

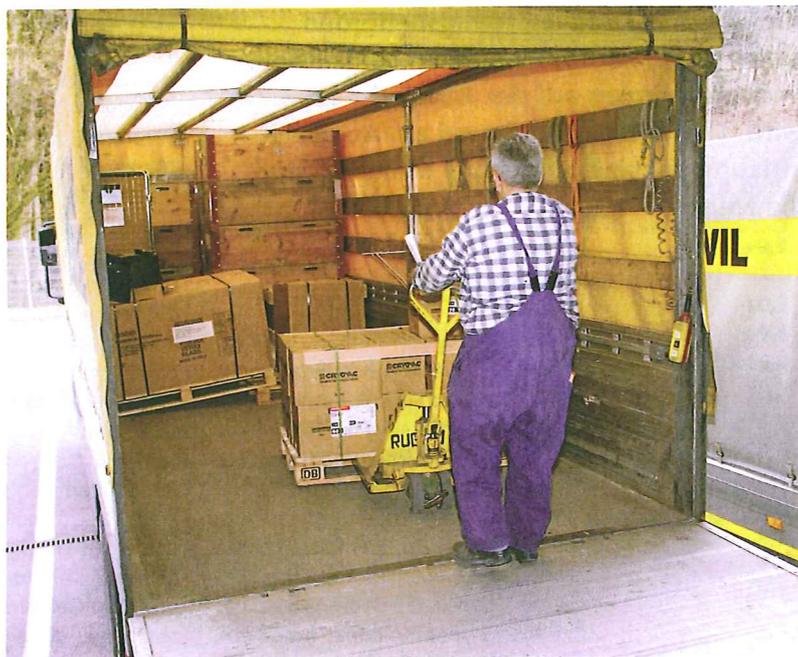
HAFTUNG BEI FEHLERHAFTER LADUNGSSICHERUNG

■ Stephan Erbe, Rechtsanwalt, Basel

Ein Chauffeur und ein Absender gehen sich an der Rampe bei der Beladung eines LW gegenseitig zur Hand. Noch während des Ladevorgangs kippt ein Teil der Ladung zur Seite und wird beschädigt. Der Absender stellt sich auf den Standpunkt, er habe den Chauffeur bei der Ladungssicherung nur unterstützt. Verantwortlich für den Ladevorgang sei jedoch der Chauffeur gewesen. Der Frachtführer jedoch verweist auf die vertraglichen Bestimmungen, wonach der Absender für das Beladen des LW zuständig sei und lehnt seine Haftung ab. Trotz der vertraglichen Regelung, auf die sich der Frachtführer stützt, ist die rechtliche Beurteilung dieses Falles alles andere als klar. Während schweizerische Gerichtsurteile zu dieser Konstellation nur sehr spärlich vorhanden sind, existiert in Deutschland und Österreich eine umfangreiche Praxis, deren Grundsätze auch auf die Schweiz übertragen werden können und die deshalb nachfolgend kurz dargestellt werden soll.

1. Die vertragliche Regelung als Ausgangspunkt

Die auf internationale Transporte anwendbare CMR begründet eine Haftpflicht des Frachtführers für den Zeitraum, in dem sich die Ware in seiner Obhut befindet. Der Verladevorgang kann jedoch nur zu diesem Obhutszeitraum gezählt werden, wenn der Verladevorgang und damit die Ladungssicherung dem Frachtführer obliegt. Über die Frage, wem die Ladungssicherung obliegt, schweigt sich die CMR jedoch aus. Enthält die CMR keine Regelung, so ist auf das jeweils anwendbare nationale Recht zurückzugreifen, wobei hier im Sinne einer Annahme davon ausgegangen werden soll, dass schweizerisches Recht zur Anwendung kommt. Doch auch das schweizerische Recht enthält keine explizite Regelung dieser Frage. Zwar wird die Pflicht zur gehörigen Verpackung dem Absender zugewiesen;



Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste: Beim Beladen von Lastwagen regeln nur klare Abmachungen die Haftungsfrage.

Die gehörige Verpackung ist jedoch nicht mit der gehörigen Ladungssicherung gleich zu setzen. Umso wichtiger ist es deshalb, die jeweiligen Pflichten der Vertragsparteien betreffend die Übernahme des Gutes eindeutig für einen oder anderen Partei zuzuweisen. Da die diesbezüglichen Regelungen des OR dispositiver Natur sind, sind die Parteien in dieser Hinsicht frei. Die in der Praxis oft anwendbaren Regelwerke, so zum Beispiel Art. 12 der AB Spedlogswiss oder Ziff. 4.4 der Allgemeinen Bestimmungen für Transporte innerhalb der Schweiz / Frachtführer Haftungsbestimmungen (FFHB) der ASTAG weisen die Pflicht zur Ladungssicherung denn auch dem Absender zu. Zu beachten ist dabei jedoch, dass sowohl die AB Spedlogswiss wie auch die FFHB allgemeine Geschäftsbedingungen darstellen, die nie automatisch Inhalt eines Vertrages werden. Vielmehr müssen diese Regelwerke gültig vereinbart werden, was in der Praxis oft ein Streitpunkt ist.

2. Der Einfluss der tatsächlich gelebten Verhältnisse

Ob die Pflicht zur gehörigen Ladungssicherung vertraglich dem Absender zugewiesen wurde, beurteilt sich jedoch nicht nur aufgrund der schriftlich festgehaltenen Vereinbarung, sondern aufgrund der gesamten Umstände. So kann eine Einigung durchaus auch stillschweigend erfolgen oder modifiziert werden. Wird die Pflicht zur gehörigen Ladungssicherung zwar schriftlich dem Absender zugewiesen, übernimmt in der Folge jedoch der Chauffeur in Eigeninitiative die Federführung für den Verladungsprozess, so ist darin eine stillschweigende Einigung zu erblicken, dass der Frachtführer für den Verladevorgang verantwortlich sein soll. Der Frachtführer ist somit nie davor gefeit, dass der Chauffeur durch die Übernahme der «Herrschaft» über den Verladevorgang die schriftlich getroffene Vereinbarung ins Gegenteil verkehrt. Vor solchen unliebsamen Überraschungen

kann der Frachtführer sich nur schützen, indem die Chauffeure beispielsweise durch entsprechende Schulungen auf diese Problematik hin sensibilisiert werden. Der beschriebene Mechanismus greift im Übrigen nur, wenn der Chauffeur tatsächlich die Herrschaft über den Verladevorgang übernimmt. Legt er hingegen lediglich Hand an, um den Absender zu unterstützen, so verbleibt die Herrschaft und damit auch die Verantwortung für den Verladevorgang beim Absender. Der Chauffeur gilt in diesem Fall als Hilfsperson des Absenders. Begeht er als Hilfsperson des Absenders einen Fehler, so wird dieser dem Absender und nicht dem Frachtführer angelastet.

3. Die Verantwortung für Umladungen verbleibt immer beim Frachtführer

Werden während des Transports Umladungen notwendig, so zum Beispiel beim Vorliegen von Frachtführerketten oder beim Konsolidieren von Containerladungen, so liegt die Verantwortung für die anlässlich der Umladung vorzunehmenden Ladungssicherung gegenüber dem Absender auf jeden Fall beim Frachtführer.

4. Beförderungssichere und betriebssichere Verladung

Die vertragliche Zuweisung der Verantwortung für das Verladen betrifft immer nur die beförderungssichere Verladung des Guts, während der Frachtführer immer dafür verantwortlich bleibt, dass das verwendete Fahrzeug zu jeder Zeit betriebssicher ist. Beförderungssicher verstaute Ware ist dann, wenn sie gegen die im Rahmen einer normal verlaufenden Beförderung auftretenden Gefahren geschützt ist. Die Betriebssicherheit hingegen ist nur dann gegeben, wenn der ordnungsgemäße Ablauf der Fahrzeugfunktionen nicht behindert wird, was beispielsweise bei einseitiger Stauung oder Überschreiten der Lademasse und -gewichte nicht der Fall ist. Ein Beispiel aus dem kombinierten Verkehr mag dies verdeutlichen: Ist vertraglich vorgesehen, dass ein Wechselbehälter auf einem Teil der Strecke per Camion, auf einem anderen Teil der Strecke per Eisenbahn zurück zu legen ist, so ist es eine Frage der Betriebssicherheit, dass die Stauung so erfolgt, dass beim späteren Eisenbahntransport die Lichtraumprofile nicht verletzt werden. Hierfür ist der Frachtführer verantwortlich. Eine Frage der beförderungssi-

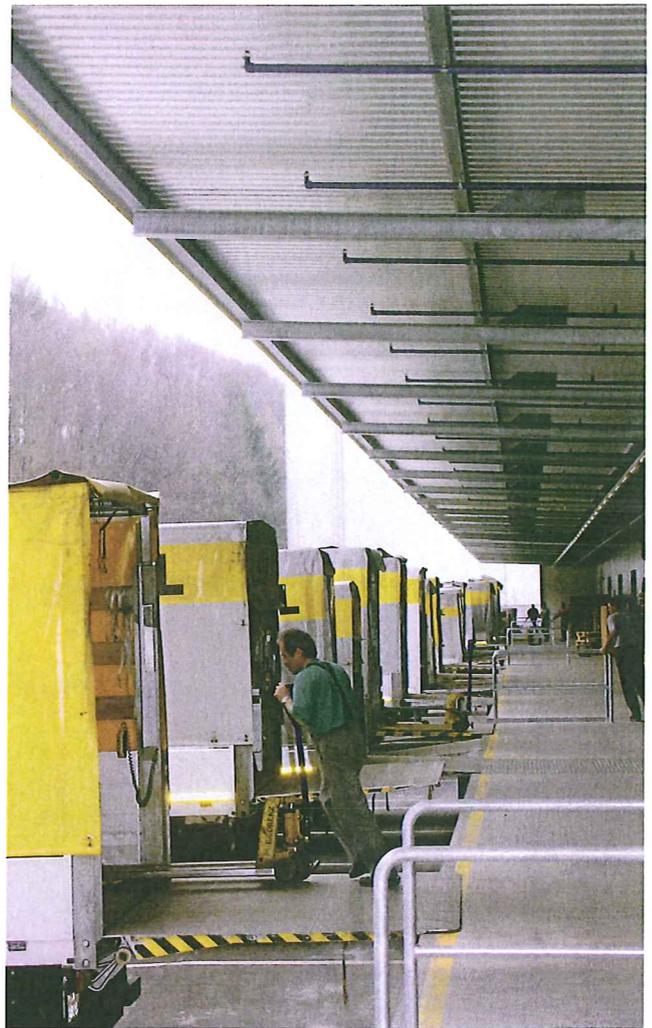
cheren Verstaung ist es jedoch, dass die Ware so verstaute wird, dass die verschiedenartigen physikalischen Belastungen, denen die Ware beim Transport mit den verschiedenen Transportmitteln ausgesetzt ist, beachtet werden. So reicht es in besagtem Beispiel nicht aus, lediglich die Beschleunigungen bei LW-Transporten zu berücksichtigen, da insbesondere im Eisenbahn-Rangierverkehr die Beschleunigungskräfte jene des LW-Verkehrs um mehr als das 5-fache übersteigen können.

5. Mitverschulden des Frachtführers

Selbst wenn die Pflicht zur gehörigen Ladungssicherung in gültiger Weise dem Absender überwunden wurde, kann der Fall eintreten, dass der Frachtführer sich nicht auf diese vertragliche Regelung berufen kann. Dieser Fall tritt insbesondere ein, wenn den Frachtführer ein Mitverschulden trifft. Je nach Grad des Mitverschuldens wird den Frachtführer dabei eine Teil- oder gar die gesamte Haftung treffen. Als Praxisbeispiele, bei denen ein Mitverschulden des Frachtführers eine Rolle spielte, lassen sich nennen: Bereitstellung eines für den bestimmten Transport untauglichen Fahrzeugs, Genehmigung der Verladungsart durch den Frachtführer (ausdrücklich oder konkludent), Erteilen von ausdrücklichen Verladungsanweisungen durch den Frachtführer, Antritt der Fahrt trotz offensichtlichen Ladungsmängeln (eine generelle Überprüfungspflicht besteht jedoch nicht), Antritt oder Weiterführung der Fahrt trotz tatsächlich erkannter Ladungsmängel, Abstellung von Personal, das wegen mangelnden Fachkenntnissen nicht in der Lage ist, offensichtliche Mängel zu entdecken. Diese Aufzählung ist lediglich beispielhaft. Ob den Frachtführer wirklich ein relevantes Mitverschulden trifft, ist eine Frage, die lediglich aufgrund der konkreten Umstände des Einzelfalls beurteilt werden kann.

6. Fazit und Checklist

Die Verantwortung für die Ladungssicherung kann vertraglich zum Absender verschoben werden. Auch wenn eine solche Zuweisung erfolgt ist, bleibt der Frachtführer dennoch verantwortlich, wenn seine Leute tatsächlich für den Ladungsvorgang verantwortlich zeichnen. Dieses Risiko kann durch eine Gestaltung der Verträge und der allgemeinen Geschäftsbedingungen und durch



eine entsprechende Schulung des Personals zumindest abgedeckt werden. Ebenso kann die Haftung ganz oder teilweise auf den Frachtführer zurückfallen, wenn ihn ein Mitverschulden trifft. Ein solches Mitverschulden kann in verschiedenster Art und Weise zu Tage treten. Für die Betriebssicherheit der Fahrzeuge bleibt der Frachtführer immer verantwortlich.

Die Einhaltung der folgenden Checkliste kann die Rechtssicherheit erhöhen und damit möglicherweise kost- und zeitintensive Rechtsstreitigkeiten vermeiden:

Das Gesetz gibt keine klare Auskunft über die Haftungsfrage.

- » 1. Ist in meinen Verträgen klar geregelt, wem die Ladungssicherung obliegt?
- » 2. Falls dies lediglich in AGB geregelt ist: Ist sichergestellt, dass diese gültig zum Vertragsinhalt geworden sind?
- » 3. Ist meinen Chauffeuren bekannt, wem die Ladungssicherung obliegt?
- » 4. Ist sichergestellt, dass meine Chauffeure nicht in die beförderungssichere Verladung eingreifen, wenn hierzu der Absender verantwortlich ist?
- » 5. Sind meine Chauffeure ausreichend geschult, um eine betriebssichere Verladung zu gewährleisten?