil abgeleitet werden. Denn ohne ausdrückliche Verpflichtung des Spediteurs, etwa durch den Auftrag „Paletten sind in gleicher Anzahl zu tauschen“, ist dieser nicht zum Tausch verpflichtet.

Der Irrtum: Kraftfahrer K beschwert sich bei seinem Chef, dem Spediteur S, dass sein Schichtkollege R

während der Fahrt raucht, und begehrt einen rauchfreien Arbeitsplatz. R meint, nur rauchend könne er die ganze Freiheit da draußen genießen. Und S hält die Aktion „rauchfreies Büro“ in der Zentrale schon für mehr als genug. Als Kraftfahrer müsse K ohnehin höhere Umweltbelastungen ertragen können.

Richtig ist: Der Kraftfahrer K kann sein Begehren durchsetzen. Der Führerstand – ob Lkw, Lokomotive etc. – ist rechtlich ein Arbeitsplatz. Generell hat der Arbeitgeber nach Paragraph 618 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) den Arbeitsplatz so zu einzurichten und zu unterhalten, dass Arbeitnehmer gegen Gefahr für Leben und Gesundheit geschützt sind.

Ganz konkret setzt Paragraph 5 Absatz 1 der Arbeitsstätten-Verordnung Richtlinien zum Nichtrauchererschutz um: Der Arbeitgeber hat die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit die nicht rauchenden Beschäftigten in Arbeitsstätten wirksam vor den Gesundheitsgefahren durch Tabakrauch geschützt sind. Soweit erforderlich, hat der Arbeitgeber ein allgemeines oder auf einzelne Bereiche der Arbeitsstätte beschränktes Rauchverbot zu erlassen. Für Verkehrsmittel des öffentlichen Personenverkehrs und für öffentliche Eisenbahnhöfe gilt gemäß dem Bundes-Nichtraucherschutzgesetz übrigens sogar ein gesetzliches Rauchverbot.

DVZ 27.1.2011



Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt und Fachanwalt

Niedernhausen.
Kontakt über hector@dvz.de

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: