

Fahrer muss Lkw nur bereitstellen

Serie Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik / Beladen, Entladen, Umschlag

Von Dr. Frank Wilting

Immer wieder tauchen Rechtsirrtümer auf. Nach der achteiligen Serie, die vom 16. Dezember bis 10. Februar veröffentlicht wurde, kommen nun vier weitere Folgen. Muss ein Lkw-Fahrer Paletten laden oder die Sendung ins Lager bringen? Nein, außer es wurde ausdrücklich vereinbart. Weitere Themen: Haftung zwischen Frachtführern und Haftungshöhe bei unterschiedlichen Verkehrsträgern.

Der Irrtum: Wenn der Fuhrunternehmer bei mir vorfährt, gehe ich doch davon aus, dass er auch die von mir bereitgestellten Paletten verladen muss. Das ist sein Job.

Richtig ist: Mitnichten. Paragraph 412 Absatz 1 Handelsgesetzbuch (HGB) sagt es genau umgekehrt: Der Absender muss das Gut zum Transport laden, stauen und befestigen. Etwas anderes kann vereinbart werden oder sich aus den besonderen Umständen ergeben. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn der Frachtführer spezielle Lademittel wie zum Beispiel Bordkran oder Ansaugpumpe mitführt und einsetzt. Das gilt im Zweifel auch bei grenzüberschreitenden Transporten nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR). Dieses enthält zum Be- und Entladen zwar keine ausdrückliche Regelung. Wenn aber deutsches Recht zur Anwendung kommt, wird auf Paragraph 412 HGB zurückgegriffen, der den Absender zur Beladung verpflichtet.

Der Irrtum: Mit meinem Lieferanten habe ich die Anlieferung der gekauften Ware auf Palette „frei Haus“ vereinbart. Nun weigert sich der Lkw-Fahrer, die Palette zu entladen und in mein Lager zu stellen. Das darf er doch nicht.

Richtig ist: Darf er doch. Der Frankaturvermerk „frei Haus“ hat nur Wirkung zwischen den Parteien des Kaufvertrages, also Absender und Empfänger. Er regelt die Frachtzahlung im Verhältnis dieser beiden. Das gilt generell auch für die Vereinbarung von Incoterms, die Zahlungspflichten und Gefahrenübergänge zwischen den Handelspartnern regeln. Davon unabhängig ist der mit dem Frachtführer abgeschlossene Beförderungsvertrag. Denn der Absender beziehungsweise der Empfänger ist laut gesetzlicher Regelung zur Entladung verpflichtet (Paragra-

fen 412 und 421 Handelsgesetzbuch). Wenn nichts anderes im Frachtvertrag vereinbart wurde, reicht es daher aus, dass der Frachtführer sein Fahrzeug an der vereinbarten Ablieferungsstelle öffnet und zur Entladung bereitstellt. Der Lieferant hätte also mit dem Frachtführer vereinbaren und bezahlen müssen, dass die Palette ins Lager zu stellen ist.

Der Irrtum: Beim Entladen meiner Güterwagen, mit denen ich als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU 1) fabrikneue Pkw auf der Schiene transportiere, wurden neulich einer meiner Güterwagen und sechs Pkw beschädigt. Verantwortlich war ein EVU (EVU 2), das ich als Unterfrachtführer beauftragt hatte. Ich habe ihm vorsorglich eine schriftliche Haftbarhaltung für alle entstandenen Schäden geschickt, um hier ja nichts verjähren zu lassen.

Richtig ist: Das ist nicht der Anwendungsfall der schriftlichen Haftbarhaltung. Diese hemmt die Verjährung gemäß Paragraph 439 Absatz 3 HGB nur im Verhältnis zwischen Absender/Empfänger und dem Frachtführer (EVU 1), nicht aber zwischen Frachtführer und ausführendem Frachtführer (EVU 2). Diese Verjährungshemmung gilt auch nur für

Schäden, die der Absender/Empfänger an seinem Gut erlitten hat, hier also für die Schäden an den beförderten Pkw. EVU 1 muss allerdings tätig

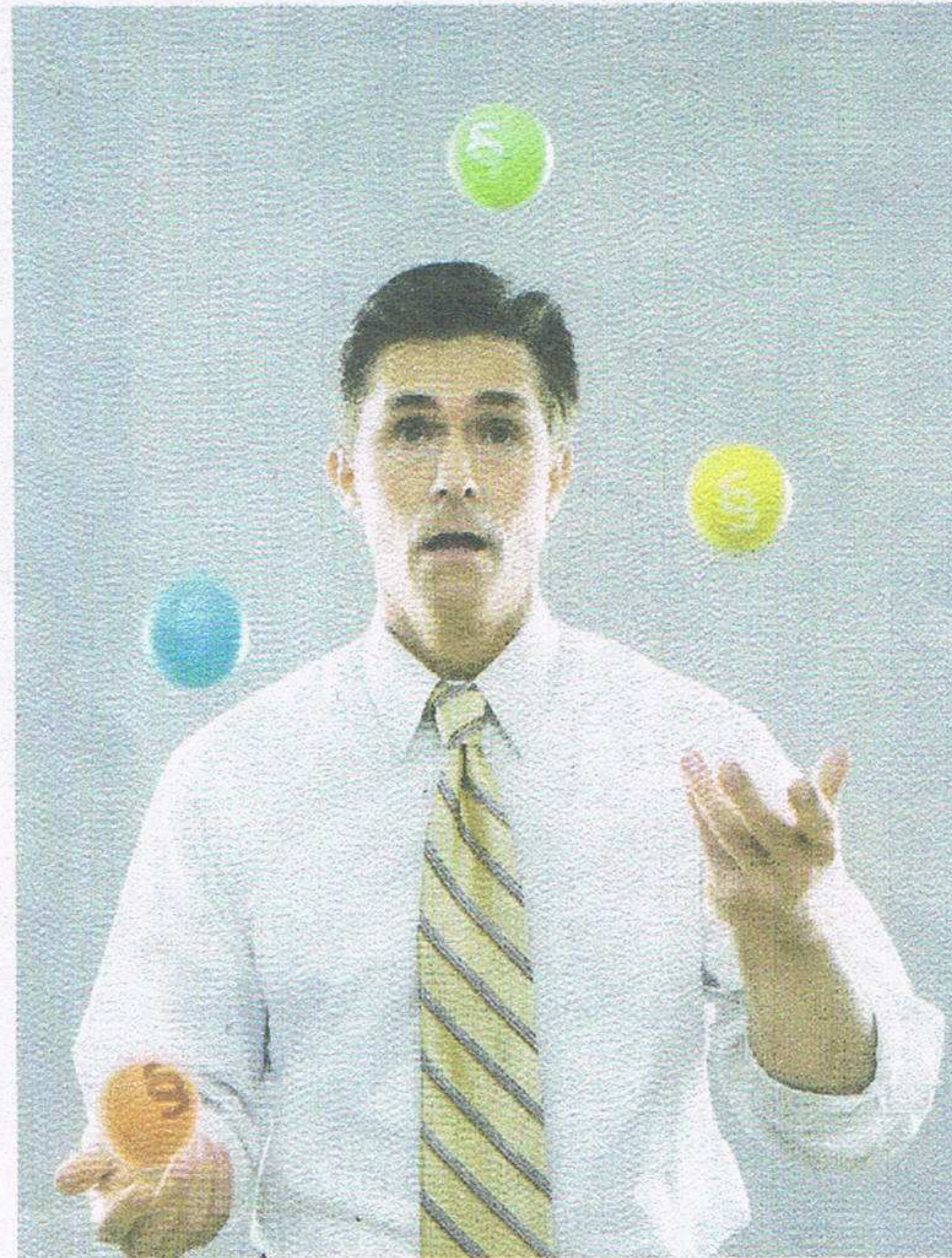
SERIE „RECHTSIRRTÜMER“

Was sich in Transport und Logistik an Rechtsirrtümern entwickelt hat, soll diese Fortsetzung der Serie zeigen:

Beladen, Entladen, Umschlag 28. Juli	
Haften und Vermeiden	11. August
Miete und Lohnfuhr	25. August
Schadenersatz	8. September

werden, um eigene Regressansprüche gegen den ausführenden Frachtführer zu sichern, falls es dem Absender/Empfänger die Güterschäden zu ersetzen hat. Dazu reicht es aus, dass es innerhalb von drei Monaten ab Kenntnis

von Schaden und Rückgriffsschuldner diesen (hier EVU 2) nachweislich über den Schaden unterrichtet und ankündigt, dass es ihn dafür haftbar macht. Auf eine bestimmte Form kommt es dabei nicht an. Eine eigene schriftliche Haftbarhaltung ist daneben nicht erforderlich.



Innerhalb des Rechtsrahmens die richtigen Paragraphen und Bestimmungen anzuwenden ist nicht immer einfach.

Der Irrtum: Als mein Container mit der Maschine aus Südkorea in einem deutschen Seehafen entladen und per Lkw in mein Werk nach Essen weiterbefördert werden sollte, fiel er vom Haken. Die Maschine wurde zerstört. Mein deutscher Spediteur sagt, in solchen Fällen gelte immer Seerecht, so dass seine Haftung auf 2 Sonderziehungsrechte (SZR) je Kilo des Sendungsgewichts beschränkt sei.

Richtig ist: Nicht generell. Es kommt darauf an, ob der Umschlag dem Seerecht oder dem Frachtrecht des nachfolgenden Verkehrsträgers zuzurechnen ist. Wenn der Container vom Schiff entladen wird, um ihn im Hafenbereich vor der Weiterbeförderung abzustellen, gilt noch das Seerecht mit seiner stark eingeschränkten Haftung. Dient der Umschlag aber bereits der Verladung auf den nächsten

Verkehrsträger, so sind dessen Haftungsnormen anzuwenden. Stand hier also schon der Lkw zur Beladung bereit, hilft das HGB mit 8,33 SZR pro Kilo ein Stück weiter, wenn nicht gar qualifiziertes Verschulden (Paragraph 435 HGB) nachzuweisen ist. In letzterem Falle wäre die Haftung des Frachtführers unbeschränkt. Somit wäre über den Spediteur oder den betroffenen Frachtführer der gesamte Schaden zu ersetzen. Als Faustregel gilt: Mit Beginn der Umschlagshandlung auf den nächsten Verkehrsträger endet das Recht des vorangehenden Verkehrsträgers. Allerdings gibt es in Praxis und Rechtsprechung reichlich Grauzonen.

Der Irrtum: Als der Container aus Kapstadt mit meinem Rotwein eintraf, lief mir dieser beim Öffnen schon entgegen. Mehrere Hundert Flaschen waren zerbrochen. Mein deutscher Spediteur, den ich mit dem Transport beauftragt hatte, meint, er sei bei der Haftung außen vor. Erst müsse klar sein, ob der Schaden auf dem Schiff, beim Umschlag oder im Lkw-Nachlauf entstanden sei.

Richtig ist: Er ist nicht außen vor. Beim Multimodaltransport – dem Transport des Gutes mit mehreren

Verkehrsträgern unter einem einheitlichen Frachtvertrag – gilt bei unbekanntem Schadensort gemäß Paragraph 452 HGB das deutsche Frachtrecht mit seinen Haftungshöchstgrenzen. Und die reichen mit 8,33 SZR pro Kilo halbwegs aus, wenn der Wert der Flasche am Versandort nicht deutlich mehr als 9 bis 10 EUR beträgt. Wenn allerdings feststeht, auf welchem Transportabschnitt der Schaden eintrat, gilt Paragraph 452a HGB. Das bedeutet, die Schadenersatzhöhe richtet sich nach dem Recht des betroffenen Verkehrsträgers. Ist der Schaden auf dem Seeschiff entstanden, wären das nur 2 SZR je Kilo. DVZ 28.7.2011



Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt und Fachanwalt, Niederrhein. Kontakt über hector@dvz.de