

Pünktlichkeit erspart Schadenersatz

Serie Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik / Haftungen und Vermeidungen

Von Dr. Frank Wilting

Immer wieder tauchen Rechtsirrtümer auf. In dieser Folge der Serie geht es um folgende Themen: Wer zu spät kommt, muss meistens haften – ob bei Motorschaden oder Schneefall. Und: Verlangt der Versender keine gesonderten Sicherheitsmaßnahmen, hat er beim Ladungsdiebstahl schlechte Karten. Er erhält nur einen begrenzten Schadenersatz.

Der Irrtum: Meine Sendung aus Österreich kam mit großer Verspätung in Köln an. Der Lkw war mit Motorschaden liegengeblieben. Der Spediteur war fassungslos, da er seinen Fuhrpark doch regelmäßig durch eine Fachfirma warten und alle Inspektionen pünktlich durchführen lässt. Deshalb lehnt er meinen Anspruch auf Ersatz wegen Produktionsausfall generell ab. Ist das richtig?

Richtig ist: Nein, vor allem nicht bei einem grenzüberschreitenden Transport. Denn nach dem anwendbaren internationalen Straßenfrachtrecht Artikel 17 Nummer 3 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, CMR, kann sich der Frachtführer weder auf Mängel des verwendeten Fahrzeugs noch auf ein Verschulden des Fahrzeugvermieters berufen. Er muss trotzdem haften. Dagegen kennt das nationale Frachtrecht keine solche Vorschrift. Theoretisch könnte sich bei einem nationalen Transport der Frachtführer nach Paragraph 426 Handelsgesetzbuch (HGB) auf ein unabwendbares Ereignis berufen. Dies ist im Falle eines Fahrzeugschadens schlüssig darzulegen und zu beweisen. Meistens fällt das in der Praxis schwer. Denn das Frachtrecht stellt auf den „idealen Frachtführer“ als Maß aller Dinge ab.

Der Irrtum: Während des Transports habe ich zunächst zwei Stunden im Verkehrsstau aufgrund einer Großbaustelle eingebüßt. Dann fing es auch noch an zu schneien, so dass ich einen Parkplatz aufsuchen musste. Am Ende kam die Fracht einen Tag verspätet an. Bei so viel Pech aufgrund höherer Gewalt werde ich wohl keinen Schadensersatz zahlen müssen.

Richtig ist: Auf höhere Gewalt wird sich schnell und gerne berufen, zumeist aber ohne Erfolg. Das Frachtrecht legt die Messlatte für einen Haftungsausschluss hoch an. Paragraph 426 HGB etwa verlangt „Umstände, die der Frachtführer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte“. Das Gleiche gilt nach Artikel 17 Ab-

satz 2 CMR für den grenzüberschreitenden Straßentransport. Ähnlich im Wortlaut verhalten sich Artikel 19 Montrealer Übereinkommen (MÜ) für Verspätungsschäden bei der Luftfracht und Artikel 23 Paragraph 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern, CIM, für Güter- und Verspätungsschäden im grenzüberschreitenden Bahntransport. Abgestellt wird auf den besonders gewissenhaften, geradezu „idealen“ Frachtführer, der den Schaden auch bei Anwendung der äußersten ihm zumutbaren Sorgfalt nicht hätte vermeiden können. Aktuelle Staumeldungen oder Wetterberichte zu beachten, längere Fahrtzeiten rechtzeitig einzuplanen, drohende Streik Auswirkungen abzumildern oder den Fuhrpark gewissenhaft zu warten, sind ganz sicher zu diesen zumutbaren Maßnahmen zu zählen.

Der Irrtum: Wir beladen Eisenbahngüterwagen mit Produktionsschrott, die von der Bahn zu Abnehmern im In- und Ausland gefahren werden. Dazu haben wir mit der Bahn vereinbart, dass an jedem Werktag abends um 18 Uhr fünf Güterwagen

auf dem Werksgleis unter dem Förderband zur Verfügung gestellt werden. Das muss pünktlich erfolgen, ansonsten steht die Produktion. Meine Mitarbeiter stellen dann einmal wöchentlich einen Ganzzug zusammen. Nun erfahre ich, dass die Eisenbahn für Verspätungen nach Frachtrecht nur bis zum Dreifachen der vereinbarten Fracht haftet. Ist das richtig?

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

Richtig ist: Nein, Sie können bei bestimmten Konstellationen mehr erstattet bekommen. Wichtig ist: Sie müssen unterscheiden zwischen der Bereitstellung der Waggons und der Übergabe des Ganzzuges zur Beför-

derung. Die Haftung ist jeweils anders geregelt. Wenn das Gut übergeben ist, gilt: Für Verspätungsschäden bei nationalen Transporten (Paragraph 431 Absatz 3 HGB) trifft diese eingeschränkte Haftung (dreifache Fracht) zu. Bei grenzüberschreitenden Transporten erhöht sich die Verspätungshaftung nach internationalem Fracht-

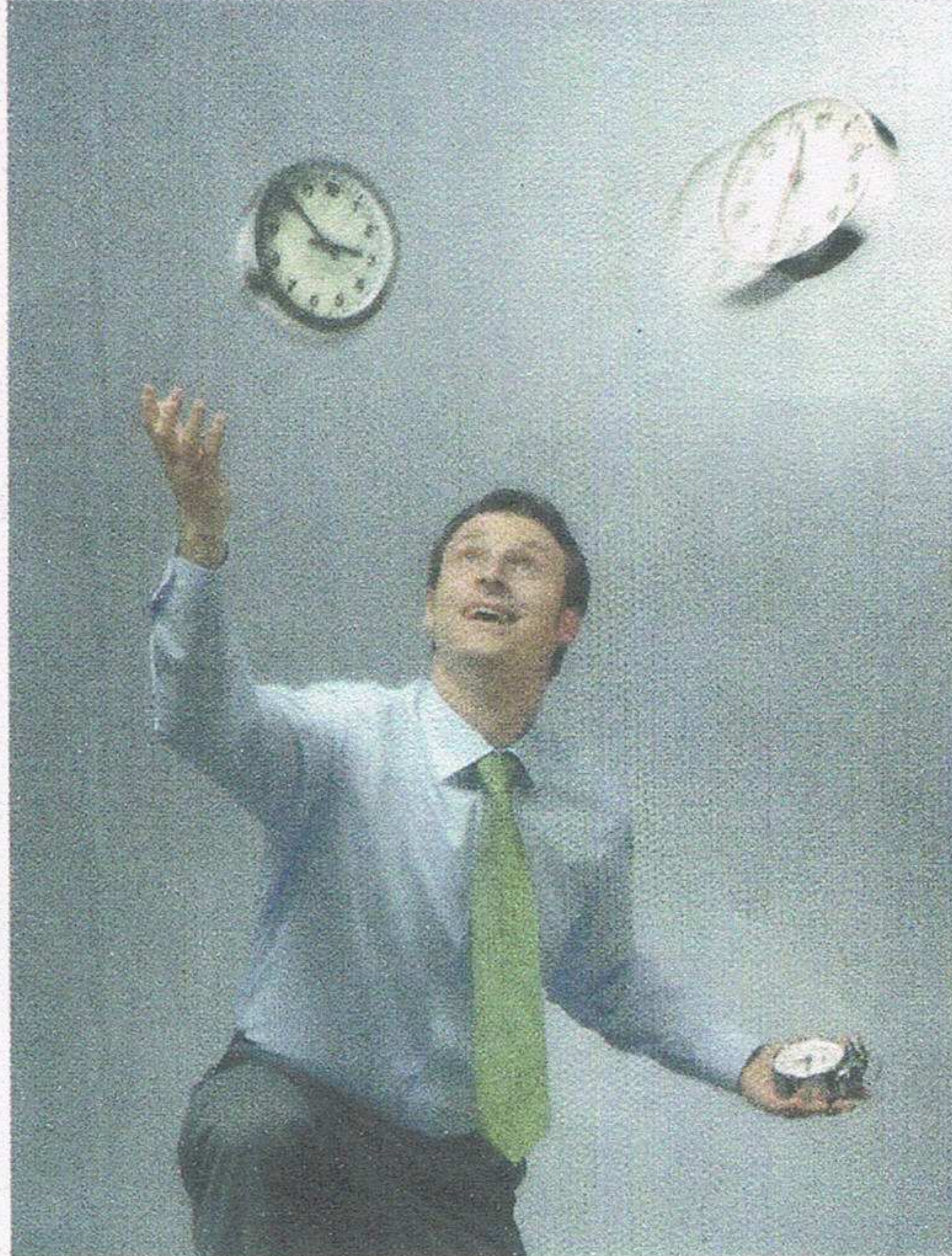


Foto: katzner/Getty Images

Recht ist ebenso kompliziert wie Jonglieren. Dabei ist die Einhaltung von Zeiten oft ausschlaggebend.

recht auf das Vierfache der Fracht (Artikel 33 Paragraph 1 CIM). Diese frachtrechtliche Haftung besteht „in der Zeit von der Übernahme des Gutes bis zur Ablieferung“, so Paragraph 425 Absatz 1 HGB und Artikel 23 Paragraph 1 CIM. Maßgeblich ist also der Zeitpunkt, in dem der Frachtführer die Obhut über das Gut zum Zwecke der Beförderung übernimmt. Das geschieht in diesem Fall jedoch noch nicht mit der Bereitstellung der Güterwagen zur Beladung, sondern erst mit Übernahme des Ganzzuges.

Wenn entgegen der getroffenen Vereinbarung die Wagen nicht pünktlich gestellt werden, richtet sich die Haftung nach den allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB), hier nach Paragraph 280 Absatz 1 BGB. Das setzt Verschulden (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) der Eisenbahn voraus. Dann haftet sie in unbegrenzter Höhe, ohne sich auf frachtrechtliche Haftungsgrenzen berufen zu können. Für solche Fälle wird aber häufig vertraglich eine Haftungsgrenze für nor-

male Fahrlässigkeit vereinbart, weil die Höhe der Fracht und die Größenordnung potenzieller Folgeschäden in einem krassen Missverhältnis zueinander stehen.

Der Irrtum: Ich habe den Spediteur im Frachtauftrag mit „Achtung, diebstahlsgefährdete Waren!“ ausdrücklich darauf hingewiesen, dass er besonders sorgfältig mit meiner Sendung umgehen muss. Und was macht er: Er schickt einen Planen-Lkw mit nur einem Fahrer los, der in Belgien auf einem unbewachten Parkplatz eine Ruhepause einlegt. Diebe haben die Plane aufgeschnitten und 350 Autoradios aus meiner Sendung gestohlen. Und nun beruft sich der Spediteur auch noch auf begrenzte Haftung nach Frachtrecht. Das geht zu weit.

Richtig ist: Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs geht das durchaus. In diesem Fall haftete der Spediteur als Fixkostenspediteur (Paragraph 459 HGB) nach dem anwendbaren Frachtrecht, hier also grenzüberschreitend nach Artikel 17 CMR. Die Haftung des Frachtführers für Güterverlust ist nach Artikel 23 Absatz 3 CMR auf 8,33 Sonderziehungsrechte, also knapp 10 EUR je kg be-

grenzt. Unbegrenzt haftet er nur bei qualifiziertem Verschulden. Das bedeutet: bei Vorsatz oder bewusster Leichtfertigkeit (Artikel 29 Absatz 1 CMR).

Den allgemeinen Hinweis auf eine Diebstahlgefahr hielt der Bundesgerichtshof nicht für ausreichend, um vom Frachtführer besondere Vorkehrungen zu verlangen, wie zum Beispiel Verwendung eines Kasten-Lkw, Einsatz von zwei Fahrern und Anfahren nur von bewachten Parkplätzen. Da hätte der Absender schon konkret darauf hinweisen müssen, dass es sich bei der Ware um Autoradios und damit um leicht verwertbares Gut für Diebe handelte. Auch hätte nach Artikel 24 CMR die Möglichkeit bestanden, gegen Frachtzuschlag den tatsächlichen Wert des Gutes im Frachtbrief anzugeben, der dann hätte ersetzt werden müssen.

DVZ 11.8.2011



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