



LADETÄTIGKEIT Die getroffenen vertraglichen Abreden sind im Einzelfall zu prüfen, was auch für die Zuständigkeit des Empfängers für die Entladung gelten sollte.

VERSICHERUNG

Was, wenn sich niemand mehr für die Ware zuständig fühlt?

Zeitfensterbuchungen, Standgeld und Express-Rampen-Gebühren sorgen unter Transporteuren für Aufruhr. Wie verhält man sich am besten?

Speziell die Rampengebühren für eine Sonder-Behandlung des zu entladenden Lkw bzw. dessen Fahrer sorgt für Gesprächsstoff in der Branche. Aber bringen diese neuen Praktiken der Verloader nur Negatives mit sich? „Soweit diese eine Anlieferung auch außerhalb der regulären Annahmezeiten ermöglichen, kann dadurch im Einzelfall eventuell sogar ein Lieferverzug vermieden werden“, macht Thomas Schachinger, Experte für Verkehrshaftungsfragen in der Niederlassung Langenzersdorf der Asko Assekuranzmakler GmbH, aufmerksam. Seiner Meinung nach sollten die Gebühren in diesen Fällen vom Verkehrshaftungsversicherer als Schadenminderung übernommen werden!

PRAXISBEISPIEL

Thomas Schachinger berichtet im STRAGÜ-Gespräch von einem Luftfrachtabfertiger am Frankfurter Flughafen, der von anliefernden Lkw-Fahrern „Entladegebühren“ einfordert, andernfalls der Fahrer selbst entladen müsse. „Für allenfalls benötigte Hubwagen müsste der Fahrer aber ebenfalls Gebühren bezahlen“, sagt Schachinger. Argumentiert werde mit § 412 HGB,

wonach dem Absender auch die Entladung obliege, und der Luftfrachtspediteur, in dessen Auftrag der Lkw am Flughafen eintrifft, Absender im Verhältnis zum Luftfrachtführer und dessen Abfertiger sei.

Auch für österreichische Transportunternehmer könne dies relevant sein, nämlich immer dann, wenn der Vertrag deren Auftraggeber mit der Fluglinie deutschem Recht unterliegt: „Dann spielt es auch keine Rolle, wenn er selbst das Frachtgut etwa in Österreich oder in den Niederlanden übernommen hat, und er grundsätzlich auf die CMR vertrauen darf“, macht Schachinger aufmerksam. Nach der OGH-Rechtsprechung obliege die Entladung – nur – „im Zweifel“ dem Empfänger. Vertragliche Absprachen, aber auch die Umstände und die Verkehrssitte, können ein anderes Ergebnis herbeiführen. „Ganz aktuell hat der OGH festgehalten, dass aus der rechtlichen Absendereigenschaft des Auftraggebers allein nicht zwingend und in jedem Fall dessen Zuständigkeit für die Verladung folgt (OGH vom 19.12.2018 – 7Ob135/18f)“, erklärt der Versicherungsexperte, „stets sind die

getroffenen vertraglichen Abreden im Einzelfall zu prüfen, was auch für die Zuständigkeit des Empfängers für die Entladung gelten sollte!“

NICHTS UNTERFERTIGEN

„Vielleicht werden die Gerichte diese Entladegebühren prüfen müssen, oder wird diese Praxis wieder von selbst verschwinden“, merkt Schachinger an. Für den Moment jedenfalls rät der deutsche DSLV allen Betroffenen, dass die Fahrer keinesfalls „Arbeitscheine“ oder „Entladeaufträge“ der Abfertiger unterfertigen sollen, „und für die Entladung natürlich auch nicht bar bezahlen“, rät Schachinger. „Falls daraufhin der Abfertiger die Entladung des Lkw ablehnt, liegt für den Frächter ein Ablieferungshindernis vor und hat er umgehend seinen Auftraggeber zu informieren und um Weisung anzufragen (Art. 15 CMR; § 419 HGB).“ Häufig werde der Auftraggeber dann auch keine schnelle Entscheidung treffen können, meint Schachinger: „Oft werden der Frächter und sein Fahrer unter enormem Zeitdruck stehen, weil er bereits die Anschluss Ladung übernehmen muss. Dazu hat das AG



EXPERTE Thomas Schachinger, asko.

München jüngst entschieden, dass der Frächter dann jedenfalls nach etwa drei Stunden Wartezeit das Gut eigenmächtig entladen und – auf Kosten des Auftraggebers – einlagern könne (Art. 16/2 CMR)!“ Eine vertragliche „24-Stunden-standgeldfrei“-Absprache stehe dem nicht entgegen, weil eine solche unwirksam sei. Mehr noch: Eine solche Vorgehensweise gebietet auch die Schadenminderungspflicht

des Frächters, wenn er ansonsten Folgeaufträge – schadenersatzpflichtig – nicht rechtzeitig ausführen könnte, sagt Thomas Schachinger.

KOSTEN FÜR UMLADUNG?

Der Versicherungsexperte empfiehlt in solchen Situationen die sofortige Rücksprache mit dem eigenen Spezialmakler bzw. CMR-Versicherer. „In den asko-Polizzen sind beispielsweise auch die Kosten für Umladung und Zwischenlagerung versichert“, macht Schachinger aufmerksam. Durch eine schnelle Schadenmeldung könne der Versicherer zur allfälligen Weisung zum weiteren Vorgehen aufgefordert werden, sodass sichergestellt sei, „dass der Transportunternehmer nicht schlussendlich auf anfallenden Kosten sitzenbleibt!“ Bei „Aufgabe“ der Ware durch den Eigentümer sei jedenfalls schnelles Handeln gefragt!

KOSTENERSATZANSPRUCH

Selbstverständliche Aufgabe des Maklers sollte es sein, den Schadenfall im Auge zu behalten und weiter zu betreuen, meint Schachinger: „Mit

der Einlagerung auf Kosten des Verfügungsberechtigten (Art. 16/2 CMR) ist es ja nicht getan. Was, wenn sich niemand mehr für die Ware zuständig fühlt?“, fragt er zu Recht, und fährt fort: „Etwa weil der Empfänger zwischenzeitlich einen günstigeren Verkäufer gefunden hat, der Absender und Verkäufer aber meint, alles Weitere sei Sache seines Käufers als Empfänger!“ Grundsätzlich habe der Frachtführer Anspruch auf Kostenersatz, gemäß Art. 16/1 CMR bzw. § 419 HGB. Schachinger verweist hier auf einen richtungweisenden Entscheid des LG Hamburg, wonach dieser Kostenersatzanspruch dann endet, wenn der Verfügungsberechtigte die Ware aufgibt – z.B. mit einem „Letter of Abandonment“ – und damit zu erkennen gibt, dass die weitere Einlagerung keinesfalls mehr in seinem Interesse ist.

„Dann muss sich der Transportunternehmer schleunigst darum bemühen, dass die Ware notverkauft oder entsorgt wird, jedenfalls aber die weitere Verwahrung so schnell wie möglich beendet wird“, so Thomas Schachinger abschließend. ■



„Intelligent angepackt:
Cool bleiben auf dem
Datenhighway.“
Jan Hermeling, KRONE Telematics

Unser Cool Liner und KRONE Telematics sind ein perfektes Team, das Ihnen viele Transportsorgen abnimmt. Das intelligente Zusammenspiel von Trailer und KRONE Telematics ermöglicht Ihnen jederzeit ganz bequem online Position und Temperatur Ihrer Transporte zu erfassen und sogar direkt auf Ihre Kühlmachine zuzugreifen, um Änderungen vorzunehmen. So können Sie stets dokumentieren, dass anspruchsvolle Güter bei Ihnen in besten Händen sind. Alles zusammen spart Ihnen Zeit und Geld. Und lässt Sie auch in heißen Phasen immer kühlen Kopf bewahren.



Cooler Code
für Infos.