

Wie kaum eine andere Entscheidung hat zuletzt der BGH mit einem Urteil vom 22.05.2014 (AZ: I ZR 109/13) in der Transportbranche für Unruhe gesorgt.

Um was ging es?

Der Absender hatte die Spedition (Beklagter) unter anderem mit dem Transport zweier Päckchen mit je drei Kilogramm Carboplatin per Lkw zu festen Kosten von Deutschland nach Österreich beauftragt. Der Wert der Päckchen betrug nach der Packliste jeweils 86.000 €. Mit der Durchführung des Transports vom Lager beauftragte die Spedition einen fremden Frachtführer. Am Nachmittag des 4. August 2010 belud ein Mitarbeiter des Lagers den Lkw des Frachtführers mit einer Vielzahl von Packstücken. Die einzelnen Sendungen erfasste der Lagermitarbeiter mit einem Handscanner. Dazu gehörten wohl auch die beiden Päckchen der Versicherungsnehmerin der klagenden Transportversicherung mit dem Carboplatin. Während des Beladevorgangs hielt sich der Fahrer des Frachtführers im Führerhaus des Lkw auf. Unklar war, ob er dort auch seine Ruhezeit verbrachte. Anschließend begab sich der Fahrer zum Büro des Lagers. Den LKW verschloss er jedoch nicht. Die ihm im Büro vorgelegte Ladeliste, auf der auch die beiden Päckchen mit Carboplatin aufgeführt waren, zeichnete unter dem Vermerk "Obige Sendung erhalten" blind ab. Daraufhin erhielt der Fahrer die Ladepapiere und eine Plombe zur Anbringung am Lkw. Der Fahrer verschloss nun den Lkw und trat die Rückfahrt an. Bei der Entladung des Lkw im Lager der Beklagten fehlte eines der Päckchen mit Carboplatin. Unklar blieb, wo es verloren gegangen ist.



Der Bundesgerichtshof verurteilte den Frachtführer zu vollem Schadensersatz wegen Verlustes des Transportgutes aus Art. 17 CMR, weil das Berufungsgericht Umstände zulasten des Absenders dessen Ansicht nach falsch bewertet hatte. Es käme sogar eine unbegrenzte Haftung des Frachtführers wegen Leichtfertigkeit mit dem Bewusstsein des möglichen Schadenseintritts i.S.d. Art. 29 CMR in Betracht, ließen die Gerichte durchblicken. Das oberste Zivilgericht meint, dass bereits das Beladen ein so schadensanfälliger Vorgang ist, dass ein körperlicher Abgleich, wie bei den Schnittstellenkontrollen ansonsten auch üblich, zwischen Ladung und Übernahmequittung, erfolgen müsse. Dies müsste praktischerweise dann durch den Fahrer erfolgen.

Aber warum?

Der Bundesgerichtshof hatte in seiner Begründung zwar einerseits festgestellt, dass die

Beweiswirkung einer Übernahmequittung, die - wie hier - Angaben enthält, die der Übernehmende gar nicht kontrollieren kann, zwar erschüttert werden kann. Auf der anderen Seite sei es dem Frachtführer im Prozess aber aus Treu und Glauben verwehrt, diesen Einwand auch vorzubringen, wenn sein Fahrer die Übernahmequittung gleichwohl blind unterzeichnet hat. Daher bleibt es beim Grundsatz der Obhutshaftung, wenn Ware nach der Übernahme durch den Fahrer beim Transport verloren geht. Der „Gag“ in dem Fall war auch, dass der BGH bereits - trotz offener Türe - eine abgeschlossene Übernahme angenommen hatte, weil der Fahrer, bevor er sich in das Büro des Absenders begeben hatte, die Ladeluke doch hätte schließen können. Daher sah das oberste deutsche Zivilgericht den Ladevorgang auch als beendet an!

Bedeutung für die Praxis?

An der Laderampe herrscht, wie alle in der Praxis wissen, leider ein wirtschaftliches Ungleichgewicht zwischen Absender/Empfänger und dem Fahrer/Frachtführer. Letzterer ist oft weder sprachlich noch intellektuell in der Lage sich mit den Forderungen der Gegenseite die Papiere zu unterschreiben auseinanderzusetzen. Ist der Fahrer nicht bereit alle Papier zu unterschreiben, wird ihm nämlich in der Regel das Ein- oder Abladen verweigert oder man lässt ihn erst gar nicht mehr vom Hof.

Künftig wird der Fahrer, will der Frachtführer im Falle von Ladungsverlusten seine unbeschränkte Haftung vermeiden, beim Beladevorgang nun anwesend sein müssen und die geladenen Pakete mitdurchzählen (!) müssen. Mit der Folge, dass er nunmehr keine Ruhezeit einlegt, sondern arbeitet und mit mindestens 8,50 Euro/Stunde bezahlt werden muss.

Spannend bleibt nun auch, ob der Fahrer in diesem Zuge künftighin schneller wird Hinweise an den Absender geben müssen, wenn er meint, die Ladungssicherheit wäre nicht gewahrt. Eine Lösung wäre vielleicht, dass der Frachtführer seine Fahrer besser schult, dass sie großzügiger Vorbehalte auf der Übernahmequittung hinterlassen, wenn diese irgendwelche Angaben enthält, die sie tatsächlich gar nicht kontrollieren konnten.

Weitere Fragen? richter@anwaltskanzlei-wue.de oder telefonisch unter 0931-47 08 53 37