



Stand: 01.01.2010

Transportrecht, Haftung und Versicherung im Straßentransport

Das Transportrecht ist leider keine ganz einfache Materie, füllt jede Menge Bände Spezialliteratur und beschäftigt die Gerichte. Wir möchten mit diesem Schreiben versuchen Ihnen einen Überblick über die wichtigsten Gesetze im Straßentransport zu verschaffen (Irrtum vorbehalten).

Transportrecht

Bis 1998 war es so, dass jeder Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft) seine eigenen Haftungsgrenzen und Bedingungen hatten. Das heißt, wenn Sie ein Gut per LKW verladen haben, war die Haftung innerdeutsch anders als international, wenn dieser LKW dann auch noch per Bahn oder Schiff verladen wurde, wurde es noch komplizierter.

Unter dem Druck der EG verabschiedete der deutsche Gesetzgeber am 25.09.1998 das TRG (Transportrechtsreformgesetz) und novellierte damit das HGB (Handelsgesetzbuch) mit dem Willen, für alle am Transport Beteiligten eine einheitliche Rechtsgrundlage zu schaffen.

Da das Transportgeschäft in sehr viele Einzelbereiche zerfällt bei denen zudem unterschiedliche Verkehrsträger beteiligt sind, ist es schlichtweg unmöglich, mit einem Gesetz alle Verkehrsverträge bis ins Details zu regeln.

(Beispiele: hängende Kleidung per Luftfracht, Flüssiggas im Binnenschiff, Container per Seeschiff, Bagger als Ro-Ro, Frischfisch im Kühl-LKW, Turnschuhe im Sammelgut, CD's per Kurier, Rohre per Bahn, Gefahrgut, unverpacktes Umzugsgut, innerbetrieblicher Maschinentransport und Schwertransporte)

Deshalb gibt es eine Menge Geschäftsbedingungen der jeweiligen Verbände und natürlich auch der einzelnen Firmen, die den verbleibenden Spielraum des Gesetzes interpretieren und die Haftung einschränken sollen.

Die wichtigsten **Gesetze und Geschäftsbedingungen** im Straßentransport sind in der Reihenfolge Ihrer Bedeutung:

- CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr)
- HGB (Handelsgesetzbuch)
- GüKG (Güterkraftverkehrsgesetz)
- ADSp (Allgemeine Deutsche Spediteur-Bedingungen)
- VBGL (Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer)
- BSK Bedingungen (Allgemeine Geschäftsbedingungen der Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten) bzw. die Bedingungen eines anderen Spezialverbands
- Otlinghaus-Geschäftsbedingungen bzw. die Bedingungen einer anderen Spezialfirma

CMR

Das CMR ist ein zwischenstaatliches Abkommen, an dem sich 27 Staaten beteiligt haben; Alle Länder Europas und so ziemlich alle Länder die man per LKW erreichen kann. Es ist überhaupt das wichtigste Gesetz im Transportwesen und regelt die Rechte und Pflichten zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer. Das CMR gilt nur für grenzüberschreitende Transporte, hat dann aber Vorrang vor allen anderen Gesetzen, Verordnungen und Geschäftsbedingungen.

W. Otlinghaus

Internationale Spedition für Schwertransporte GmbH

Postfach 311539 · D-70475 Stuttgart

Tel. +49 (0) 711. 8363636 · Fax : +49 (0) 711. 8363637



HGB

Das HGB ab § 407 bis 466 regelt die Transportgeschäfte auf der Straße und legt, wie auch das CMR, die grundsätzlichen Rechte und Pflichten zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer fest. Viele Paragraphen des CMR finden sich in ähnlicher Form im HGB wieder. Mit dem Transportrechtsreformgesetz hat sich der Gesetzgeber noch weiter dem CMR genähert.

Das HGB gilt bei internationalen Transporten nachrangig nach dem CMR und regelt Dinge die im CMR nicht geregelt sind. Für innerdeutsche Transporte ist das HGB die Rechtsgrundlage. Das HGB ist allerdings so gestaltet, dass bestimmte Dinge zwischen den Vertragspartnern frei vereinbart werden können.

Beispielsweise gibt es im sensiblen Bereich der Transporthaftung einen Haftungskorridor in dem die gesetzliche Haftung von 8,33 SZR (Sonderziehungsrechten) = ca. € 10, -- pro kg Bruttogewicht auch anders vereinbart werden kann. (Näheres hierzu im Haftungsteil auf Seite 4)

GüKG

Das GüKG regelt den Papierkram zwischen dem Fahrzeughalter und den Aufsichtsbehörden. Es ist im Vertragsverhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer unbedeutend.

ADSp

Die ADSp sind Geschäftsbedingungen die zwischen dem Verband der Spediteure und den Verladerverbänden ausgehandelt worden sind. Es handelt sich also nicht um einseitige Bedingungen. Die ADSp gibt es seit fast einhundert Jahren. Im Streitfall zieht ein Gericht die ADSp als „fertig bereitliegende Vertragsordnung“ hinzu.

Der DIHT (Deutsche Industrie und Handels Tag) hat Ende 1999 eine Erhebung über den Bekanntheitsgrad der ADSp gemacht und ist zu dem erstaunlichen Ergebnis gekommen, dass 94 % aller Spediteure auf dieser Grundlage arbeiten und 86 % aller Verlader davon ausgehen, dass die ADSp gilt, wenn nichts anderes vereinbart wurde.

Diese breite Marktakzeptanz von beiden Seiten zeichnen gute Geschäftsbedingungen aus.

VGBL

Die VGBL sind Geschäftsbedingungen die der BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik) seinen Mitgliedsunternehmen empfiehlt. Sie können zwischen dem Frachtführer und dessen Auftraggeber vereinbart werden. Im Unterschied zur ADSp handelt es sich hier um ganz normale Geschäftsbedingungen, die ausdrücklich vorher vereinbart werden müssen um wirksam zu werden.

BSK

Die BSK-Bedingungen sind Geschäftsbedingungen die die Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten ihren Mitgliedsunternehmen empfiehlt. Sie können zwischen dem Frachtführer und dessen Auftraggeber vereinbart werden. Im Unterschied zur ADSp handelt es sich hier um ganz normale Geschäftsbedingungen, die ausdrücklich vorher vereinbart werden müssen um wirksam zu werden. Die BSK Bedingungen regeln vor allem die spezifischen Anforderungen für Schwertransporte und Kranarbeiten.

Otlinghaus-Bedingungen

Die Firma Otlinghaus arbeitet zunächst einmal nach ADSp. Ergänzend zur ADSp sind jedoch für die spezifischen Anforderungen des Schwertransportbereichs auch spezifische Bedingungen notwendig. Die meisten Bedingungen sind an die der BSK angelehnt.

Die Otlinghaus-Bedingungen sind ganz normale Geschäftsbedingungen, die ausdrücklich vorher vereinbart werden müssen um wirksam zu werden.

W. Otlinghaus

Internationale Spedition für Schwertransporte GmbH

Postfach 311539 · D-70475 Stuttgart

Tel. +49 (0) 711. 8363636 · Fax : +49 (0) 711. 8363637



Wenn man sich die Mühe macht und die einzelnen Bedingungen vergleicht wird man bei den allgemeinen Bedingungen der CMR, HGB, ADSp und VBGL nur sehr geringfügige Unterschiede feststellen.

Auch bei den speziellen Bedingungen der BSK und Otlinghaus sind bedingt durch das Fachgebiet Schwertransport sehr viele Ähnlichkeiten vorhanden.

Allen Gesetzen und Bedingungen gemeinsam ist der Versuch die Haftung zu regeln. Die Haftungsfrage ist bei allen Gesetzen und Bedingungen das Kernthema.

Haftung

1. Die Haftung dem Grunde nach

Der Spediteur haftet für das Gut ab dem Moment, ab dem er es übernimmt bis zu dem Moment an dem er es ausliefert (sogenannte Obhutshaftung, CMR Artikel 17, HGB § 425, ADSp Artikel 22)

Aber er **haftet nicht**, wenn

- der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Umständen beruht, die der Spediteur/Frachtführer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. (CMR Artikel 17.2, HGB § 426)

- der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist:

1. Vereinbarte oder der Übung entsprechende Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen oder Verladung auf Deck;
2. ungenügende Verpackung durch den Absender;
3. Behandeln, Verladen oder Entladen des Gutes durch den Absender oder den Empfänger;
4. natürliche Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund führt;
5. ungenügende Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Absender;
6. Beförderung lebender Tiere.

(CMR Artikel 17, HGB § 426, 427, ADSp Artikel 22)

In der ADSp sind zusätzlich von der Haftung ausgeschlossen nach Artikel 22.4.2 vereinbarte oder der Übung entsprechende Aufbewahrung im Freien; 22.4.3 schwerer Diebstahl oder Raub (§§ 243, 244, 249 StGB).

1. Die Haftung der Höhe nach

Nach CMR (Artikel 23.3) und nach HGB (§421) haftet der Spediteur für Güterschäden maximal bis 8,33 SZR pro kg Bruttogewicht. Es hat sich herausgestellt, dass diese Haftungssumme für die allermeisten Güter vollkommen ausreichend ist.

Wie schon vorab erwähnt kann die Haftungssumme jedoch auch anders vereinbart werden. So kann die Haftung auf 2 SZR = ca €2,50 herabgesetzt, oder auf 40 SZR = ca. € 50, -- angehoben werden. Dies gilt nur für innerdeutsche Transporte. Im grenzüberschreitenden Transport gilt CMR und damit eine Haftung von 8,33 SZR.

W. Otlinghaus

Internationale Spedition für Schwertransporte GmbH

Postfach 311539 · D-70475 Stuttgart

Tel. +49 (0) 711. 8363636 · Fax : +49 (0) 711. 8363637



Nach der CMR (Artikel 23.5) haftet der Spediteur für Verspätungsschäden bis maximal zur Höhe der vereinbarten Frachtsumme. Im HGB (§ 431.3) und in den ADSp (Artikel 23.3) beträgt die maximale Haftung den dreifachen Betrag der Frachtsumme.

In den Otlinghaus-Bedingungen entspricht die Haftung für Güterschäden den gesetzlichen Bestimmungen mit 8,33 SZR, soweit nicht schriftlich etwas anderes vereinbart wurde. Gegen einen Aufpreis läßt sich die Haftung auf 40 SZR erweitern.

Für das typische Sammelgut gibt es in der ADSp unter Artikel 23 weitere Haftungsbegrenzungen. So haftet der Spediteur für den Karton im Sammelgut maximal bis zu € 5, -- pro kg brutto. Die Einzelheiten sind in den ADSp nachzuschlagen.

Versicherung

Der Spediteur versichert seine Haftung.

Das bedeutet aber auch: **Wenn der Spediteur nicht haftet, leistet auch dessen Versicherung nicht!**

Ein Beispiel: Ein LKW steht des Nachts auf einem bewachten Parkplatz. Jemand schlitzt die Plane auf und bestiehlt den LKW teilweise. Im anschließenden Regenguss wird die restliche Ladung völlig durchnässt.

In diesem Falle haftet der Spediteur nicht.

Der Spediteur haftet auch nicht für die Folgen von Blitzschlag, Auffahrunfall, höherer Gewalt, Überschwemmung, Explosion im Tunnel oder Feuer auf dem Lager etc.

Diese Deckungslücke ist zwar bei genauer Betrachtung ganz logisch, für jemanden der sich noch nicht mit dieser Thematik beschäftigt hat jedoch völlig unverständlich. Verlader, die nur hin und wieder Ware zum Versand bringen, erwarten, dass ihre Sendung gegen alle Risiken versichert ist.

Um genau den Umstand zu vermeiden, dass der Versender erwartet eine Versicherung zu haben und hinterher ohne Versicherungsschutz dasteht, gab es in den ADSp den Artikel 29.1.2. Dort wurde der Spediteur verpflichtet, eben diese Lücke mit der SLVS-Transportversicherung zu decken.

Seit 01.01.2003 gibt es diesen Paragraphen nicht mehr. Das bedeutet, dass jeder Verlader prüfen muss, ob er ausreichend versichert ist. Der Automatismus der Versicherung entfällt.

Diese Versicherung ist immer dann sinnvoll, wenn die Risiken versichert werden sollen für die der Spediteur nicht haftet und/oder, wenn die Ware höherwertig ist als € 10,-- / kg brutto, bzw. im Stückgut höherwertig ist als € 5,-- / kg brutto.

Wenn ein Versender besonders minderwertiges Gut oder gegen Beschädigung besonders ungefährdete Ware versendet, ist eine Versicherung eventuell völlig überflüssig.

Bei den Transporten, die wir durchführen handelt es sich fast immer um hochwertiges Gut, deshalb unsere Empfehlung:

Versichern Sie Ihre Ware!



Ob bei uns oder jemand anderem.

Wir haben unsere HaftungsPolice geschlossen mit Aktiv Assekuranz in München. Der detaillierte Haftungsumfang kann bei uns erfragt werden. Bei diesem Makler können wir für Sie auch Transportversicherungen eindecken.