

## SERIE Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik /

### Auf Folgeschäden bleibt der Auftraggeber oft sitzen

Von Dr. Frank Wilting

„Gutachterkosten bei Schäden trägt immer der Frachtführer“? Falsch: Sie als Auftraggeber können auf den Kosten sitzenbleiben. Diese und andere Rechtsirrtümer werden nachfolgend behandelt. Die Themen: eingeschränkter Schadenersatz bei Bahn und Lkw für Folgekosten, keine Frachterstattung in der Luftfracht und Beweisprobleme ohne Kontrolle und Empfangsquittung.

**Der Irrtum:** Beim Lkw-Transport im Inland wurde mein Gut beschädigt. Die Ermittlung des Restwertes war kompliziert, also schaltete ich einen Gutachter ein. Dessen Rechnung reichte ich in jedem Fall an den Frachtführer zur Erstattung weiter.

**Richtig ist:** Ob der Frachtführer die Gutachterkosten übernehmen muss, hängt von der Transportstrecke und der Gesamthöhe des Schadens ab. Notwendige Gutachterkosten sind bei Binnentransporten grundsätzlich erstattungsfähig. Das regelt Paragraph 430 Handelsgesetzbuch (HGB). Eine Tücke findet sich jedoch im Wortlaut des Paragraph 431 Absatz 1 HGB. Danach ist die Haftung des Frachtführers für Güterschäden insgesamt auf 8,33 Sonderziehungsrechte (rund 9,50 EUR) pro kg begrenzt. Diese Höchsthaftungssumme umfasst alle Kosten, auch zur Schadensfeststellung. Übersteigt der Güterschaden diesen Wert, bleibt der Absender auf seinen Gutachterkosten sitzen. Wenn es sich gar um einen grenzüberschreitenden Straßentransport handelt, sind Gutachterkosten von vornherein keine erstattungsfähige Position (vergleiche Artikel 23 Nr. 4 CMR).

**Der Irrtum:** Teile für die Automobilindustrie, die ich mit einer Bahn versandte, wurden bei einer Entgleisung zur Hälfte beschädigt. So kam unfallbedingt die Sendung insgesamt verspätet bei meinem Kunden an, der nun von mir Nachlieferung und Ersatz des Produktionsausfalls verlangt. Die Ersatzbeschaffung für die beschädigten Teile hat erhebliche Mehrkosten verursacht. Das hat mir die Eisenbahn jetzt zu erstatten.

**Richtig ist:** Das hat sie weder nach nationalem noch nach internationalem Frachtrecht. Für die beschädigten Teile ist Wertersatz zu leisten. Das bedeutet: Es ist der Wertunterschied zwischen dem unbeschädigten und dem beschädigten Gut auszugleichen. Darüber hinausgehende Folgeschäden – etwa für Ersatzbeschaffung oder Produktionsausfall – sind nicht zu erstatten (vergleiche Paragraph 432 HGB und Artikel 32 Paragraph 1 CIM). Wenn die eingetretene Verspätung auf demselben Ereignis beruht wie die Beschädigung, führt der Unfall also zur Beschädigung des Gutes und gleichzeitig zu seiner

verspäteten Ablieferung. Dann ist ausschließlich Wertersatz für das Gut zu leisten. Hier wird der frachtrechtliche Grundsatz deutlich, dass der Frachtführer eben nicht für Güterfolgeschäden haften soll. Der Absender bleibt auf diesen Kosten sitzen. Schäden durch Transportverzögerung ersetzt auch die Transport-Warenversicherung nach den einschlägigen Bedingungen nicht.

#### SERIE „RECHTSIRRTÜMER“

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	11.1.2011
Vertragsabschlüsse	20.1.2011
Aus der Spedition	27.1.2011
Aus der Eisenbahn	3.2.2011
<b>Folgeschäden</b>	<b>10.2.2011</b>

**Der Irrtum:** Für meine Fruchtjoghurt-Produktion wurde mir ein Tank-Lkw mit Milch angeliefert. Als diese schon mit den Früchten vermischt war, stellte sich heraus, dass der Frachtführer den Tank vor der Beladung nicht gereinigt hatte und meine komplette Produktion wegen der verschmutzten Milch vernichtet werden musste. Zumindest den kompletten Sachschaden soll mir der Frachtführer ersetzen, da er fahrlässig meine Tagesproduktion zerstört hat.

**Richtig ist:** Nicht den ganzen Schaden, sondern nur Wertersatz für die transportierte Milch hat er zu zahlen, konkret den Einkaufspreis für die Milch. Die Haftungshöchstgrenze von 8,33 SZR pro kg wird hier bei weitem nicht erreicht. Sowohl aus Paragraph 434 HGB als auch aus Artikel 28 CMR ergibt sich, dass Ersatzansprüche des Absenders/Empfängers wegen Beschädigung des Transportgutes eben auf Wertersatz dieses Gutes beschränkt sind. Zwar hat sich der Güterschaden hier durch die Produktion auf das Endprodukt „weitergefressen“. Aber dieser weitere Schaden, der ja eine Folge des Transportschadens ist, soll nach dem Willen des Gesetzgebers nicht ersatzfähig sein. Wenn es allerdings gelingt, dem Frachtführer Vorsatz oder Leichtfertigkeit mit Schädigungsbewusstsein nachzuweisen, entfällt diese Haftungsbeschränkung. Dann handelt es sich um ein qualifiziertes Verschulden (Paragraph 435 HGB, Artikel 29 CMR). Der Frachtführer haftet dann für Folgeschäden in unbegrenzter Höhe.

**Der Irrtum:** Auf dem Transport von Hamburg nach Mailand ist meine wertvolle Sendung verlorengegangen. Leider habe ich dem Luftfrachtspediteur die Vergütung im Voraus bezahlt. Wenn schon mein Schadenersatzanspruch nach dem Montrealer Übereinkommen (MÜ) der Höhe nach be-

# kein Geld

grenzt ist, will ich wenigstens die gezahlte Vergütung zurück.

**Richtig ist:** Die Vergütung muss der Luftfrachtspediteur nicht zurückzahlen. Wäre sie noch nicht gezahlt, so könnte der Spediteur die Zahlung fordern. Denn zum einen hat er die Versendung des Gutes ordnungsgemäß besorgt und einen sorgfältigen Frachtführer ausgewählt. Und zum anderen sieht das Montrealer Übereinkommen (MÜ) für den internationalen Luftfrachtverkehr bei Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist keine Frachterstattung vor. Damit steht es in einer Reihe mit den Regeln über Seefracht (HGB, Hague-Visby-Rules) und den grenzüberschreitenden Binnenschifftransport (CMNI). Lediglich das nationale Frachtrecht (Paragraph 432 HGB) sowie die grenzüberschreitenden Transportrechte für Straße (Artikel 23 CMR) und Schiene (Artikel 30 und 32 CIM, jeweils Paragraph 4) ermöglichen Frachterstattung.

**Der Irrtum:** Auf der mit schwarzer Folie umverpackten Palette sollen sich bei Übernahme an meinem Speditions-lager angeblich 50 Kartons mit Notebooks befunden haben. Bei Ablieferung durch meinen Zusteller fehlte die Hälfte. Das behauptet der Versender. Ob die Folie bei der Auslieferung beschädigt war, ist nicht festgehalten worden. Solange der Versender nicht die mir übergebene Versandmenge beweisen kann, bin ich aus der Haftung raus. Die von ihm an seinen Kunden ausgestellte Versandrechnung interessiert mich nicht.

**Richtig ist:** Das sollte sie aber. Denn Sie als Spediteur bekommen Beweisprobleme. In der Regel hat nämlich der Absender die besseren Karten vor Gericht. Die Rechtsprechung sieht die Handelsrechnung des Absenders oft als Beweis an, wenn diese und/oder ein Lieferschein über Art und Menge der Ware vorliegen. Das Dokument muss jedoch bei oder vor Versandaufgabe ausgestellt worden sein. Im Handelsverkehr gilt dann die Vermutung der Richtigkeit solcher Dokumente. Da Verluste auf dem Transport für den Absender oft „im Dunkeln“ liegen, obliegt es dann dem Spediteur, sich anhand dokumentierter Schnittstellenkontrollen zu entlasten. Das beginnt mit der Übernahme der Palette und endet mit der Auslieferung. Der Spediteur sollte jeden Schritt dokumentieren. Hat er diese Kontrollen versäumt, haftet er wegen qualifizierten Verschuldens in unbeschränkter Höhe. DVZ 10.2.2011



Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt –  
Fachanwalt, Niedernhausen.  
Kontakt über [hector@dvz.de](mailto:hector@dvz.de)