CASTON
www.caston.info
Die Datenbank im Internet.
Compact

Europäische und deutsche Gütertransporte

- No. 117 -

Jens-Uwe Heuer, Rechtsanwalt in Hannover

Der Markt für Gütertransporte in Europa steht durch eine weitgehende Liberalisierung des Zugangs unmittelbar vor einem tiefgreifenden Umbruch. Am 1. Juli 1998 wurde die sogenannte Straßenverkehrskabotage freigegeben. In einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassene Transportunternehmen können jetzt in jedem anderen EU-Land tätig werden, ohne sich dort niederlassen zu müssen. Dies verschärft den Wettbewerb unter den Transportdienstleistern erheblich. Die Unternehmen können nun frei zwischen inländischen und europäischen Transportdienstleistern wählen.

Mit dieser wirtschaftlichen Veränderung geht ein wesentlicher Wandel des rechtlichen Rahmens einher. Insbesondere die deutschen Unternehmen müssen sich auf ein vollkommen umgestaltetes Fracht- und Speditionsrecht einstellen, das insbesondere die Haftung des Transportdienstleisters modifiziert.

CMR-Regeln für grenzüberschreitenden Verkehr

Auf die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern findet das CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr) Anwendung. Seine Regeln gelten unabdingbar, soweit ein Vertragsstaat betroffen ist. Dazu gehören unter anderem alle Nachbarstaaten Deutschlands. Damit vollzieht sich der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr zunächst nach den CMR-Regeln.

Kennzeichnend für die CMR ist die Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des transportierten Gutes im Zeitraum zwischen Übernahme und Ablieferung der Ware; Belade- und Entladevorgänge werden nicht erfaßt. Für diese Haftung ist eine Haftungsobergrenze festgelegt, die nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit durchbrochen werden kann. Erstattet wird der Warenwert, nicht jedoch der Vermögensschaden.

Im Zusammenhang mit der verschuldensunabhängigen Haftung dient der Frachtbrief zum Nachweis der Übergabe der Ware in ordnungsgemäßem Zustand.

Nationale Haftungssysteme in Europa

Neben dem CMR finden die nationalen Rechtsnormen Anwendung, wenn das CMR keine abschließenden Regelungen trifft. So bleibt die außervertragliche Verschuldenshaftung dem einzelstaatlichen Recht vorbehalten.

Innerhalb Europas haben eine Reihe von Staaten ihr nationales Transportrecht den Bestimmungen des CMR angeglichen. Abweichungen zu dem CMR ergeben sich teilweise im Bereich der Haftungsobergrenze und bei der Zulassung abweichender vertraglicher Vereinbarungen. Am weitesten geht dabei die Regelung Österreichs, wo die CMR-Vorschriften das Güterbeförderungsgesetz ersetzt haben.

Darüber hinaus kommt den Allgemeinen Vertragsbedingungen der jeweiligen nationalen Frachtdienstleister-Verbände große Bedeutung zu (z.B. in Deutschland den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, ADSp).

Umwandlung des deutschen Transportrechts

Im Zuge der weitgehenden Liberalisierung des europäischen Güterverkehrs durch die Aufhebung des Kabotageverbots war für das deutsche Recht eine umfassende Reform notwendig. Im Gegensatz zu den nationalen Rechtssystemen, die bereits die Grundstruktur des CMR übernommen haben, zeichnete sich das deutsche Recht bisher durch eine extreme Unübersichtlichkeit der Regelungen aus. Zudem entsprach der Regelungsgehalt der meisten Normen nicht mehr dem internationalen Standard.

Das Gesetz zur Reform des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts ist am 1. Juli 1998 in Kraft getreten.

Diese Reform führt die Regelungen über den Verkehr auf der Straße und Schiene, die Binnenschifffahrt sowie die Luftfahrt in neuen Paragraphen des HGB (§§ 407 - 459 HGB n. F.) zusammen und reduziert zugleich die Zahl der einschlägigen Vorschriften erheblich. Hinsichtlich des Frachtverkehrs auf der Straße erfolgt im Zuge dieser Reform eine weitgehende Angleichung an die Regeln des CMR.

Rechtswahl

Durch die Marktöffnung läßt sich absehen, daß verstärkt ausländische Anbieter ihre Dienste anbieten werden. Sobald ausländische Transportdienstleister für deutsche Unternehmer tätig werden, entstehen zwischen ihnen Vertragsverhältnisse mit Auslandsbezug im Sinne des Internationalen Privatrechts. Für das auftraggebende deutsche Unternehmen stellt sich damit die Frage, welchem Recht der Frachtvertrag unterliegt und in welchem Land Ansprüche durchgesetzt werden müssen.

Für die Fälle der Kabotage, d.h. des Transportes durch Dienstleister, die nicht über eine Niederlassung im Land des Auftraggebers verfügen, sieht die EG-Kabotage-Verordnung einen Vorbehalt zugunsten des Rechtes des Aufnahmestaates vor. Das Recht des Aufnahmestaates, d.h. des Staates in den die Lieferung erfolgt, findet demnach Anwendung. Dies betrifft zum einen den Ablauf der Lieferung (Lenk- und Ruhezeiten, Mehrwertsteuer, Gefahrguttransporte, Preis- und Beförderungsbedingungen) und zum anderen die zwingenden Bestimmungen des Vertragsrechts des Aufnahmestaates. So sieht das neue deutsche Recht nur bestimmte Möglichkeiten der Haftungsbeschränkung des Frachtführers vor. Diese gelten auch dann, wenn der Vertrag ausländischem Recht unterliegt.

In diesem Zusammenhang müssen die Unternehmen allerdings beachten, daß sie nicht vor der Vereinbarung eines ausländischen Gerichtsstandes geschützt sind. Durch sogenannte Prorogationsklauseln kann der ausländische Transportdienstleister den deutschen Unternehmer dazu verpflichten, seine Ansprüche aus dem Transportvertrag vor einem ausländischen Gericht durchzusetzen. Dabei findet dann allerdings nicht das ausländische Recht Anwendung. Soweit es sich um Ansprüche aufgrund zwingenden deutschen Rechts handelt (z.B. Schadenersatzansprüche), muß das ausländische Gericht deutsches Recht anwenden.

Haftungsgrundsätze

Mit dem neuen deutschen Transportrecht wird die bisherige Verschuldenshaftung aufgegeben. Entsprechend dem CMR haftet der Frachtführer für die in seiner Obhut befindliche Ware, ohne daß es eines Verschuldensnachweises bedarf.

Ähnlich dem Straßenverkehrsrecht besteht nur dann keine Haftung, wenn der Schaden durch ein sogenanntes unabwendbares Ereignis herbeigeführt wird. Der Frachtführer kann in diesem Fall weder den Schadenseintritt an sich noch dessen Folgen abwenden, z.B. falls die Ware beim Transport durch ein Naturereignis zerstört wird.

Von der Haftung kann der Frachtführer sich grundsätzlich nicht durch Allgemeine Geschäftsbedingungen freizeichnen, was bisher durch einen Verweis auf die Leistung einer Versicherung durchaus üblich war. Eine solche Haftungsfreizeichnungsklausel kann nunmehr nur noch durch eine individuelle Vereinbarung wirksam in den Vertrag aufgenommen werden.

Wertersatz und Vermögensschaden

Soweit der Frachtführer dem Unternehmer auf Schadenersatz haftet, kann dieser in der Regel sogenannten Wertersatz verlangen. Dabei handelt es sich jedoch nicht um einen Wertersatz zu Wiederbeschaffungskosten, wie er aus dem allgemeinen Schadenersatzrecht bekannt ist. Vielmehr wird der Wertersatz nach bestimmten, auch in den CMR enthaltenen Grundsätzen ermittelt. Der Wertersatz orientiert sich dabei am Wert der Ware am Abgangsort. Dies kann zu erheblichen Problemen führen. Handelt es sich um eine Ware, für die im Land des auftraggebenden Unternehmens kein Marktwert besteht, z.B. technisch veraltete Computer, die in ein Entwicklungsland verkauft worden sind, kann der Unternehmer lediglich die Reparaturkosten verlangen (die in diesem Beispiel ebenfalls nur schwer zu ermitteln wären). Ferner berücksichtigt dieser Ansatz keine Wertsteigerung während des Transportes, z.B. durch die Reife von Lebensmitteln.

Der Unternehmer kann über den Ersatz des Warenwertes hinaus auch die Erstattung der Schadensfeststellungskosten verlangen. Diese übersteigen unter Umständen sogar die tatsächlichen Schäden, z.B. wenn sich die Feststellungen nur im Wege umfangreicher Fachgutachten treffen lassen.

In der Regel bilden auch die Vermögensschäden aufgrund einer Schlechterfüllung des Vertrages einen erheblichen Schadenersatzposten. Zu den Vermö-

gensschäden zählt auch der entgangene Gewinn aufgrund eines, durch Anlieferung der Ware am falschen Ort nicht mehr durchführbaren Vertrages.

Haftungsbeschränkung

Das neue Recht sieht eine Begrenzung der Schadenersatzhaftung vor, wobei sich der Wertersatz für die Ware und der Anspruch auf Ersatz des Vermögensschadens in der Höhe der Haftungsbeschränkungen unterscheiden.

Beim Wertersatz übernimmt die deutsche Regelung die CMR-Vorgaben. Die Haftungsbeschränkung bestimmt sich danach nach sogenannten Sonderziehungsrechten pro Kilogramm. Das Sonderziehungsrecht ist eine Rechnungseinheit, die aus einem Währungskorb verschiedener nationaler Währungen ermittelt wird. Diese Rechnungeinheit wird täglich neu festgesetzt und beträgt zur Zeit im Mittel etwa 2,45 DM. Die Haftungsbeschränkung für den Wertersatz legt das Gesetz mit 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm fest, was dem Gegenwert von ca. 20 DM entspricht.

Für den Bereich der Vermögensschäden aufgrund Schlechterfüllung des Vertrages ist die Haftung auf das dreifache des Betrages beschränkt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Hat z.B. der Frachtführer 20 Tonnen Fracht zu verbringen, so ergibt sich aus dem Gesetz für den Warenwert eine Haftungsbeschränkung von 400.000 DM (20.000 kg x 8,33 Sonderziehungsrechte x 2,45 DM je Sonderziehungsrecht). Schadenersatz für Vermögensschäden steht dem Unternehmer daher bis zu einer Höhe von 1,2 Mio. DM zu.

Üblich sind bisher Haftungsbeschränkungen über Allgemeine Geschäftsbedingungen; so sehen die ADSp eine Haftungsobergrenze von 5 DM je Kilogramm vor. Auch nach Inkrafttreten der neuen Regelung wird die Vereinbarung von Haftungsbeschränkungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen möglich sein. Allerdings steht es damit den Transportdienstleistern nicht vollkommen offen, Haftungsbeschränkungen festzulegen. Das Gesetz sieht vielmehr einen Korridor von zwei bis vierzig Sonderziehungsrechten (ca. fünf bis zwanzig DM) vor, in dem sich die Haftungsbeschränkungen bewegen dürfen.

Der Transportdienstleister kann sich allerdings mit dem Auftraggeber auch individuell über eine Haftungsbeschränkung einigen. Eine solche individuelle Absprache kann dabei trotzdem Verwendung für eine Mehrzahl gleichartiger Verträge finden, so z.B. für alle zwischen den Parteien im Rahmen einer längeren Geschäftsbeziehung abgeschlossenen Verträge.

Die Reichweite der Haftungsbeschränkung ist allerdings begrenzt. Der Transportdienstleister kann sich dann nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen, wenn der Schaden durch ein Handeln oder Unterlassen herbeigeführt wurde, für welches ihn ein Verschulden in besonders qualifizierter Form trifft. Die Definition des Verschuldens umfaßt zum einen Vorsatz und zum anderen leichtfertiges Handeln. Leichtfertiges Handeln setzt weiter voraus, daß die Handlung oder Unterlassung, die zum Schaden geführt hat, in dem Bewußtsein begangen worden ist, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Mit dieser Definition weicht das neue Recht von dem CMR deutlich ab. Die Praktikabilität wird bereits heute als problematisch eingeschätzt.

Sollte dem Transportdienstleiter Vorsatz oder Leichtfertigkeit nachgewiesen werden können, ergibt sich zugleich, daß er nicht mehr nur auf den Wertersatz für die Ware haftet. Wertersatz und Haftungsbeschränkung sind in diesem Sinne aneinander gekoppelt. Es besteht dabei eine Haftung für alle Nachteile, die dem Auftraggeber entstehen.

Haftung für Verpackung, Beladen, Entladen

Die Verantwortung für die sichere Verpackung der Ware liegt nach dem neuen Recht im Regelfall beim Absender. Die Unternehmen müssen Sorge dafür tragen, daß die Verpackung der Ware allen Anforderungen des Transportes genügt und dabei etwaige Besonderheiten, wie z.B. stärkere Erschütterungen beim Bahntransport berücksichtigen. Wichtige Informationen zur sachgerechten Beladung enthält ein Ladungssicherungshandbuch, welches der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft herausgegeben hat.

Entspricht die Verpackung nicht diesen Anforderungen, so gehen Schäden zu Lasten des Auftraggebers. Darüber hinaus sind den Frachtführern unabhängig von einem Verschulden alle infolge einer unzureichenden Verpackung entstehenden Schäden zu ersetzen, z.B. solche die bei unzureichend verpackter Ladung zum Verrutschen führen und so das Transportfahrzeug beschädigen. Dies gilt allerdings dann nicht, wenn der Versender die Verladung tatsächlich nicht vorgenommen hat. Übermittelt das Unternehmen dem Transportdienstleister lediglich die zu transportierende Ware, so endet damit die Verantwortung des Unternehmers.

Funktion des Frachtbriefes

Mit dem neuen Recht wird der zuvor bestehende Frachtbriefzwang aufgehoben. Dennoch wird dem Frachtbrief auch weiterhin erhebliche Bedeutung zukommen. Er erleichtert dem Unternehmer in Haftungsfällen den Nachweis der Verantwortlichkeit des Frachtführers.

Die Frachtbriefangaben begründen grundsätzlich die Vermutung, daß die Ladung bei der Übernahme in gutem Zustand war. In der Praxis finden sich allerdings häufig Vorbehalte, mit denen die Transportdienstleister die Beweiskraft einschränken, wie z.B. daß die Überprüfung der Richtigkeit der Angaben nicht erfolgen konnte. Die neuen Vorschriften lassen solche Vorbehalte weiterhin zu. Hinsichtlich des Inhaltes bestimmter Packstücke kann der Auftraggeber verlangen, daß der Frachtführer diese untersucht. Unterbleibt die Untersuchung, so ergibt sich aus dem Frachtbrief keine Vermutung für die Ordnungsgemäßheit der Ladung.

Allerdings entstehen die rechtlichen Wirkungen des Frachtbriefes nicht ohne weiteres. Vielmehr müssen Frachtführer und Auftraggeber den Frachtbrief unterzeichnen. Dies dürfte in der Praxis kein weiteres Problem darstellen, da in der Regel der Empfang der Ladung quittiert wird. Jedoch erfolgt die Unterschrift nicht selten auf den Begleitpapieren, so daß in Zukunft in den Unternehmen darauf geachtet werden muß, daß sich die Mitarbeiter den Frachtbrief mit unterzeichnen lassen.

Multimodale Transporte

Nicht unproblematisch waren bisher unter rechtlichen Gesichtspunkten sogenannte multimodale Transporte, bei denen das Frachtgut auf verschiedenen Wegen (Land, Wasser oder Schiene) verbracht wird. Überschreiten dabei Teile des Transportweges die Grenze, so wird die Ermittlung des geltenden Rechts erheblich erschwert. Dies führt insbesondere dann zu Schwierigkeiten, wenn sich in Haftungsfällen der jeweilige Tatort nicht genau ermitteln läßt.

Für die Haftung bei bekanntem Schadensort trifft das neue Recht nun eine Regelung. Es findet das Recht des Landes Anwendung, durch das der Transportabschnitt führt. Ist der Schadensort unbekannt, so gilt das deutsche Transportrecht, soweit nicht internationale Abkommen wie das CMR zur Anwendung kommen müssen.

Durch individuelle Vereinbarung können die Parteien allerdings auch schon vor Beginn des Transportes bestimmen, daß unabhängig vom Schadensort das deutsche Frachtrecht Anwendung findet.

Speditionsverträge

Die Speditionsverträge bleiben in ihrer Grundform als eine besondere Form der Geschäftsbesorgung erhalten. In der Praxis haben sich durch die Verwendung der ADSp die Haftungsregeln bereits weitgehend denen des Frachtführers angenähert. Dies wird nun explizit im neuen Recht festgeschrieben.

15. September 1998

www.caston.info

Mehrere tausend Beiträge zu Recht & Wirtschaft International finden Sie kostenfrei im Internet bei caston.info. Dort können Sie nach Schlagwort und Sachgebieten recherchieren.

Unsere Titelliste erhalten Sie auch per Fax.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
HERFURTH & PARTNER, Rechtsanwälte GbR
Hannover · Göttingen · Brüssel; www.herfurth.de

REDAKTION (Hannover)
verantw.: Ulrich Herfurth, Rechtsanwalt (D), Klaus J. Soyka, Dipl. rer. pol.; Heike Thürnagel, Rechtsanwältin; Kenneth S. Kilimnik, Attorney at Law (USA); Claudia Beckert, Rechtsanwältin; Jens-Uwe Heuer, Rechtsanwalt; Véronique Demarne, Juriste (F); Cécile Teissier, Juristin (D); Susana Crizol Díaz, Abogada (S); Beate Seklejtschuk, Dipl.-Juristin (GUS); Ildiko Gaal, Assessorin; JUDr. Yvona Rampákova, Kommerzanwältin (ČR); Theodor Kokkalas, Dikigogros (GR); Girana Anuman-Rajadhon, Rechtsanwältin; Lijun Cao, Bac. Iur (CHIN), Mag. Jur. (D)

KORRESPONDENTEN (Ausland)
in Amsterdam, Athen, Barcelona, Brüssel, Budapest, Bukarest, Helsinki, Istanbul, Kopenhagen, Lissabon, London, Luxemburg, Madrid, Mailand, Moskau, Oslo, Paris, Prag, Sofia, Stockholm, Warschau, Wien, Zagreb, Zug, New York, Washington, Toronto; Sao Paulo, Santiago, Dubai, Bombay, Bangkok, Peking, Hongkong, Singapur, Sydney, Tokio, Kairo, Johannesburg.

VERLAG
CASTON Wirtschaftsdienst GmbH,
Luisenstr. 5, D - 30159 Hannover,
Telefon 0511 - 30756-50, Telefax 0511 - 30756-60
eMail info@caston.info; Internet www.caston.info

Alle Angaben erfolgen nach bestem Wissen; die Haftung ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Herausgeber.