

e-Book

Rechtsanwaltskanzlei Knoop

 www.lkw-recht.eu

Oldtimertransport – Transportrecht -
Oldtimer

Autor: Dr. jur. Götz Knoop

Inhaltsverzeichnis:

1. VORBEMERKUNG	3
2. ALLGEMEINES: FRACHT ODER SPEDITION?	3
3. BEGLEITPAPIERE:	4
4. LIEFERFRIST:	5
5. BESCHÄDIGUNG:	6
6. VERLUST:	7
7. PFANDRECHT:	8
8. VERPACKUNG:	8
9. SONSTIGE HAFTUNG:	9

1. Vorbemerkung

Im Rahmen der Darstellung auf unserer Webseite www.lkw-recht.eu eine vollständige Darstellung des Transportrechtes zu liefern, wäre wohl zu viel des Guten.

Daher im folgenden eine Darstellung der Grundzüge:

2. Allgemeines: Fracht oder Spedition?

Sofern sich der Kunde an einem Transporteur mit der Bitte wenden, einen Gegenstand zu einem angegebenen Ziel zu transportieren liegt zumindest dann ein Frachtvertrag vor, wenn der Transporteur den Transport selbst ausführen soll. Sofern der Transport „nur“ organisiert und besorgt werden soll, liegt ein so genannter Speditionsvertrag vor.

Gesetzlich geregelt ist der Frachtvertrag in §§ 407 ff. HGB, ggf. können sich Abweichungen zu den Regelungen des HGB dadurch ergeben, dass in denen zwischen dem Kunden und dem Transporteur begründeten Vertrag allgemeine Geschäftsbedingungen einbezogen werden. Besonders zu nennen sind hier die besonderen Bedingungen des Transportgewerbes, welche Sie unter www.transportrecht.org finden. Voraussetzung dafür, dass diese besonderen Transportbedingungen gelten ist jedoch immer, dass diese in den Transportvertrag mit einbezogen werden. Sofern Sie lediglich einen mündlichen Vertrag schließen erfolgt diese Einbeziehung in aller Regel nicht. Sofern Sie einen schriftlichen Vertrag abschließen achten Sie darauf, ob irgendwelche allgemeinen Geschäftsbedingungen einbezogen werden.

Da unterschiedliche Transporteure unterschiedliche Vertragsbedingungen haben sei im Folgenden „nur“ auf die gesetzlichen Grundlagen eingegangen.

Neben dem individuellen Transport, bei welchem der Absender den Frachtführer beauftragt, einen Gegenstand von einem zum anderen Ort zu transportieren gibt es auch Transportaufgaben, die schon wegen der Beteiligung unterschiedlicher Transportwege komplexer ausfallen. Dies fällt zumeist dann an, wenn ein Gegenstand von einem anderen Kontinent auf dem Seeweg hierher transportiert wird. Im Folgenden soll aber nicht auf die Fragen des Imports eingegangen werden sondern auf die rechtlichen Besonderheiten hinsichtlich des Transports.

Autor: RA Dr. Jur. Götz Knoop
www.lkw-recht.eu, info@knoop.de
Tel: 0049 (0)2941 / 3046

Wenn Sie einen solchen Transportvertrag nicht mit einem Frachtführer schließen, sondern mit einer Person, die Ihrerseits „nur“ die Aufgabe hat, den Transport selbst zu organisieren, sprechen Juristen nicht mehr vom Frachtvertrag, sondern vom Speditionsvertrag. Der Spediteur ist die Person, die es übernimmt, den Transport zu besorgen (damit ist die Organisation gemeint). Die rechtlichen Grundlagen eines solchen Speditionsvertrags sind nach deutschem Recht im HGB (§§ 453 ff.) sowie in den allgemeinen Geschäftsbedingungen der Speditionen geregelt. Einen umfassenden Überblick über die in Deutschland geltenden Gesetze, die Speditionsbedingungen etc vermittelt auch diesbezüglich die Website www.transportrecht.org

In den anderen der EU angeschlossenen Ländern existieren zumeist Regelungen, die den hier in Deutschland geltenden Regelungen nahezu vergleichbar sind. Gänzlich anders kann die Situation selbstverständlich dann aussehen, wenn Sie einen Spediteur beauftragen, der außerhalb der EU ansässig ist. Die Situation kann beispielsweise dann entstehen, wenn Sie selbst im Ausland ein Fahrzeug gefunden haben und von dort aus einen dort ansässigen Spediteur beauftragen, dieses nach Deutschland zu verbringen. Im Folgenden können wir – wir sind Juristen nach deutschem Recht – selbstverständlich nur auf die Belange des deutschen Speditionsrechts eingehen.

Die rechtlichen Belange beim Fracht- und Speditionsvertrag sind nahezu identisch, weshalb deren Darstellung im Folgenden zusammen erfolgt.

3. Begleitpapiere:

Hervorzuheben ist zunächst die Verpflichtung des Absenders, Begleitpapiere zu stellen. Diese Verpflichtung besteht sowohl bei der Fracht, als auch beim Speditionsvertrag, hat aber beim Speditionsvertrag die größere Bedeutung, da dieser häufiger grenzüberschreitend sein dürfte.

Dem Transporteur müssen alle Papiere übergeben werden, die dieser für den Transport benötigt, was insbesondere bei grenzüberschreitenden Transport von besonderer Bedeutung ist, da der Transporteur alle Papiere benötigt, die er zur Vorzollabfertigung benötigt. Diese Verpflichtung besteht, ohne dass der Transporteur die Übergabe der Papiere gesondert

geltend macht. Vielmehr ist es – ohne weitere Hinweispflicht – Aufgabe des Absenders, zunächst zu ermitteln, welche Papiere überhaupt benötigt werden und diese dem Transporteur rechtzeitig – also spätestens mit Übergabe des Gegenstandes – auszuhändigen.

Sofern der Absender sich nicht sicher ist welche Papiere überhaupt benötigt werden sollte er in dem mit dem Transporteur abzuschließenden Vertrag ausdrücklich aufnehmen, dass der Transporteur die Aufgabe übernimmt, die notwendigen Begleitpapiere zu organisieren.

Erfolgt eine solche Regelung nicht und fehlen Begleitpapiere entsteht eine Schadensersatzpflicht des Absenders und zwar verschuldensunabhängig. Es wird also nicht danach gefragt, ob der Absender vom Fehlen der Papiere Kenntnis haben konnte. Allein das Fehlen der Papiere begründet die Schadensersatzpflicht, die beispielsweise den Schaden umfasst der entsteht, wenn der Transporteur längere Zeit an der Grenze festsetzt.

Ist der Absender Verbraucher trifft ihn eine Schadensersatzverpflichtung nur, wenn ihm ein Verschulden nachzuweisen ist. Ihm müsste dann hinsichtlich des Fehlens der Begleitpapiere Vorsatz oder zumindest Fahrlässigkeit zur Last fallen. Um Missverständnisse zu vermeiden geht jedoch auch bei einem durch einen Verbraucher erteilten Auftrag, dass dieser den Spediteur zumindest um eine verbindliche Angabe der benötigten Papiere ersucht.

4. Lieferfrist:

Der Transporteur ist verpflichtet – dies auch ohne ausdrückliche Vereinbarung – das Transportgut innerhalb einer Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist. Das Überschreiten einer solchen Frist führt auch grundsätzlich zu einer Schadensersatzpflicht.

Sofern die Frage der rechtzeitigen Ankunft aber gesteigerte Bedeutung hat sollte dies in einem schriftlich abzuschließenden Vertrag ausdrücklich festgehalten werden. An derartiges ist beispielsweise zu denken, wenn das Fahrzeug für eine Messe als Ausstellungsobjekt oder für eine am Zielort – Ziel des Transportauftrags – beginnende Reise benötigt wird. In einem solchen Fall sollte in dem Vertrag ausdrücklich festgehalten werden, zu welchem Zeitpunkt das Fahrzeug am Zielort benötigt wird. Es

sollte auch herausgestellt werden, warum dieses Fahrzeug genau zu diesem Zeitpunkt benötigt wird, um auf diesem Wege das Vorliegen einer so genannten Fixschuld zu erreichen. Eine solche Fixschuld führt dazu, dass Schadensersatzansprüche ohne vorherige Mahnung und Fristsetzung geltend gemacht werden können, wenn dieser Fixtermin nicht eingehalten wird.

5. Beschädigung:

Sehr viel interessanter ist die Frage, was bei Beschädigungen des transportierten Gutes ist und ob der Transporteur/Spediteur für Schäden haftet. Zunächst gilt der Grundsatz der Haftung des Frachtführers/Spediteurs. Dieser haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Transportguts in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zu Ablieferung entstanden ist.

Besonders einschlägig sind hier Verstöße gegen die Pflichten der Ladungssicherung und daraus resultierende Schäden

Eine gewisse Einschränkung erfährt diese Haftung durch ein ggf. vorliegendes Mitverschulden des Absenders. Sofern ein Verhalten des Absenders oder ein Mangel des Transportguts an dem später entstandenen Schaden mitursächlich war, trifft den Absender ein Mitverschulden, weshalb die Haftung – entsprechend des Mitverschuldensanteils – reduziert wird.

Eine zweite Einschränkung erfährt die grundsätzlich vorhandene Haftung des Frachtführers dadurch, dass dieser sich exkulpierend – so der Fachbegriff unter den Juristen – kann. Sofern der Frachtführer die Beachtung größtmöglicher Sorgfalt nachweisen kann – also wenn der Schaden auch bei größter Sorgfalt des Frachtführers entstanden wäre – haftet er gem. § 426 HGB nicht.

Sofern es auf dem Transportwege zu einem „gewöhnlichen“ Verkehrsunfall kommt, kommt evtl. der Haftungsausschluss gem. § 426 HGB zum Tragen. Hier sind ganz ähnliche Erwägungen maßgeblich, wie im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Haftung gem. § 7 StVG. Sofern der Frachtführer bzw. dessen Fahrer nachweisen kann, die im Straßenverkehr größtmögliche Sorgfalt an den Tag gelegt zu haben haftet er nicht, weder nach handelsrechtlichen Grundsätzen für das

transportierte Fahrzeug, noch nach straßenverkehrsrechtlichen Grundsätzen.

Soweit diese Konstellation entsteht besteht jedoch die Möglichkeit, gegen den bzw. die eigentlichen Unfallverursacher und die neben diesen stehenden Haftpflichtversicherungen aus § 7 StVG (Straßenverkehrsrechtliche Haftung) auch aus Sicht desjenigen vorzugeben, der Eigentümer des transportierten Gutes ist.

Von Bedeutung ist ferner ein Haftungsausschluss gem. § 427 HGB bzgl. der Verwendung offener Transportmittel. Wenn die Verwendung offener Transportmittel, oder die Verladung auf Deck vereinbart, oder üblich ist, haftet der Transporteur nicht für das daraus resultierende Risiko.

Der Schadensersatzanspruch ist der Höhe nach begrenzt und zwar auf 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm Rohgewicht des Transportguts. Mit der „Rechnungseinheit“ ist das sog. Sonderziehungsrecht gemeint. Als Faustformel kann zur groben Berechnung ein Betrag von 10,- € angenommen werden. Bei einem Fahrzeug eines Gewichts von 1 Tonne kommt also ein Haftungshöchstbetrag von $1000 \text{ kg} * 10,- \text{ €} = 10.000,- \text{ €}$ zum Tragen. Seitens des Gesetzgebers wird diese Haftungshöchstsumme damit begründet, dass das Transportentgelt meist in keinem Verhältnis zum Wert des Transportgutes stünde.

Wird das Gut im Gewahrsam des Frachtführers beschädigt, ist im Rahmen der vorgenannten Schädengrenze - die Differenz zwischen dem Wert des Gutes im unbeschädigten und seinem Wert im beschädigten Zustand zu ersetzen. Der zu Grunde liegende Berechnungsmaßstab ist der jeweilige Wert zum Zeitpunkt der Übernahme am Übernahmeort. Soweit die tatsächlichen Reparaturkosten höher sind, wird der Eigentümer auf dem Schaden hängen bleiben, da § 425 HGB insofern eine eindeutige Regelung vorgibt und für eine Überschreitung auch bei Vorliegen eines besonderen Erhaltensinteresses kein Raum verbleibt.

6. Verlust:

Ebenso wie bei einer Beschädigung haftet der Frachtführer/Spediteur auch bei einem vollständigen Verlust des Transportguts, wobei dem Absender jedoch eine Vermutungsregelung, nämlich die des § 424 HGB

zugute kommt. Nach dieser Vermutungsregel gilt ein Transportgut dann als verloren, wenn es weder innerhalb der Lieferfrist, noch innerhalb eines weiteren Zeitraums abgeliefert wird, der der Lieferfrist entspricht, mindestens aber 20 Tage, bei einem grenzüberschreitenden Transport 30 Tage beträgt. Sofern also – dieser Fall ist auch aus Sicht des Verfassers reichlich theoretisch – ein Fahrzeugtransport innerhalb von Deutschland nicht 20 Tage nicht geplantem Ankunftsstermin am Zielort ankommt dürfen Sie davon ausgehen, dass Ihr Fahrzeug endgültig „verschollen“ ist.

Im Falle des Verlusts hat der Frachtführer/Spediteur dem Kunden den Wert des Transportguts zu ersetzen, den das Transportgut an Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung hatte.

7. Pfandrecht:

Abschließend sei noch auf das Pfandrecht hingewiesen, welches zugunsten des Frachtführers besteht. Der aus dem Transport geschuldeten Vergütung des Frachtführers hat dieser aus dem transportierten Gut ein Pfandrecht. Im Gegensatz zu anderen vertraglich begründeten Pfandrechten ist es bei diesem Pfandrecht nicht erforderlich, dass der Auftraggeber des Frachtführers auch Eigentümer des Transportguts ist. Es genügt, wenn der Auftraggeber die Verfügungsmacht über das Transportgut hat, also rein tatsächlich in der Lage war, das Transportgut an den Frachtführer zur Durchführung der Fracht zu übergeben.

Neben der eigentlichen Vergütung aus dem Transportauftrag greift das Pfandrecht auch für andere zwischen den gleichen Personen bestehende Ansprüche, wenn und soweit diese unbestritten sind.

8. Verpackung:

Die Frage der Verpackung ist ebenfalls Aufgabe des Absenders. Bei internationalen Transporten ist dies von besonderer Bedeutung, da die Güter hier regelmäßig in Seecontainern verschifft werden. Die Einbringung des Gutes in den Seecontainer ist also letztlich Aufgabe des Absenders. Da die richtige Befestigung des Gutes in einem solchen Container ausschlaggebend für die Frage der späteren Beschädigung des Fahrzeugs ist, sollte ein „normal Sterblicher“ der mit derartigen Transporten keine Erfahrung hat diese Aufgabe dem Spediteur

übertragen und auch dies ausdrücklich in den Vertrag aufnehmen. Wird derartige versäumt und erleidet das Gut in dem Seecontainer eine Beschädigung dürfte hierfür in aller Regel die fehlende Sicherung des Fahrzeugs in dem Container ausschlaggebend sein, womit der Eigentümer des Fahrzeugs dann keine Ansprüche geltend machen kann, da die ihm obliegende Pflicht der Sicherung schließlich verletzt wurde.

9. Sonstige Haftung:

§ 461 II HGB, soweit Pflicht aus § 454 HGB verletzt – Auswahl des Beförderungsmittels und –weges, sowie Auswahl der ausführenden Unternehmen, sowie Sicherung d SE-Ansprüche des Versenders.

Bei dem Speditionsvertrag – nicht beim Frachtvertrag – haftet der Spediteur auch für die Auswahl des Beförderungsmittels- und Weges, sowie für die Auswahl der ausführenden Unternehmen und die Sicherung der Schadensersatzansprüche des Versenders. Diese Haftung greift dann nicht ein, wenn der letztlich eingetretene Schaden auch bei der Beachtung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht hätte angewendet werden können.

Zu der Sicherung der Ansprüche von Absender und Empfänger zählt auch die Sicherung von Beweisen, so dass sich ggf. eine „Ersatzhaftung“ des Spediteurs dann ergibt, wenn mangels gesicherter Beweise Ansprüche gegen den vom Spediteur beauftragten Frachtführer nicht durchsetzbar sind.