

Frachtführerhaftung

Frachtführer, die internationalen Gütertransport von oder nach Dänemark betreiben, sind von der dänischen Frachtführergesetzgebung (dem CMR) erfasst. Ein nicht-dänischer Frachtführer kann deswegen bei einem dänischen Gericht, dem dänisches Recht und dänische Rechtsgrundsätze unterstellt sind, gerichtlich belangt werden oder Teil eines dänischen Rechtsprozesses werden. Außerdem kann ein nicht-dänisches Unternehmen einen dänischen Frachtführer in Dänemark verklagen.



Die dänische Frachtführergesetzgebung

Die dänische Frachtführergesetzgebung ist eine Implementierung vom Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, auch „CMR“ genannt. Die Frachtführergesetzgebung regelt unter anderem die Verpflichtungen der Frachtführer und deren Haftung in Beziehung zum Transportauftraggeber und dem Eigentümer der transportierten Güter.

Das Haftungssystem des CMR

Nach dem Haftungssystem des CMR haftet der Frachtführer für abhandengekommene, beschädigte und verspätete Frachtgüter, es sei denn er kann plausibel machen, dass der Schaden an den Frachtgütern auf Umstände zurückzuführen ist, die nicht zu entgehen oder zu vermeiden waren. Die strenge Haftung ist jedoch auf sogenannte „8,33 Special Drawing Rights“ pro Kilogramm beschädigter oder abhandengekommener Frachtgüter beschränkt. Auch im Fall einer Verspätung ist die Haftung auf Frachtgeld beschränkt.

Das Haftungssystem im CMR ähnelt somit den Haftungssystemen, die es in anderen internationalen Beförderungsverträge gibt.

Grobe Fahrlässigkeit im dänischen Recht

Als wesentliche Modifizierung des oben beschriebenen rechtlichen Ausgangspunktes bezüglich der Haftung des Frachtführers besagt die dänische Frachtführergesetzgebung, dass die Haftungsbeschränkung des Frachtführers wegfällt, sollte der Frachtführer, oder derjenige, der für den Frachtführer haftet, grob fahrlässig gehandelt haben.

Diese Modifizierung der Haftung im CMR ist sehr strittig, auch weil diese Ausnahmebestimmung in den jeweiligen Staaten, die den CMR implementiert haben, sehr unterschiedlich interpretiert wird. Gleichzeitig kann die Bestimmung große Bedeutung für die Größe der Haftung des Frachtführers haben - insbesondere wenn die Frachtgüter leicht und wertvoll sind.

Die Frage, ob der Frachtführer grob fahrlässig gehandelt hat, stellt sich oft in Fällen, in denen Güter gestohlen worden sind, während der LKW unbewacht war, weil der Fahrer Pause gemacht hat. In solchen Fällen hat die dänische Rechtsprechung unter anderem folgenden Umständen Wert beigemessen:

- Ob sich der Fahrer oder das Fuhrunternehmen darüber bewusst waren, dass die Frachtgüter leicht umsetzbar und somit für Diebstahl exponiert waren,
- Den Sicherheitsverhältnissen an dem Ort, an dem die Güter gestohlen wurden, und ob der Frachtführer besondere Sicherheitsinstruktionen zum jeweiligen Transport erhalten hat,
- Ob sich die Transportunterbrechung aus transportrechtlichen Gründen begründen lässt.

Transport von Kühl- und Gefriergütern

Grobe Fahrlässigkeit kann auch bei Transport von Kühl- und Gefriergütern aktuell werden. Bei solchen Transporten ging die dänische Rechtsprechung davon aus, dass der Frachtführer dafür verantwortlich ist, die Temperatur der Güter regelmäßig und in angemessenem Umfang zu kontrollieren, wenn diese Kontrollen im Frachtbrief angegeben sind.

Keine gesetzliche Regelung des nationalen Straßengüterverkehrs in Dänemark

Im Gegensatz zu vielen anderen Staaten ist das Haftungssystem des CMRs nicht im dänischen Recht implementiert worden. Daraus folgt, dass zwischen dem Frachtführer und dem Transportauftraggeber Vertragsfreiheit besteht, wenn der Straßengüterverkehr binnen innerhalb der dänischen Grenzen stattfindet.

Im Fall eines Rechtsstreites

Im Fall eines Rechtsstreites findet das Gericht manchmal, dass es notwendig ist, dem Transportauftrag allgemeine transportrechtliche Prinzipien hinzuzufügen. Diesbezüglich ist es wichtig, darauf zu achten, dass der Frachtführer im dänisch-nationalen Recht für den ganzen Schaden haftet, sollte keine vertraglich festgehaltene Haftungsbeschränkung vorliegen. Deswegen entscheiden sich viele Speditionsfirmen und Fuhrunternehmen den Allgemeinen Bedingungen des nordischen Speditionsverbandes („NSAB“) zu folgen. Darüber hinaus ist es unverhältnismäßig teuer und zeitaufwendig, jeden Transportauftrag und dessen Bedingungen in Dänemark einzeln verhandeln zu müssen.

Die neueste Version der Allgemeinen Bedingungen des nordischen Speditionsverbandes („NSAB 2015“) erschien 2015. Mehrere dänische Fuhrunternehmen und Speditionsfirmen machen aber noch immer Gebrauch von der älteren Version der Allgemeinen Bedingungen („NSAB 2000“), die 2000 erschien.

Prozessuale Regeln und Prinzipien im dänischen Recht

Ist man Teil von einem dänischen Prozess geworden, gelten dänische prozessuale Regeln und Prinzipien. Die meisten sind im Gesetz der dänischen Prozessordnung zu finden, darunter auch Fristen, Forderungen an den Inhalt von Prozessschriften und Informationen zum Ablauf von Gerichtsverhandlungen.

Wenn man als nicht-dänisches Unternehmen eine Streitverkündung erhält, muss man darauf achten, dass diese im dänischen Recht keine materielle Bedeutung im späteren Prozess hat. Im Gegensatz zum deutschen Recht gilt im dänischen Recht, dass diese Streitverkündung lediglich bedeutet, dass sie die Verjährung von eventuellen Forderungen in einem Jahr nach der Urteilsverkündung abbricht.

Beratung höchster Qualität bei NJORD Law Firm

NJORD Law Firm besteht unter anderem aus Experten für Transportrecht und die Regeln bezüglich der Haftung der Frachtführer. Partnerin Ulla Fabricius hat als Autorin der zwei letzten Ausgaben des dänisch kommentierten CMR (der neuste erschien 2017) weitreichende Kenntnisse von den CMR-Regelungen. Vor diesem Hintergrund steht NJORD Law Firm Speditionsfirmen, Frachtführern, Fuhrunternehmen und Güterbesitzern mit Beratung höchster Qualität bei. Zudem kann NJORD Law Firm bei allen dänischen Rechtsinstanzen Prozesse führen.



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT, PARTNER
(+45) 40 40 93 59
UF@NJORDLAW.COM