

TRANSPORTRECHT HAFTUNG + VERSICHERUNG

Grundlagen



Thonfeld TransSecure
Versicherung · Regresse · Schadenbearbeitung

Motivation

Haftung und Versicherung beim Gütertransport -
was geht mich das an? Das ist doch Sache weniger Spezialisten.

Es geht jeden an, der Entscheidungen zu treffen hat:

- bei Vertragsabschlüssen,
- bei der Planung und Organisation von Logistikleistungen
- bei Störungen im Transportablauf.

Die Kenntnis von Risiken und Ihrer Versicherungsmöglichkeiten
ist Grundlage des Riskmanagements eines Unternehmens.

Motivation

18. Mai 2009: Milliarden Schäden beim Warentransport

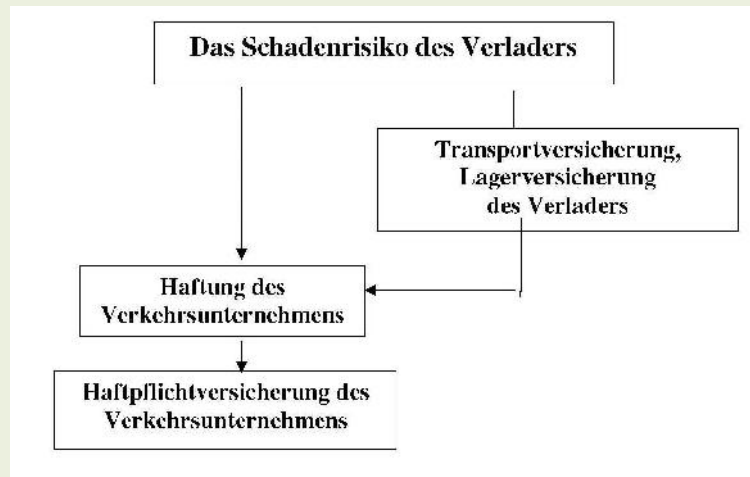
- Jährlich werden in den EU-Staaten Waren im Wert von rund 8,2 Milliarden Euro auf dem Transportweg gestohlen.
- Rund 42 Prozent der Warendiebstähle finden auf unbewachten Parkplätzen statt.
- Die Diebe sind meist organisiert und gehen äußerst brutal vor.
- Etwa 15 Prozent der Diebstähle aus Lastwagen - meist auf Autobahnraststätten - sind den Angaben zufolge bewaffnete Raubüberfälle.
- 70 % der Überfälle geschehen nachts.
- Ein hohes Diebstahlrisiko bedeuten auch die Schnittstellen/ Umschlagsstellen.

Motivation

Darum sollen Sie lernen,

- welche gesetzlichen Vorschriften für das „Logistikgeschäft“ gelten,
- inwieweit davon durch Individualvereinbarungen oder AGB abgewichen werden kann,
- welche marktüblichen AGB es gibt und welche Bedeutung sie in der Praxis haben ,
- wie Sie sich im Fall einer Transportstörung zu verhalten haben,
- welche „Spielregeln“ im Versicherungswesen gelten.

Motivation



Thonfeld TransSecure – Ihr Dienstleister bei
Transportschäden

5

Was ist Transportrecht?

Öffentliches Recht	Privatrecht (Zivilrecht)	
Grundgesetz	nationales	internationales
	BGB Allg. Handelsrecht HGB	Internat. Privatrecht Internat., völkerrechtliche Verträge, Incoterms
Verkehrsrecht	Transportrecht	
Seerechtliche Übereinkommen	Seehandelsrecht §§ 476 ff HGB	<i>Haager Regeln</i> <i>Haag-Visby-Regeln</i>
GöKG AEG LVG	Landfrachtrecht §§ 407 ff HGB (verkehrsträgerübergreifend - gilt für jede gewerbliche Güterbeförderung außer Seetransport)	CMR Cottif - ER/CIM Warschauer Abkommen (WA) Montrealer Übereinkommen (MD)
Bischof/CLNI Lenkzeitregelungen	Speditionsrecht §§ 453 ff HGB	CMNI
EU-Recht z.B. KabotageVO Gefahrgutvorschriften	Lagerrecht §§ 467 ff HGB	FIATA-Bedingungen über Transportdokumente (z.B. FBL, FCR, FCT, FWR)
StVO, StVZO	Allgemeine Geschäfts- Bedingungen (z.B. ADSp)	

6

Rangfolge der Bestimmungen

Rechtsgrundsatz:

spezielles Recht hat Vorrang vor allgemeinem Recht!

- **Individuelle Vereinbarung**
- **Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB)**
- **Gesetzliche Bestimmungen** über den jeweiligen Vertragstyp
- **Allg. Schuldrecht des BGB (§§ 1 -432)**

Warum gibt es ein spezielles Transportrecht?

Die Transportkosten werden kalkuliert nach

- Gewicht des Gutes,
- Länge der zu bewältigenden Wegstrecke und
- Art der Beförderung,

➤ **nicht aber nach dem Wert des Gutes.**

1. Das **Frachtrecht** als wichtigster Teil des Transportrechts ist deswegen ein **Schutzrecht zugunsten der Frachtführer.**
Problem: qualifiziertes Verschulden!
2. Das Frachtrecht **schützt** auch **den Empfänger.**

Was regelt das Transportrecht?

Die ordnungsgemäße Erledigung eines Verkehrsvertrages wird oft beeinträchtigt durch:

- von außen kommende Störungen
- Fehler des Versenders
- Fehler des Transportunternehmens

Gesetz und AGB regeln:

- Die Pflichten des Auftraggebers vor Transportbeginn
- Die Pflichten des Verkehrsunternehmens nach Transportbeginn, wenn es zu Störungen kommt
- Die Rechte des Auftraggebers auf Schadenersatz >>>>> Haftung

Wozu Transportrecht?

Wirtschaftlicher Zweck von Haftung und Haftungsbegrenzungen

Haftung = zivilrechtliche Form der „Strafe“ für rechtswidriges Verhalten.

Zweck: Schadenprävention

Haftungsbegrenzung:

Zweck: Die Schwere der Pflichtverletzung und die Höhe der „Strafe“ sollen in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen.

Grund: Die Kosten der Haftung (Haftplicht-Versicherungsprämie) sollen begrenzt werden, um die Preise für Waren und Dienstleistungen niedrig zu halten.

✓ **Unbegrenzte Haftung ist nicht versicherbar!**

Die „Personen“ im Transportrecht

- **(Vertraglicher) Frachtführer** ist derjenige, der sich gegenüber einem Auftraggeber verpflichtet, das Gut zu befördern und an den Empfänger auszuliefern.
- **Ausführender Frachtführer** ist derjenige, der im Auftrag eines vertraglichen Frachtführers die Ausführung der Transportleistung und Ablieferung des Gutes an den Empfänger übernimmt.
- **Absender** ist derjenige, der als Auftraggeber mit einem Frachtführer einen Frachtvertrag abschließt.
- **Verfrachter** ist derjenige, der sich verpflichtet, Güter mit einem Seeschiff zu befördern.
- **Befrachter** ist derjenige, der mit einem Verfrachter einen Seefrachtvertrag abschließt.
- **Spediteur** ist derjenige, der sich verpflichtet einen Transport zu besorgen (organisieren).
- **Versender** ist derjenige, der als Auftraggeber mit einem Spediteur einen Speditionsvertrag abschließt.
- **Lagerhalter** ist derjenige, der sich verpflichtet, Güter zu lagern und aufzubewahren.
- **Einlagerer** ist derjenige, der mit einem Lagerhalter einen Vertrag abschließt.

Beweisfragen

Szenario: Nach erfolgter Beladung des LKW unterschreibt der Fahrer einen Frachtbrief, der die Angabe enthält:

Eine Partie Sammelgut – 500 Colli

- Der Empfangsspediteur reklamiert bei Ablieferung das Fehlen von 3 Colli und lässt sich dies vom Fahrer bestätigen.
- Der Schaden wird später dem Frachtführer berechnet.
- Er weist die Ansprüche zurück, weil sein Fahrer bei Übernahme keine Kontrolle durchführen konnte.

Wie ist die Rechtslage?

Wie werden Beweise geführt?

§ 409 Beweiskraft des Frachtbriefs

(1) Der von beiden Parteien unterzeichnete Frachtbrief dient als Nachweis für **Abschluss und Inhalt** des Frachtvertrages sowie für die **Übernahme des Gutes** durch den Frachtführer.

(2) Er begründet ferner die **Vermutung**,

- dass das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme durch den Frachtführer in **äußerlich gutem Zustand** waren und

- dass die **Anzahl der Frachtstücke** und ihre **Zeichen und Nummern** mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen.

Der Frachtbrief begründet diese Vermutung jedoch nicht, wenn der Frachtführer einen **begründeten Vorbehalt** in den Frachtbrief eingetragen hat.

Was bewirkt die „Sperrfunktion“ von Transportdokumenten?

- Die Sperrfunktion von Transportdokumenten verhindert, dass der Auftraggeber nachträgliche Weisungen zu Lasten des Käufers erteilt, wenn er den Frachtbrief zum Inkasso des Kaufpreises weitergegeben hat.
- Original-Frachtbrief/Lagerschein muss zum Beweis der Legitimation des Weisungsgebers vorlegt werden.

Welche Transportdokumente haben eine Sperrfunktion?

- Im HGB-Frachtbrief muss eine Sperrfunktion eingetragen werden.
- Internationale Frachtbriefe haben generell die Sperrfunktion (Art. 12 CMR; Art. 12 WA/MÜ).
- In der Lagerei wird eine Sperrfunktion bei Verwendung von Inhaber- oder Namens-Lagerscheinen erreicht.
- Bei der Abwicklung internationaler Speditionsverträge kann durch Verwendung der FIATA-Dokumente FCR und FCT eine Sperrfunktion bewirkt werden.

Was ist ein FCR?

FCR - Spediteur-Übernahmebescheinigung

- Sie soll sicherstellen, dass der Spediteur die ihm gegen Aushändigung des FCR übergebene Sendung nicht an den Versender zurückgibt.
- Sie schließt damit das Recht des Versenders auf nachträgliche Verfügung aus.
- Dafür erhält der Absender die Sicherheit, dass der Käufer das FCR, welches ihm über die Banken zuleitet wird, erst dann erhält, wenn er den Kaufpreis gezahlt hat.

Was ist ein FCT?

FCT – Spediteur-Transportbescheinigung

- Es hat die Sperrfunktion wie ein FCR.
- Es bringt für den Verkäufer die zusätzliche Sicherheit, dass die Sendung erst dann an den Empfänger ausgeliefert werden darf, wenn dieser den Kaufpreis gezahlt hat.
- Denn erst nach Zahlung erhält der Käufer über seine Bank das Original – FCT.

Was sind „Traditionspapiere“?

- „Traditionspapier“ bedeutet, dass anstelle der körperlichen Übergabe des Gutes das Eigentum an der im Papier beschriebenen Ware durch Weitergabe dieses Dokumentes **übertragen** wird.
- Sie haben damit den Charakter eines **Wertpapiers**.
- Damit ein solches Wertpapier im Schadenfall nicht zum wertlosen Papier wird, muss der Dokumentenaussteller dem Dokumenteninhaber gegenüber eine bestimmte Haftung übernehmen, deren Umfang auf der Rückseite dieser Dokumente fixiert ist.
- Umfang und Inhalt dieser Haftung sind zwingend festgelegt durch internationale Übereinkommen oder Vereinbarungen (Haager Regeln für das Seekonnossement, FIATA - Regelungen über FBL und FWR) und nationale gesetzliche Vorschriften (HGB für Ladescheine).

Welche Dokumente haben Wertpapiercharakter?

- das Seekonnossement (B/L),
 - der Ladeschein in der Binnenschifffahrt,
 - das FIATA Bill of Lading (FBL),
 - der FIATA -Lagerschein (FWR) und
 - der Order-Lagerschein.
- Sie haben die Bedeutung eines Wertpapiers aber nur dann, wenn sie als „begebbar“ (negotiable) ausgestellt werden.

Warum Allgemeine Geschäftsbedingungen?

Das gesetzliche Transportrecht regelt nur die **typischen** Rechtsprobleme. Die Verbände der Transportunternehmen haben daher **AGB** geschaffen, welche die Gesetze ergänzen und/oder modifizieren.

Die wichtigsten Verbandsbedingungen sind:

- ADSp 2016 Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
- Logistik-AGB AGB für einfache logistische Mehrwertleistungen
- VBGL 2013 Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer