

wirtschaft

Das Magazin für die Mitglieder der IHK zu Leipzig

Kluge Köpfe setzen auf Qualifizierung



Zur Haftung beim Warentransport

Wer Waren versendet oder transportiert, muss eine Reihe von Vorschriften beachten. Dies vor allem, um sich für den Fall eines Schadens so gut wie möglich abzusichern. Wer haftet wann, wofür und in welcher Höhe? Und wo lauern Fallstricke?



Rechtsanwalt Kay Stolle
Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht
Vorsitzender des Ausschusses Transport- und
Speditionsrecht der Rechtsanwaltskammer Sachsen

Zentrale Figur im Frachtrecht ist der Frachtführer. Das ist derjenige, der durch den Frachtvertrag verpflichtet wird, das Gut zu befördern. Die Partei, die den Frachtführer beauftragt, ist der Absender. Empfänger ist derjenige, an den das Gut abzuliefern ist.

Absender haftet bis zur Übernahme

Grundsätzlich endet der Haftungs- bzw. Obhutszeitpunkt des Absenders mit der Übernahme des Frachtgutes. Dazu gehört der Wille des Frachtführers oder seines Vertreters, das Gut zu übernehmen. Die Verladung der Fracht – und später auch die Entladung – obliegt dem Absender. Dieser haftet daher für Schäden, die durch eine fehlerhafte Ladung entstanden sind – etwa, wenn Waren nicht ausreichend verstaut, befestigt oder falsch gestapelt wurden.

Es gibt jedoch Fälle, in denen den Frachtführer ein Mitverschulden trifft. Das Oberlandesgericht (OLG) Bremen hat entschieden: Wenn ein Lastkraftfahrer vor dem Antritt der Fahrt von sich aus fehlerhaft Sicherungsgurte an der Ware befestigt, um die Ladung besser zu sichern, trifft ihn bei Ware, die durch einen Unfall beschädigt wurde, ein Mitverschulden (Urteil vom 8. Februar 2007, Az.: 2 U 89/04). Aufgrund seines Eingreifens hat der Fahrer nach Auffassung des OLG die Verantwortlichkeit für die mangelhafte Verladung übernommen.

Frachtführer haftet nach Verladung

Die Obhut des Frachtführers beginnt, wenn die Verladung beendet ist. Der Frachtführer haftet dann grundsätz-

lich für den Verlust sowie die Beschädigung der Ware oder für die Überschreitung der Lieferfrist. Diese Haftung ist verschuldensunabhängig, das heißt, dem Frachtführer muss kein Verschulden nachgewiesen werden. Zu beachten ist jedoch, dass die Haftungshöhe beschränkt ist. Der Haftungshöchstbetrag beläuft sich bei Verlust oder Beschädigung auf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR), umgerechnet rund zehn Euro pro Kilo. Bei Lieferfristüberschreitung beträgt der Haftungshöchstbetrag das Dreifache der Fracht (§ 431 HGB).

Nach § 435 HGB gelten die gesetzlichen und vertraglich vereinbarten Haftungsbefreiungen und -begrenzungen in folgendem Fall nicht: Der Schaden muss auf eine Handlung oder ein Unterlassen zurückzuführen sein, die der Frachtführer vorsätzlich oder leichtfertig begangen hat und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Unter Leichtfertigkeit ist die erhebliche Verletzung grundlegender, auf der Hand liegender Sorgfaltspflichten zu verstehen.

So wird beispielsweise ein grobes Organisationsverschulden angenommen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Geschädigte muss plausible Anhaltspunkte für ein schweres Verschulden des Frachtführers vortragen.
- Dem Frachtführer gelingt es nicht, den Organisationsablauf in seinem Betrieb detailliert darzulegen und in zumutbarer Weise darzustellen, dass er verlässlich ineinandergreifende und funktionierende Sicherungsmaßnahmen organisiert hat, um den Verlust oder die Beschädigung von Gütern zu verhindern.



Frachtführer ist von der Haftung befreit

Bei bestimmten Haftungsausschlussgründen kann sich der Frachtführer von seiner Haftung befreien. Zum Beispiel, wenn Gefahren im Bereich des Absenders verursacht worden sind: Weil das Gut vom Absender ungenügend verpackt oder die Frachtstücke durch den Absender ungenügend gekennzeichnet worden sind (§ 427 Abs. I HGB). Der Absender sollte daher ein besonderes Augenmerk auf die Verladung und Kennzeichnung der Verpackung haben.

Die Haftung des Frachtführers kann durch ein Mitverschulden des Absenders oder des Empfängers gemildert werden – etwa, wenn das Verhalten des Empfängers oder des Absenders den Schaden mitverursacht hat. Den Absender trifft beispielsweise ein erhebliches Mitverschulden, wenn er es unterlässt, dem Frachtführer mitzuteilen, dass die Ware

besonders wertvoll ist, obwohl er weiß, dass der Frachtführer sonst andere Sicherungsvorkehrungen getroffen hätte.

Grundsätzlich erlischt die Obhutspflicht des Frachtführers mit der Entladung. Darunter ist zu verstehen, dass der Absender nach dem Zeitpunkt, zu dem der Frachtführer das Gut abgeliefert – also zur Entgegennahme bereitstellt – die Ware von der Ladefläche nimmt. Das Absenken der Ladefläche eines Lastwagens und das Lösen von Spanngurten sind dagegen noch Teil der Beförderung und gelten nicht als Entladung.

Probleme beim Palettentausch

Auch nachdem die Ware beim Empfänger abgeladen worden ist, kann es rechtliche Probleme geben. Ist das Gut auf Paletten angeliefert worden, kommt es in der Regel zu einem sogenannten Palettentausch. Das bedeutet, der Empfänger der Ware gibt dem Frachtführer die gleiche Anzahl an empfangenen Pa-

letten zurück. Häufig hat der Empfänger allerdings keine Tauschpaletten zur Verfügung.

Um sicherzustellen, dass der Absender auf jeden Fall Paletten zurückerhält, schließt dieser häufig eine Palettentauschvereinbarung mit dem Frachtführer. Diese verpflichtet den Frachtführer, dem Absender Paletten zurückzugeben, und zwar in der Regel auch dann, wenn er vom Empfänger keine Tauschpaletten erhalten hat.

Führt der Frachtführer die Paletten innerhalb einer Frist nicht zurück, muss er für jede Palette Schadensersatz leisten. Dabei kann es schnell um mehrere tausend Euro gehen. Allerdings enthalten solche Palettentauschvereinbarungen in der Praxis nicht selten rechtliche Fehler und sind unwirksam. Das kann zur Folge haben, dass der Absender erhebliche Summen zurückerstatten muss.