

Keine Zahlung ohne Nachweis

Serie Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik / Durchsetzung von Schadenersatz

Von Dr. Frank Wilting

Sind 8,33 SZR eine Pauschalhaftung bei Schäden im Güterverkehr? Nein, sie sind die Obergrenze. Muss mein Unterfrachtführer im Schadenfall den von mir ausgehandelten Vergleich mittragen und zahlen? Nein, deshalb ist oft ein Urteil sinnvoller. Brauche ich keinen Versicherungsschutz, denn der Frachtführer hat eine gesetzliche Haftung und zahlt alles? Nein, oft ist eine Ergänzung notwendig. Mit diesen Rechtsirrtümern befasst sich die heutige Serie.

Der Irrtum: Der Versender nimmt mich als Spediteur vor dem Zivilgericht auf Schadenersatz in Anspruch, weil der von mir beauftragte Frachtführer die Ware beschädigt abgeliefert hat. Der wiederum bestreitet seine Verantwortung. Also habe ich dem Frachtführer den Streit verkündet. Vor Gericht konnte ich mich mit dem Versender auf die Hälfte des geforderten Schadenersatzes vergleichen. Die muss mir jetzt der Frachtführer erstatten?

Richtig ist: Nein, nicht automatisch. Denn an den Vergleichsabschluss ist der Frachtführer gegenüber dem Spediteur nicht gebunden. Die Wirkungen einer Streitverkündung sind in der Zivilprozessordnung (ZPO) geregelt. Paragraph 72 ZPO gibt in unserem Beispiel dem Spediteur die Möglichkeit, dem Frachtführer den Streit zu verkünden und ihn damit in den zwischen Versender und Spediteur laufenden Prozess hineinziehen. Das ist empfehlenswert, wenn der Spediteur bei einem für ihn ungünstigen Prozessausgang gegen den Frachtführer Regress nehmen will.

Diese Konstellation ist für das Frachtrecht sehr typisch. Denn gerade beim Einsatz von Speditionen und Unterfrachtführern kommen im Schadenfall mehrere mögliche Haftende in Betracht. Wenn im Prozess der Falsche erwischt wird oder sich bei eigener Verurteilung bei einem Mitverantwortlichen schadlos halten will, ist die Streitverkündung das probate Mittel. Sie hat nämlich zur Folge, dass alle wesentlichen Feststellungen im Urteil auch gegenüber dem Streitverkündeten wirken. In einem nachfolgenden Prozess müsste hier der Spediteur gegen den Frachtführer nicht alles noch einmal „aufrollen“. Aber die Betonung liegt auf „Urteil“. Der zwischen Versender und Spediteur hier abgeschlossene Vergleich hat keine bindende Wirkung gegenüber dem streitverkündeten Frachtführer. In einem Prozess gegen den Frachtführer müsste der Spediteur nun alles noch einmal neu vorbringen. Daher kann es günstiger sein, sich im ersten Prozess verurteilen zu lassen.

Der Irrtum: Als ich einen Tag nach Empfangnahme die umverpackte Palette öffnete, stellte ich fest, dass einige Kartons eingedrückt und darin befindliche Konservendosen mehr oder weniger stark verbeult waren. Den genauen Umfang muss ich noch prüfen. Zunächst einmal reicht es ja aus, wenn ich den Frachtführer anrufe und ihm sage, dass ich noch auf ihn zukommen werde.

Richtig ist: Nein, so pauschal hat das keine Rechtswirkung. Zum einen verlangt Paragraph 438 Absatz 4 Handelsgesetzbuch (HGB) Textform für die Schadenanzeige, wenn der Schaden nicht sofort bei Ablieferung, sondern erst später gerügt wird. Telefax oder E-Mail würden der verlangten Textform genügen. Zum anderen muss der Schaden möglichst genau beschrieben werden. Paragraph 438 Absatz 1 Satz 2 HGB spricht von hinreichend deutlicher Kennzeichnung.

Eine Anzeige „Ich halte Sie haftbar“ ist in der Praxis ebenso geläufig wie rechtlich wirkungslos. Gleiches gilt für Formulierungen wie „Verpackung beschädigt“, „Gut in schlechtem Zustand“ oder „unter Vorbehalt angenommen“. Das Gesetz verlangt zwar weder eine Angabe der Schadenursache noch eine rechtliche Bewertung. Es muss aber für den Frachtführer hinreichend erkennbar werden, wofür er voraussichtlich in Anspruch genommen werden soll. Das hängt vom konkreten Einzelfall ab. Im Beispielsfall müsste zumindest angezeigt werden, dass eine festgestellte Menge Konservendosen verbeult ankamen.

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

Der Irrtum: Wenn ich einen Lkw-Frachtführer mit dem Transport beauftrage, weiß ich wenigstens, dass ich eventuelle Güter- und Verspä-

tungsschäden immer problemlos ersetzt erhalte. Es ist ein gutes Gefühl zu wissen, dass er sich ja nach Paragraph 7 a Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) hiergegen versichern muss.

Richtig ist: Das Gefühl kann trügen, vor allem wenn der Transport ins Ausland geht. Nach Paragraph 7 a Absatz 1 GüKG besteht eine Versicherungs-

pflicht, die den Schaden aus dem eigenen Kasse zu zahlenden Schadenselbstbehalts. In jedem Falle ist es daher ratsam, sich von Zeit zu Zeit eine Deckungsbestätigung vorlegen zu lassen.

Der Irrtum: Auch wenn mich als Absender die transportrechtlichen Haftungsgrenzen stören, so weiß ich doch immerhin, dass ich im Schadenfall nicht viel rechnen muss. Ich mache dann gegenüber dem Spediteur pauschal die mir zustehenden 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) je Kilo (rund 9,30 EUR) geltend.

Richtig ist: Nein, so einfach geht das nicht. Nach dem nationalen Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs (Paragraph 431 Absatz 1 HGB) ist die Haftung von 8,33 SZR eine Obergrenze, nicht aber eine Pauschalhaftung. In jedem einzelnen Schadenfall muss also der Absender darlegen und beweisen, welcher Verlust oder welche Wertminderung tatsächlich auf dem Transport eingetreten ist. Wie der Wertersatz zu berechnen ist, regelt Paragraph 429 HGB. Hier-



Wer Schäden nach Ablieferung entdeckt, muss dies dem Vertragspartner anzeigen. Da genügen E-Mail oder Fax, jedoch nicht ein Telefonat.

nach kommt es auf den ursprünglichen Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung an. Das Gleiche gilt für grenzüberschreitende Lkw-Transporte nach Artikel 23 Absatz 1 CMR. Von der Notwendigkeit einer konkreten Schadenberechnung ist der Absender daher nicht befreit. Ebenso ist es mit dem Ersatz für Verspätungsschäden, für die das HGB in Paragraph 431 Absatz 3 als Obergrenze die dreifache Fracht und die CMR in Artikel 23 Absatz 5 die einfache Fracht vorsieht. In der Praxis ist viel Zeit und Sorgfalt auf die konkrete Ermittlung von Verspätungsschäden aufzuwenden. Gerade, wenn es um den Nachweis eines entgangenen Gewinns unter Abzug ersparter Aufwendungen geht. Im Gerichtsprozess werden hierzu häufig Sachverständigengutachten erforderlich sein. DVZ 8.9.2011

pflicht für die gesetzliche Haftung aus Güter- und Verspätungsschäden nach dem Handelsgesetzbuch (HGB). Das HGB gilt aber nur für inländische Transporte. Daraus ergibt sich, dass keine Versicherungspflicht für grenzüberschreitende Transporte nach dem darauf zwingend anwendbaren Recht des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) besteht. Dafür muss extra Versicherungsschutz eingedeckt werden, möglichst der Höhe nach unbegrenzt, auch für Fälle des qualifizierten Verschuldens. Um sicher zu gehen, sollte sich der Absender den Versicherungsschutz auch für Auslandstransporte nachweisen lassen. Aber auch für rein nationale Straßentransporte gilt: Versicherung ist nicht Versicherung. So können Schäden für Vorsatz oder bei höherer Gewalt vom Versicherungsschutz ausgenommen sein. Ferner kann die mit dem Versicherer vereinbarte jährliche Deckung unterschied-



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