

Verantwortung und Haftung bei der
Ladungssicherung im Straßengüter-
verkehr nach HGB und CMR

Matthias Rühmann

© Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Verantwortung und Haftung bei der Ladungssicherung im Straßengüterverkehr nach HGB und CMR

Matthias Rühmann

HDI Industrie Versicherung AG

© **Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)**

Friedrichstraße 191, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Herstellung:

HST Offsetdruck, Dieburg

Verlag:

Dieses Buch wird im Selbstverlag durch den GDV,
Abteilung Transport und Schadenverhütung verlegt

Vertrieb:

Friedrichstraße 191, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Covergestaltung:

GDV Berlin

Titelfoto: Ridder

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	9
Urteilsverzeichnis	11
Vorwort	13
Grundsätzliche Ergebnisse	13
Allgemeine Folgen der Verletzung der Ladungssicherungspflicht	15
Heutige Situation	16
Transportversicherer in der Pflicht	18
CMR (Artikel 17 CMR)	25
Allgemeines	25
CMR-Urteile	28
Außervertragliche Ansprüche (Art. 28 CMR)	45
HGB-Frachtrecht	46
Verladepflichten (§ 412 HGB)	46
Grundsatz: Beförderungssichere Verladung durch Absender	
(§ 412 Abs. 1 Satz 1 HGB)	49
Ausnahmen: Beförderungssichere Verladung durch Frachtführer	
Vertragliche Vereinbarung	52
Besondere Verkehrssitte oder besondere Umstände	52
Grundsatz: Betriebssichere Verladung durch Frachtführer	
(§ 412 Abs. 1 Satz 2 HGB)	55
Umladung während des Transportes	60
Entladung	64
Grundsatz: Pflicht des Absenders	64
Ausnahmen: Pflicht des Frachtführers bei vertraglicher	
Vereinbarung, Verkehrssitte oder besonderen Umständen	69

Mithilfe bei Verladepflicht des Anderen	71
Allgemeines	71
Mitwirkung des Frachtführers und seiner Gehilfen bei Verladepflicht des Absenders	71
Allgemeines	71
Mitwirkung des Frachtführers oder in dessen Auftrag und unter dessen Leitung einer seiner Hilfspersonen	71
Frachtführer überlässt dem Absender Personal	75
Die Hilfsperson des Frachtführers wird auf eigene Faust unter Leitung des Absenders tätig	75
Die Hilfsperson des Frachtführers wird ohne Wissen des Absenders auf eigene Faust tätig	76
1. Zwischenergebnis	76
Mitwirkung des Absenders oder seiner Hilfspersonen bei Verladepflicht des Frachtführers	78
Allgemeines	78
Mitwirkung des Absenders oder in dessen Auftrag einer seiner Hilfspersonen	78
Absender überlässt dem Frachtführer Personal	79
Hilfspersonen des Absenders wird auf eigene Faust unter Leitung des Frachtführers tätig	80
Hilfsperson des Absenders wird ohne Wissen des Frachtführers auf eigene Faust tätig	80
2. Zwischenergebnis	81
Haftungsausschlüsse	82
Mitwirkendes Verschulden des Absenders oder Empfängers gemäß § 425 Abs. 2 HGB	82
Rechtsfolgen bei mangelhafter beförderungssicherer Verladung durch den Absender (§ 427 HGB)	84
Grundsätze	84
Abgrenzung betriebs- und beförderungssichere Verladung	85
Sonstiges Mitverschulden des Frachtführers	93
Beweispflicht	98

Außervertragliche Ansprüche (§ 434 HGB)	99
Zusammenfassung	101
Beförderung von Umzugsgut (§§ 451 a, 451 d HGB)	103
Allgemeines	103
Grundsatz: Beförderungs- und betriebssichere Verladung durch Frachtführer	104
1. Ausnahme: Beförderungssicherere Verladung durch Absender aufgrund vertraglicher Vereinbarung	105
2. Ausnahme: Gut von besonderer Größe und Gewicht	107
Praktische Hinweise	108
Für den Absender:	108
Für den Frachtführer:	109
Für den Fahrer:	110

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Folgen der Verletzung der Ladungssicherungspflicht	15
Abbildung 2: § 130 VVG (Schuldhaftes Herbeiführen des Schadensfall)	18
Abbildung 3: § 131 VVG (Haftungsausschluss bei versicherten Gütern)	18
Abbildung 4: § 33 Abs. 2 ADS 1919 (Verschulden des Versicherungsnehmers)	19
Abbildung 5: Ziffer 3.1 DTV-Maschinenklausel 1995 (Besondere Ausschlüsse)	19
Abbildung 6: Ziffer 2.5.1.5 DTV-Güterversicherung 2000 (Nicht ersatzpflichtige Schäden)	20
Abbildung 7: Artikel 17 CMR (Haftung des Frachtführers; Haftungsausschlüsse)	26
Abbildung 8: Artikel 28 CMR (Außervertragliche Ansprüche)	45
Abbildung 9: § 412 HGB -Frachtgeschäft- (Verladen und Entladen)	46
Abbildung 10: § 425 HGB (Haftung für Güter- und Verspätungsschäden, Schadensteilung)	82
Abbildung 11: § 427 HGB -Frachtgeschäft- (Besondere Haftungsausschlussgründe)	84
Abbildung 12: § 434 HGB -Frachtgeschäft- (Außervertragliche Ansprüche)	99
Abbildung 13: § 451 a HGB –Beförderung von Umzugsgut- (Pflichten des Frachtführers)	104
Abbildung 14: § 451 d HGB –Beförderung von Umzugsgut- (Besondere Haftungsausschlussgründe)	105

Urteilsverzeichnis

Urteil 1: § 130 VVG	22
Urteil 2: § 10 ADB	22
Urteil 3: Ziffer 3.1 DTV-Maschinenklausel 1973	22
Urteil 4: Art. 17 Abs. 2 CMR	28
Urteil 5: Art. 17 Abs. 4 c CMR	28
Urteil 6: Art. 17 Abs. 4 c CMR	29
Urteil 7: Art. 17 Abs. 4 c CMR	30
Urteil 8: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR	31
Urteil 9: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR	32
Urteil 10: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR	32
Urteil 11: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 18 Abs. 2 CMR	33
Urteil 12: Art. 17 Abs. 4 c CMR	33
Urteil 13: Art. 17 Abs. 4 c CMR	34
Urteil 14: Art. 17 Abs. 1 CMR	36
Urteil 15: Art. 17 Abs. 4 c CMR	36
Urteil 16: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR	37
Urteil 17: Art. 3 CMR / Art. 17 Abs. 2 CMR	37
Urteil 18: Art. 17 Abs. 4 c CMR	38
Urteil 19: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR	38
Urteil 20: Art. 17 Abs. 4 c CMR und ungeeignetes Fahrzeug	40
Urteil 21: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR	40
Urteil 22: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 41 CMR	41
Urteil 23: Art. 17 Abs. 2 CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR	43
Urteil 24: Art. 17 Abs. 1 CMR / Haftung aus positiver Vertragsverletzung	43
Urteil 25: § 17 Abs. 1 KVO / § 29 KVO	50
Urteil 26: § 429 HGB a.F.	50
Urteil 27: § 17 Abs. 1 KVO	54
Urteil 28: § 51 ff. ADSp a. F. / § 17 Abs. 3 KVO	56
Urteil 29: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO	57
Urteil 30: § 429 HGB a. F.	58

12 Urteilsverzeichnis

Urteil 31: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO	59
Urteil 32: § 51 b ADSp 1993	60
Urteil 33: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR	61
Urteil 34: Art. 3 CMR / Art. 17 Abs. 2 CMR	62
Urteil 35: Art. 17 Abs. 4 c CMR	63
Urteil 36: § 17 KVO / § 29 KVO (Entladung)	64
Urteil 37: Entladung / Artikel 18 WA/HP 1955	65
Urteil 38: § 412 HGB / positive Forderungsverletzung	65
Urteil 39: § 412 HGB / § 435 HGB	66
Urteil 40: § 412 HGB	66
Urteil 41: § 29 KVO / §§ 823, 831 BGB	66
Urteil 42: § 29 KVO	69
Urteil 43: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO / § 254 Abs. 1 BGB	72
Urteil 44: § 4 a KVO / § 17 Abs. 1 KVO	73
Urteil 45: § 412 HGB	74
Urteil 46: § 412 HGB / § 435 HGB	76
Urteil 47: § 6 AGNB / § 14 AGNB	78
Urteil 48: § 17 Abs. 1 KVO / § 254 Abs. 1 BGB	86
Urteil 49: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO / § 254 Abs. 1 BGB	86
Urteil 50: § 62 EVO / § 83 Abs. 1 b EVO / § 254 BGB	88
Urteil 51: § 17 Abs. 1 KVO / § 254 BGB	89
Urteil 52: § 17 Abs. 1 KVO / § 254 BGB	90
Urteil 53: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO / § 254 Abs. 1 BGB	91
Urteil 54: § 17 Abs. 1 KVO / § 254 Abs. 1 BGB	94
Urteil 55: § 29 KVO / § 17 Abs. 1 KVO / § 254 BGB	95
Urteil 56 : §§ 412, 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB	95
Urteil 57: § 435 HGB	97

Vorwort

Grundsätzliche Ergebnisse

Für besonders eilige Zeitgenossen, die keine Zeit haben, sich grundlegend mit dieser Materie zu befassen, hier meine grundsätzlichen Ergebnisse:

- ☞ Nach dem Wortlaut der Vorschrift und der Entstehungsgeschichte (der CMR) kommt es nicht darauf an, wer zum Be- und Entladen vertraglich verpflichtet ist. Entscheidend ist allein, wer tatsächlich beladen (entladen) hat.¹
- ☞ Dabei ist die vertragliche Zuordnung der Be- und Entladepflicht (z. B. § 412 HGB) ein wichtiges Indiz dafür, wem die Tätigkeit zuzurechnen ist.²
- ☞ Nach dem Wortlaut von § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB ist nicht die vertragliche Pflichtenverteilung, sondern die tatsächliche Einwirkung auf das Gut maßgebend.³
- ☞ Dem Absender bzw. Empfänger sind Dritte gleichgestellt, die unter Oberaufsicht und Weisung des Absenders oder Empfängers tätig werden.⁴
- ☞ Das Problem der „Mithilfe“ spielt nur eine untergeordnete Rolle, weil sich meistens immer jemand finden lässt, der die Oberaufsicht und -Leitung des Be- und Entladens übernommen hat.
- ☞ Verrutscht die Ladung, liegt sowohl ein Fehler des Absenders (nicht beförderungssichere Verladung) als auch ein Fehler des Frachtführers (nicht betriebssichere Verladung) vor, die grundsätzlich zu einer Haftungsteilung von 1:1 führen.
- ☞ Ist das Gut nach Umkippen des Lkw nach wie vor auf dem Lkw befestigt, liegt nur ein Fehler des Frachtführers (nicht betriebssichere Verladung) vor, der grundsätzlich nur zu einer Haftung des Frachtführers führt.
- ☞ Sind über die mangelhafte beförderungssichere und betriebssichere Verladung hinaus weitere Ursachen für den Schaden ursächlich, z. B.

1 Herber/Piper: CMR, 1. Auflage 1996, Seite 310, Rd.-Nr. 118

2 Herber/Piper: CMR, 1. Auflage 1996, Seite 312, Rd.-Nr. 121

3 Fremuth in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 220, Rd.-Nr.22

4 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 377, Rd.-Nr. 485

14 **Vorwort**
Grundsätzliche Ergebnisse

mangelhafte Verpackung durch den Absender, überhöhte Geschwindigkeit oder sonstige Fahrfehler durch den Frachtführer, erfolgt eine Schadensquotelung entsprechend den beiderseitigen schuldhaften Verursachungsbeiträgen.

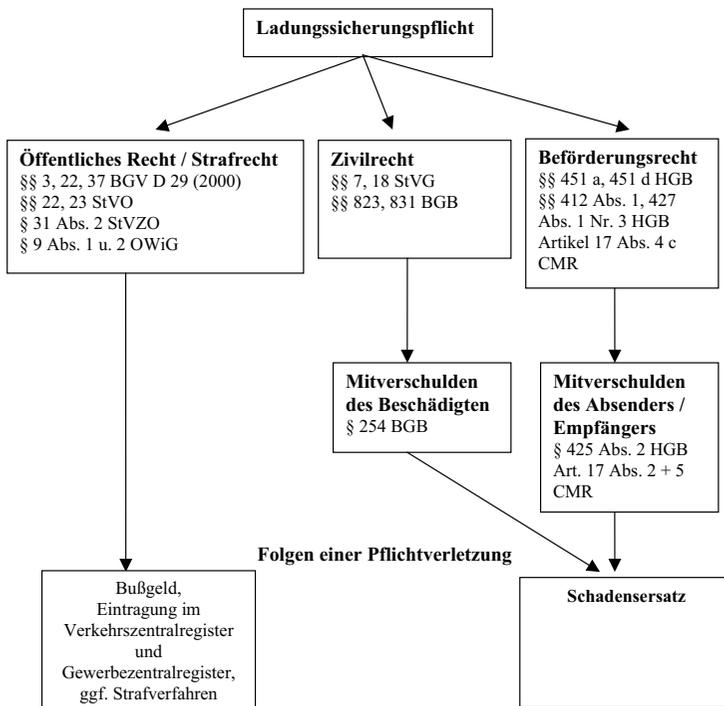
☞ Ein Verladefehler beim Umladen durch den Frachtführer führt nur zu einer Haftung des Frachtführers.

Allgemeine Folgen der Verletzung der Ladungssicherungspflicht

Bei diesem Aufsatz soll es hauptsächlich um die Verantwortlichkeiten und die Haftung bei der Ladungssicherung der am Beförderungsvertrag unmittelbar beteiligten Personen und vor allem um Güterschäden gehen.

Zunächst eine kurze Übersicht über die Folgen der Verletzung der Ladungssicherungspflicht:

Abbildung 1: Übersicht über die Folgen der Verletzung der Ladungssicherungspflicht



Heutige Situation

Die Brisanz mangelhafter Ladungssicherung auf dem Lkw wird nach wie vor von vielen verkannt -vom Verlader, dem Transportunternehmer und dem Lkw-Fahrer.

Sie können es fast täglich in den Zeitungen lesen. Dennoch scheinen die Warnungen lediglich im Blätterwald zu rauschen, anstatt bei den Adressaten anzukommen:

- Die Anzahl der Bußgeldverfahren gegen Verlader wegen mangelhafter Ladungssicherung im Lkw-Verkehr hat sich in den vergangenen zwei Jahren verdoppelt. Kommt es zu Unfällen auf Grund unzureichender Ladungssicherung oder zu Todesfällen, drohen allen Beteiligten sogar Gefängnisstrafen.⁵
- Rund 70 Prozent aller Lkw-Ladungen sind schlecht gesichert;⁶
- die jährlichen Schäden belaufen sich auf rund EUR 500 Mio.⁷
- 100 Lkw-Unfälle pro Werktag auf bundesdeutschen Straßen, von denen rund 20 Prozent auf mangelhafte Ladungssicherung zurückzuführen und somit vermeidbar sind, sprechen bereits heute eine deutliche Sprache.⁸
- Die Sicherung von Lkw-Ladung liegt immer noch im Argen. Trotz der intensiven Bemühungen der deutschen Transportversicherer sind Meldungen über Lkw-Unfälle auf Grund mangelhafter Ladungssicherung immer noch an der Tagesordnung. Oft mit dramatischen Folgen für Menschen und Wirtschaft. Aber das lässt sich ändern, wenn alle Beteiligten mitziehen.⁹
- Allein im Regierungsbezirk Köln verursachen Lkw-Fahrer 2600 Unfälle pro Jahr. Nach den Unfällen infolge von Fahrstreifenwechseln ist die zweithöchste Unfallursache ungenügende Ladungssicherung.¹⁰

5 „Bußgeldverfahren gegen Verlader verdoppelt“, DVZ Nr. 130 vom 30.10.2001

6 „Ladung sichern, sonst droht Gefängnis“, DVZ Nr. 117 vom 01.10.2002

7 „Ladungssicherung wird noch schärfer kontrolliert“, DVZ Nr. 113 vom 21.09.2002

8 „Verlader haben oft mehr Verantwortung, als sie denken“, DVZ Nr. 6 vom 14.01.2003

9 „Stiefkind Lkw-Ladungssicherung“ von Uwe-Peter Schieder (GDV), DVZ Nr. 134 vom 09.11.2002

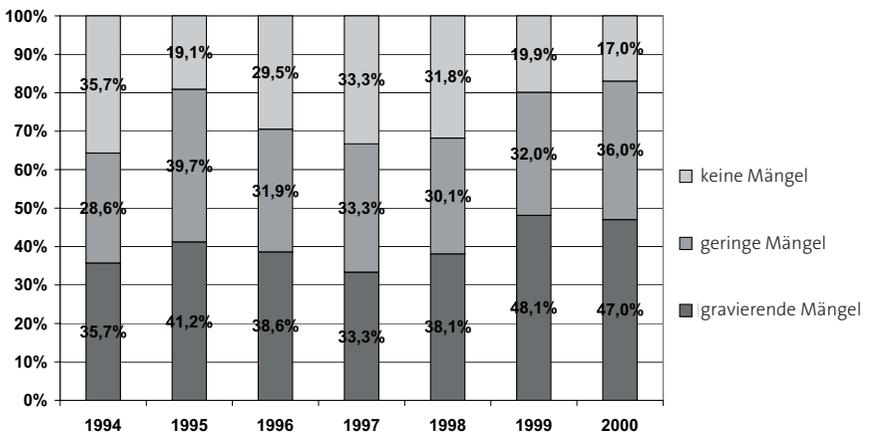
10 „Euro-Konzept fast vollendet“, DVZ Nr. 87 vom 22.07.2003

Sachverständige der Transport-Schadenverhütungs-Kommission des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) haben jahrelang Lkw-Kontrollen der Polizei begleitet. Hierbei wurden folgende Ergebnisse festgestellt:

Entwicklung der Ergebnisse von 1994 - 2000

Jahr	Gesamtzahl der Lkw	keine Mängel	geringe Mängel	gravierende Mängel
1994	56	20	16	20
1995	199	38	79	82
1996	345	102	110	133
1997	243	81	81	81
1998	449	143	135	171
1999	322	64	103	155
2000	164	28	59	77

Aus der nachfolgenden graphischen Darstellung lässt sich ablesen, dass bei ca. 70 % der kontrollierten Lkw Ladungssicherungsmängel vorhanden waren.



Transportversicherer in der Pflicht

Auch die Transportversicherer sind hier in der Pflicht und hierbei nicht nur die Schadenverhüter, sondern auch die Vertrags- und Schadenkollegen.

In den Transportversicherungsbedingungen sind die Ladungssicherung und ihre möglichen Folgen z. B. in folgenden Bedingungswerken geregelt:

- §§ 130, 131 VVG (Schuldhaftes Herbeiführen des Versicherungsfalles / Ausschluss der Haftung),
- § 33 „ADS 1919“ (Verschulden des Versicherungsnehmers, Abladers oder Empfängers),
- Ziffer 3.1 der „DTV-Maschinenklausel 1995“ (Besondere Ausschlüsse / mangelhafte oder unsachgemäße Verladeweise durch VN),
- Ziffer 2.5.1.5 der „DTV-Güterversicherung 2000“ (nicht ersatzpflichtige Schäden).

Abbildung 2: § 130 VVG (Schuldhaftes Herbeiführen des Schadensfall)

§ 130 VVG (Schuldhaftes Herbeiführen des Schadensfall)

Der Versicherer haftet nicht für einen Schaden, der von dem Versicherungsnehmer vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird. Er hat jedoch den von dem Versicherungsnehmer durch eine fehlerhafte Führung des Schiffes verursachten Schaden zu ersetzen, es sei denn, dass dem Versicherungsnehmer eine böswillige Handlungsweise zur Last fällt.

Abbildung 3: § 131 VVG (Haftungsausschluss bei versicherten Gütern)

§ 131 VVG (Haftungsausschluss bei versicherten Gütern)

- (1) Bei der Versicherung von Gütern haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, der von dem Absender oder dem Empfänger in dieser Eigenschaft vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird.
- (2) Das Gleiche gilt von einem Schaden, der durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Le-

ckage, sowie durch mangelhafte Verpackung der Güter oder durch Ratten oder Mäuse verursacht wird; ist jedoch die Reise durch einen Unfall, für den der Versicherer haftet, ungewöhnlich verzögert worden, so fällt der Schaden dem Versicherer insoweit zur Last, als er infolge der Verzögerung eingetreten ist.

Abbildung 4: § 33 Abs. 2 ADS 1919 (Verschulden des Versicherungsnehmers)

§ 33 ADS 1919 (Verschulden des Versicherungsnehmers)

- (1) Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich oder fahrlässig herbeiführt. Er hat jedoch den von dem Versicherungsnehmer durch eine fehlerhafte Führung des Schiffes (nautisches Verschulden) verursachten Schaden zu ersetzen, es sei denn, dass dem Versicherungsnehmer eine vorsätzliche oder grobfahrlässige Handlungsweise zur Last fällt; als nautisches Verschulden gilt jedoch nicht ein Verschulden in Ansehung der Übernahme, Stauung, Verwahrung oder Ablieferung der Güter.
- (2) Bei einer Versicherung, die sich auf die Güter bezieht, haftet der Versicherer auch nicht für einen Schaden, der von dem Ablader oder dem Empfänger in dieser Eigenschaft vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird.
- (3) Der Versicherungsnehmer hat das Verhalten der Schiffsbesatzung als solcher nicht zu vertreten.

Abbildung 5: Ziffer 3.1 DTV-Maschinenklausel 1995 (Besondere Ausschlüsse)

3 DTV-Maschinenklausel 1995 (Besondere Ausschlüsse)

- 3.1 Ausgeschlossen sind in jedem Fall Schäden, die der Versicherungsnehmer durch mangelhafte oder unsachgemäße Verladeweise verschuldet hat.

**Abbildung 6: Ziffer 2.5.1.5 DTV-Güterversicherung 2000
(Nicht ersatzpflichtige Schäden)**

2.5 DTV-Güterversicherung 2000 (Nicht ersatzpflichtige Schäden)

- 2.5.1 Falls nichts anderes vereinbart ist, leistet der Versicherer keinen Ersatz für Schäden, verursacht durch
- 2.5.1.5 nicht beanspruchungsgerechte Verpackung oder unsachgemäße Verladeweise, es sei denn der Versicherungsnehmer hat diese weder vorsätzlich noch grob fahrlässig verschuldet.

In dem ansonsten von mir hochgeschätzten Kommentar zu den DTV-Güter 2000 schreibt Herr Dr. Ehlers zum Ausschluss der mangelhaften Verpackung und Verladung:

„In den DTV-Güter 2000 wurde nunmehr -den Marktusancen folgender erstmals objektive Risikoausschluss in einen Verschuldenstatbestand umgewandelt“.¹¹

Können sich die Transportwarenversicherer solche Marktusancen heutzutage überhaupt noch leisten, bei den Schadenquoten?

Meines Erachtens gehört eine beanspruchungsgerechte Verpackung und beförderungssichere Verladung zu den Kardinalpflichten eines jeden Absenders. Darüber hinaus ist dem Schadensachbearbeiter jede Freude an der selten gewordenen Schadenablehnung genommen, wenn durch Repräsentantenklauseln, die vorsehen, dass nur noch ein grobes Verschulden von Geschäftsführern oder ähnlichen Personen zur Leistungsfreiheit führen soll, der Versicherungsschutz noch erweitert wird.

Haben Sie schon einmal einen Geschäftsführer bei der Verladung gesehen?

Die Kardinalpflicht wird damit zum Haifisch ohne Zähne und der Transportwarenversicherer darf zahlen.

¹¹ Ehlers: DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000, 1. Auflage 2001, Seite 110, Rd.-Nr. 232

Allerdings: Zum Eigenverschulden des VN gehört auch ein Organisationsverschulden.¹² Auch wenn der Repräsentant den Schaden nicht selbst verschuldet hat, ist zu prüfen, ob der Repräsentant durch entsprechende Anweisungen und die Überwachung dieser Anweisungen seiner Organisationspflicht genügt hat. Sollten keine oder nur mangelhafte Anweisung vorliegen oder wird die Einhaltung der Anweisungen nicht oder nur mangelhaft überwacht, liegt ein Organisationsverschulden vor mit der Folge, dass die Entschädigungspflicht entfallen kann.

Dem Transportwarenversicherer verbleibt allerdings noch der Regress gegen den Verpacker oder Verkehrsunternehmer. Nach dem Motto „den letzten beißen die Hunde“ erholt sich der Transportwarenversicherer beim Verkehrshaftungsversicherer, selbstverständlich in voller Höhe, weil derzeit fast jeder Regressanspruch mit Hilfe des Organisationsverschuldens gegen den Spediteur bzw. Frachtführer durchgesetzt wird.

Eine ordnungsgemäße Ladungssicherung ist heute schon für wenige hundert Euro zu haben. Dennoch wird die Verantwortung und Haftung auf den Transportwarenversicherer verlagert, der bei einem Einzeltransport einer Maschine im Wert von EUR 100.000,- vielleicht eine Prämie von EUR 200,- kassiert.

Sind diese Verhältnisse noch tragbar?

Wie oft ist in Geschäftsberichten auf Hochglanz zu lesen: „Zurück zu den Wurzeln“ oder auf Neudeutsch „Back to the roots“.

Dies gilt meines Erachtens sowohl für die Ausschlussbestimmungen im Transportversicherungsvertrag als auch für die Verantwortung und Haftung bei der Ladungssicherung gemäß Beförderungsvertrag.

Wie sind die Verantwortung und Haftung in den Beförderungsbedingungen beim Lkw-Transport überhaupt geregelt?

12 Römer/Langheid: Versicherungsvertragsgesetz, 1. Auflage 1997, Seite 179, Rd.-Nr.: 51 bzw. 2. Auflage 2003, Seite 213, Rd.-Nr. 72

22 **Vorwort Transportversicherer in der Pflicht**

Denn nur wenn der Absender / VN oder Versicherte nach den Beförderungsbedingungen oder anderen gesetzlichen sowie vertraglichen Regelungen (z. B. Unfallverhütungsvorschriften, Kaufvertrag) zur Verladung verpflichtet ist, greift ein etwaiger Haftungsausschluss in den Versicherungsbedingungen des Transportwarenversicherers.

Urteil 1: § 130 VVG

Es besteht daher keine Eintrittspflicht der Transportversicherung nach § 130 VVG, wenn der Versicherungsnehmer oder Versicherte als Absender den Schaden durch Verletzung seiner Pflicht zu transportsicherer Verladung (§ 17 KVO) schuldhaft verletzt, sofern es sich dabei um die dem Schaden am nächsten stehende Ursache handelt.¹³ Lässt der Versicherungsnehmer oder Versicherte die Verladung durch einen Dritten vornehmen, wird dieser versicherungsrechtlich zu seinem Repräsentanten, so dass auch dessen Verschulden die Eintrittspflicht des Versicherers entfallen lässt.

Urteil 2: § 10 ADB

Die Leistungspflicht des Versicherers bei grob fahrlässigem Verursachen des Schadens durch den Absender (§ 10 ADB) tritt auch dann ein, wenn der Absender nicht der VN ist, sondern der Lieferant, Spediteur oder Frachtführer.¹⁴ Hierbei ist die Unterlassung einer ordnungsgemäßen Befestigung als grobe Fahrlässigkeit bewertet worden, denn es lag auch für einen Nichtfachmann ohne Weiteres auf der Hand, dass die Maschinen ohne Verzerrungen ihres Oberteils während der Fahrt leicht umstürzen konnten.

Urteil 3: Ziffer 3.1 DTV-Maschinenklausel 1973

Abweichungen von Unfallverhütungsvorschriften (UVV) und Herstelleranweisungen sind auch dann unsachgemäß, wenn sie häufiger vorkommen. Ein Verschulden des VN, der bei einem Verladevorgang gegen solche Bestimmungen verstößt, liegt

13 OLG Karlsruhe, Urteil vom 02.09.1994, 1 S 4249/93, TranspR 1994, Seiten 445-447

14 OLG Nürnberg, Urteil vom 24.09.1981, 8 U 2323/80, VersR 1982, Seite 1166

schon darin, dass er sich nach der Existenz der Bestimmungen nicht erkundigt hat.¹⁵

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ist davon auszugehen, dass der Kl. den Transportschaden durch mangelhafte und unsachgemäße Verladeweise verschuldet hat. Anhaltspunkt für die beim Transport der Rundschleifmaschine anzuwendende Sorgfalt ist die von der Fa. F. als Herstellerwerk entwickelte Bedienungsanleitung. Diese Bedienungsanleitung sieht für das Befördern Folgendes vor:

„Versetzen der Maschine mittels Krans. Aufhängen der Maschine am Kran nach Beförderungsplan. Maschine stets waagrecht hängen, Maschine nie am Tisch anheben, genügend lange und einwandfreie Hanfseile verwenden, Zwischenlagen aus Holz vorsehen gegen ein Anheben des Tisches und ein Zerdrücken empfindlicher Teile der Maschine, Seilanlegestellen zur Schonung des Anstriches durch Putztücher schützen.“

Aus diesen Grundsätzen des Herstellerwerks ist ersichtlich, dass es bei einer ordnungsgemäßen Beförderung der Maschine vor allem auf eine Absicherung gegen Wegrutschen und Herunterfallen der Rundschleifmaschine ankommt. Zwar hat der Sachverständige H. ausgeführt, dass es nach seinen Erkundigungen in der Praxis durchaus üblich sei, eine Rundschleifmaschine mit einem Gabelstapler zu transportieren. Gleichwohl kann eine solche Verladeart nur dann als sachgemäß angesehen werden, wenn die für Gabelstapler einschlägigen UVV beachtet worden sind; denn eine unsachgemäße Verladeweise kann nicht allein deshalb als sachgemäß erscheinen, weil sie in der Praxis häufig angewandt wird.

Die vom Hauptverband der Gewerblichen Berufsgenossenschaften Zentralstelle für UVV und Arbeitsmedizin in Bonn herausgegebenen UVV für Flurförderfahrzeuge (hierzu gehören auch Gabelstapler) sehen vor, dass Flurförderfahrzeuge nur so beladen werden dürfen, dass eine ausreichende Sicht gegeben ist und die Last auf die Fahrbahn nicht herabfallen kann. Auch § 24 Abs. 2 der UVV für Flurförderfahrzeuge, herausgegeben von der Berufsgenossenschaft der Chemischen Industrie, sieht vor, dass Flurförderfahrzeuge und ihre Anhänger nur so beladen werden dürfen, dass der Fahrer bei allen Fahrbewegungen ausreichende Sicht auf die Fahrbahn behält und die Last sich nicht verschieben oder herabfallen kann. Der Sachverständige H. hat hierzu angegeben, dass die hier zitierten UVV für Flurförderfahrzeuge in vorliegendem Fall schon einschlägig seien, wenn es auch gewisse

Abweichungen für die besonderen Verhältnisse bei der Chemischen Industrie geben könne. Den konkreten Wortlaut der für vorliegenden Transportvorgang einschlägigen UVV könne er nicht angeben.

Nach alledem muss aber doch davon ausgegangen werden, dass die UVV für Flurförderfahrzeuge auch im Bereich Transportwesen vorsehen, dass bei der Verwendung von Gabelstaplern gewährleistet sein muss, dass die Last nicht auf die Fahrbahn herabfallen kann. Vorkehrungen in diesem Sinne sind bei vorliegendem Transportvorgang nicht getroffen worden.

Schließlich muss auch angenommen werden, dass die unsachgemäße Verlade-weise vom VN verschuldet worden ist und dass hierdurch der geltend gemachte Schaden entstanden ist. Insoweit ist von Bedeutung, dass der Zeuge E. nicht einmal gewusst hat, dass es sich bei der zu transportierenden Maschine um eine Präzisionsmaschine handelte. Der Kl. hat bei seiner Anhörung selbst eingeräumt, dass ihm eine Bedienungsanleitung des Herstellerwerks nicht bekannt gewesen ist und dass er sich nach einer solchen Bedienungsanleitung auch nicht erkundigt hat. Allein darin ist bereits eine Obliegenheitsverletzung des VN zu sehen. Zwar hat der Sachverständige ausgeführt, dass der Schaden dadurch verursacht worden sei, dass die Gabel des Staplers etwas eng gespreizt gewesen sei und zusätzlich die Maschine nicht genau im Schwerpunkt angehoben worden sei. Hierbei handelt es sich jedoch um Verursachungsbeiträge, die nur deshalb ursächlich geworden sind, weil die primär zu beachtende Sorgfaltspflicht, nämlich das Sichern der Werkzeugmaschine gegen ein Herabfallen, nicht beachtet worden ist. Damit sind die Voraussetzungen für den besonderen Ausschluss gem. Ziff. 3.3.1 der DTV-Maschinenklauseln 1973 gegeben.

Die Verantwortung hinsichtlich der Ladungssicherung sowie die Haftung für Schäden am beförderten Gut wird -mehr oder weniger- im HGB und in der CMR behandelt.

Die CMR kann ich mit wenigen Sätzen abhandeln, denn die Verladepflicht ist in der CMR nicht geregelt. Daher ist bei der Verladepflicht auf das entsprechende nationale Recht zurückzugreifen; bei Anwendung deutschen Rechts also auf § 412 HGB. Im Übrigen sind die entsprechenden Regelungen in der CMR und dem HGB fast identisch, weil sich das „Transportreformgesetz“ zum neuen HGB im Jahr 1998 die CMR zum Vorbild genommen hatte.

CMR (Artikel 17 CMR) Allgemeines

Artikel 17 Abs. 2 CMR sieht eine (teilweise bzw. gänzliche) Leistungsfreiheit des Frachtführers vor, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten (Absender oder Empfänger) verursacht worden ist.

Das Verschulden des Absenders oder Empfängers kann auch in einem Verhalten liegen, dass zu einem der bevorrechtigten Haftungsausschlussgründe des Artikel 17 Abs. 4 b-e CMR führt. Dann sind beide Haftungsausschlussgründe formal gegeben, wobei die des Artikel 17 Abs. 4 b-e CMR als *leges speciales* Vorrang haben und im Übrigen auch ohne Verschulden gegeben sind.¹⁶

Die CMR enthält keine Vorschrift darüber, wer für das Verladen verantwortlich ist. Maßgebend für die Verladungspflicht ist daher das ergänzend anwendbare nationale Recht. Bei Anwendbarkeit deutschen Rechts gelten die Bestimmungen des HGB; es herrscht Vertragsfreiheit.¹⁷ Es sei daher auf die Ausführungen zu § 412 HGB verwiesen.

Artikel 17.4. c CMR zeigt aber, dass der Frachtführer nur dann befreit wird, wenn das Verladen vom Absender, Empfänger oder von Dritten, die für den Absender oder Empfänger handeln, vorgenommen worden ist.

☞ Nach dem Wortlaut der Vorschrift und der Entstehungsgeschichte kommt es nicht darauf an, wer zum Be- und Entladen vertraglich verpflichtet ist. Entscheidend ist allein, wer tatsächlich beladen (entladen) hat.¹⁸

☞ Dabei ist die vertragliche Zuordnung der Be- und Entladepflicht ein wichtiges Indiz dafür, wem die Tätigkeit zuzurechnen ist.¹⁹

16 Thume in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 688, Rd.-Nr. 29

17 Thume in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 702, Rd.-Nr. 87

18 Herber/Piper: CMR, 1. Auflage 1996, Seite 310, Rd.-Nr. 118

19 Herber/Piper: CMR, 1. Auflage 1996, Seite 312, Rd.-Nr. 121

Es ist den Parteien auch nicht verboten, eine besondere Vereinbarung über die Verantwortlichkeit bei der Verladung zu treffen.

Abbildung 7: Artikel 17 CMR (Haftung des Frachtführers; Haftungsausschlüsse)

Artikel 17 CMR (Haftung des Frachtführers; Haftungsausschlüsse)

1. Der Frachtführer haftet für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes, sofern der Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt sowie für Überschreitung der Lieferfrist.
2. Der Frachtführer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.
3. Um sich von seiner Haftung zu befreien, kann sich der Frachtführer weder auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges noch gegebenenfalls auf ein Verschulden des Vermieters des Fahrzeuges oder der Bediensteten des Vermieters berufen.
4. Der Frachtführer ist vorbehaltlich des Artikels 18 Absatz 2 bis 5 von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus den mit einzelnen oder mehreren Umständen der folgenden Art verbundenen besonderen Gefahren entstanden ist:
 - a) Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen, wenn diese Verwendung ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist;
 - b) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

- c) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
 - d) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, der zufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund oder Einwirkungen von Ungeziefer oder Nagetieren, ausgesetzt sind;
 - e) ungenügende oder unzulängliche Bezeichnung oder Nummerierung der Frachtstücke;
 - f) Beförderung von lebenden Tieren.
5. Haftet der Frachtführer auf Grund dieses Artikels für einzelne Umstände, die einen Schaden verursacht haben, nicht, so haftet er nur in dem Umfange, in dem die Umstände, für die er auf Grund dieses Artikels haftet, zu dem Schaden beigetragen haben.

Eine Schadensteilung gemäß Artikel 17 Abs. 5 CMR greift ein, wenn der eingetretene Schaden sowohl auf haftungsausschließende Umstände der Abs. 2 und 4 beruht als auch auf solchen Umständen, für die der Frachtführer nach Abs. 1 und 3 einzustehen hat.²⁰

²⁰ Thume in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 716, Rd.-Nr. 157

CMR-Urteile

Da sich die Kommission zur Änderung des HGB im Jahr 1998 die CMR zum Vorbild genommen hat, kann die Rechtsprechung zur CMR auch bei der Beurteilung der HGB-Fälle herangezogen werden. Aber denken Sie daran: Es kommt immer auf die Besonderheiten des Einzelfalles an!

Bei dem Haftungsausschluss der „unvermeidbaren Umstände“ gemäß Artikel 17 Abs. 2 CMR muss der Frachtführer beweisen, durch welche konkreten Transportereignisse, die er auch bei sorgsamer Fahrweise nicht vermeiden konnte, das Transportgut zu Schaden gekommen ist (Artikel 18 Abs. 1 CMR).

Urteil 4: Art. 17 Abs. 2 CMR

Zur Darlegung unvermeidbarer Umstände nach Art. 17 Abs. 2, 18 Abs. 1 CMR genügt es nicht, in allgemeiner Weise auf angeblich schlechte sowjetische Straßen hinzuweisen.²¹

Der Frachtführer hat auch nicht bewiesen, dass der Absender die Maschinen mangelhaft verpackt oder verladen habe (Art. 17 Abs. 4 b und c CMR). Der Frachtführer muss beweisen, dass eine Gefahr nach Art. 17 Abs. 4 CMR vorlag. Erst wenn sie feststeht, greift zu seinen Gunsten die Vermutung des Art. 18 Abs. 2 CMR, dass nämlich die Gefahr den Schaden verursacht habe, ein.

Nach dem Wortlaut der Vorschrift (Artikel 17 Abs. 4 c CMR) und der Entstehungsgeschichte kommt es nicht darauf an, wer zum Be- und Entladen vertraglich verpflichtet ist. Entscheidend ist allein, wer tatsächlich in Oberaufsicht beladen (entladen) hat.²²

Urteil 5: Art. 17 Abs. 4 c CMR

Für den Ausschluss der Haftung des Frachtführers auf Grund eines Verladefehlers stellt die CMR (Artikel 17 Abs. 4 c, Artikel 41) allein auf die Tatsache der Verladung

21 OLG Hamburg, Urteil vom 29.05.1980 -nicht rechtskräftig-, VersR 1980, Seiten 950/951

22 Herber/Piper: CMR, 1. Auflage 1996, Seite 310, Rd.-Nr. 118

durch den Absender oder einen für ihn handelnden Dritten ab²³. Auf die Nichterfüllung vertraglicher oder öffentlich-rechtlicher Pflichten des Frachtführers bei der Verladung des Gutes oder der Ladungssicherung kommt es haftungsrechtlich grundsätzlich nicht an. Das bedeutet, dass es insoweit haftungsrechtlich grundsätzlich auf die Frage ankommt, wer das Gut tatsächlich verladen hat. Liegen die transportierten Kisten nach einem Umkippen des Lkw noch so befestigt auf der Ladefläche wie sie verladen wurden und hätte der Lkw die Fahrt fortsetzen können, wenn es möglich gewesen wäre, den Anhänger wieder aufzurichten, liegt kein Verlademangel vor. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass an jeder Ecke der Längsseiten der Kisten zwei Kanthölzer mit jeweils drei Nägeln Verwendung gefunden hatten, d. h. zwölf Nägel an jeder Längsseite. Das war mehr, als nach den Ausführungen der Sachverständigen für die Sicherung der Kisten erforderlich war. Außerdem war bei einem Freiraum von 1,5 bzw. 0,5 cm auf jeder Seite nicht ersichtlich, ob das für eine wesentliche Schwerpunktsverlagerung ausreichte.

Besonders stoßempfindliche Güter brauchen besondere Aufmerksamkeit hinsichtlich der transportgerechten Verpackung, der beförderungs- und betriebs-sicheren Verladung (Befestigung auf dem Transportmittel) sowie der Auswahl des richtigen Transportmittels (z. B. luftgefedertes Fahrzeug).

Urteil 6: Art. 17 Abs. 4 c CMR

Treten an Schaltschränken während des Transportes per Lkw Schäden auf, so beruhen diese auf den mit Mängeln der Verpackung und mit fehlender Verstaueung / Ladungssicherung auf dem Lkw verbundenen besonderen Gefahren, wenn die Schaltschränke nicht ausreichend gegen ein Versetzen zur Seite und gegen die Vertikalkräfte durch Fahrbahnstöße gesichert sind²⁴. Hier wurden die 8.200 kg wiegenden Schränke (27 Stück) quer zur Längsrichtung des Lkw's auf die Ladefläche gestellt und mit so genannten Gewindestangen, welche durch oben an den Schränken angebrachte Schraubösen hindurchgesteckt wurden, miteinander

23 BGH, Urteil vom 28.03.1985, I ZR 194/82, TranspR 1985, Seiten 261-264

24 OLG Hamburg, Urteil vom 18.12.1986, 6 U 36/86, TranspR 1987, Seiten 434-436

verbunden. Sie waren weder auf dem Lkw-Boden verschraubt, geschweige denn verkeilt oder vernagelt. Für einen schadensfreien Transport wäre es sinnvoll gewesen, die empfindlichen -im übrigen sehr wertvollen und leichten- Schaltschränke auf luftgefederten Fahrzeugen zum Versand zu bringen. Zweckmäßigerweise wären die Schränke besser mindestens teilverpackt worden, um einen gegenseitigen Schutz zu gewährleisten und um eine annähernd lückenlose Verladung -pall aneinanderstehend- zu ermöglichen. Die Vermutung des Geschädigten, die Schäden seien durch eine von ihm nicht gestattete Umladung oder Beiladung entstanden, ist durch keinerlei Anhaltspunkte belegt. Da auch unbewiesen blieb und im Übrigen keinerlei Anhaltspunkte belegten, dass der Frachtführer die teilweisen schlechten Straßen mit überhöhter Geschwindigkeit befahren hat, konnte sich der Frachtführer von der Haftung befreien (Artikel 17 Abs. 4 Buchstaben b, c in Verbindung mit Artikel 18 Abs. 2 Satz 1 CMR).

Leider nahm das Gericht keine Stellung dazu, ob der Frachtführer nicht bereits bei Antritt der Reise diese offensichtlichen Verpackungs- bzw. Verlademängel erkennen konnte, was zu einer Schadenteilung gemäß Artikel 17 Abs. 5 CMR geführt hätte. Vielfach wird dieser Gesichtspunkt nicht ausreichend gewürdigt. Nach dem Motto „Augen zu und durch“ wird vielmehr erst nach dem Transport vom Frachtführer ein Verpackungs- bzw. Verlademangel eingewandt, da ja der Absender -und nicht der Frachtführer- schließlich für die ordnungsgemäße Verpackung und die beförderungssichere Verladung verantwortlich sei.

Die Verpackung und Verladung der Güter muss so sorgfältig vorgenommen werden, dass die Güter die normalen, also bei einem ordnungsgemäßen Transport üblicherweise zu erwartenden äußeren Einflüsse unbeschadet überstehen.

Urteil 7: Art. 17 Abs. 4 c CMR

Sachgemäß vorgenommen ist die Verladung dann, wenn sie transportsicher erfolgt, d. h., dass das Gut gegen die normalen, also bei einem ordnungsgemäßen Transport üblicherweise zu erwartenden äußeren Einwirkungen, geschützt ist. Hierzu gehören nicht nur plötzliche Bremsstöße, Auswirkungen der Fliehkraft beim Durchfahren von Kurven oder bei plötzlichen Ausweichmanövern, sondern

auch Senkrechtschwingungen als Auswirkungen schlechter Straßenverhältnisse, Schütteln, Stoßen, Scheuern, Reiben und Drücken des Gutes.²⁵

Auch wenn der Frachtführer die beförderungssichere Verladung nicht vorgenommen hat, so hat er doch die allgemeine Rechtspflicht, das ihm zur Beförderung übergebene fremde Eigentum vor Beschädigungen während des Transportes zu schützen. Erkennt er zum Beispiel bei der Überprüfung der betriebssicheren Verladung, dass die Güter vom Versender nicht beförderungssicher verladen wurden, muss er notfalls die Beförderung ablehnen oder von weiteren Weisungen abhängig machen.

Darüber hinaus sind selbstverständlich weitere mitverursachende Tatbestände zu berücksichtigen.

Urteil 8: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR

Ein Frachtführer, der bei der Überprüfung der Verladung auf Betriebssicherheit erkennt, dass das Frachtgut mangelhaft verladen ist (erhebliche Freiräume zwischen Paletten mit Fliesen), muss, obwohl dieser Umstand nicht in seinen Risikobereich fällt, dafür sorgen, dass eine Beschädigung der Frachtstücke vermieden wird.²⁶

Der Fahrer des Frachtführers muss daher den Absender zur Sicherung der Ladung anhalten, notfalls die Ausführung der Beförderung ablehnen oder von weiteren Weisungen des Frachtführers abhängig machen. Andernfalls kann unter dem Gesichtspunkt der Mitverursachung nach Artikel 17.5 CMR eine Teilung des Schadens angebracht sein.

Das Berufungsgericht hat den von ihm für gegeben gehaltenen Fahrfehler des Fahrers der Beklagten mit 1/2, dessen Fehlverhalten im Zusammenhang mit der Verladung mit 1/6 und die von der Verkäuferfirmen gesetzte Schadensursache mit 1/3 gewichtet und dementsprechend den Schaden im Verhältnis 2/3 (Beklagte) zu 1/3 (Klägerin) geteilt.

Bei dieser Schadensquotierung kann es nach dem derzeitigen Verfahrensstand schon deshalb nicht bleiben, weil das Fahrverhalten des Fahrers der Beklagten

25 OGH Wien/Österreich, Urteil vom 18.12.1984, 2 Ob 515/84, TranspR 1986, Seiten 372-374

26 BGH, Urteil vom 24.09.1987, I ZR 197/85, TranspR 1988, Seiten 108-111 oder VersR 1988, Seiten 244-247

(Vollbremsung) als Schadensursache dann außer Betracht zu bleiben hat, wenn der Beklagten der Entlastungsbeweis aus Artikel 17 Abs. 2 CMR gelingt.

Darüber hinaus kann das Fahrverhalten des Fahrers, selbst wenn ihn ein Verschulden träge, gegenüber dem Verursachungsanteil, der die Verladung und das damit in Zusammenhang stehende Verhalten des Absenders und des Fahrers betrifft, nicht ohne Weiteres mit 1/2 berücksichtigt werden. Bei der Schadensabwägung in Fällen dieser Art ist das größere Gewicht regelmäßig der Fehlerhaftigkeit der Verladung und den damit in Zusammenhang stehenden Umständen zuzukommen und diesem Verursachungsanteil kann nicht jeder den Schaden auslösende Fahrfehler ohne Weiteres gleichgesetzt werden.

Urteil 9: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR

Ist ein Schaden durch unsachgemäße Verladung des Versenders herbeigeführt worden (2 Hydraulikpresse waren auf dem Lkw lediglich mit Gurten befestigt und stürzten nach einer Vollbremsung um) und kann sich der Frachtführer daher auf die Haftungsbeziehung nach Artikel 17.4 c CMR berufen, so muss er sich dennoch ein Mitverschulden anrechnen lassen, wenn der Fahrer des Frachtführers die unzureichende Ladungssicherheit erkannt und keine ausreichenden Abhilfemaßnahmen durchgeführt oder veranlasst hat.²⁷ Unabhängig davon, dass die ordnungsgemäße Verladung Sache des Versenders war, blieb für den Frachtführer die allgemeine Verpflichtung bestehen, alles Zumutbare zu tun, um Gefahren für das Frachtgut abzuwenden. Gegen diese Verpflichtung verstößt er, wenn er trotz einer erkannten Gefahr den Transport durchführt. Hierzu ist eine Person des Versenders zu informieren, die über einschlägige Entscheidungsbefugnis verfügt. In diesem konkreten Fall wurde ein Mitverschulden des Frachtführers von 1/3 angenommen.

Urteil 10: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR

Allemal hat der Frachtführer darauf zu achten, dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs gewährleistet bleibt. So bedeutet es einen Ladefehler (Verantwortungsbereich der Verladerin), wenn ein Stahlcoil zwar auf einer Spezialeisenplatte fest verzurrt wird, jene jedoch auf dem Fahrzeug ihrerseits nicht gegen Verrutschen

27 OLG München, Urteil vom 28.07.1995, 23 U 2646/95, TranspR 1996, Seiten 240-242

gesichert wird. Es bedeutet einen Fahrfehler, wenn der Lastzug mit 17 km/h in eine Haarnadelkurve eingefahren ist und dazu noch einen Kegelstein in der Mitte der Kurve überfahren hat. Die Abwägung zwischen beiden Schadenursachen (Art. 17. 5 CMR) führt zu einer hälftigen Schadensersatzpflicht des Frachtführers.²⁸

Beruft sich der Frachtführer auf den Haftungsausschluss des Artikels 17 Abs. 4 c CMR, so hat er zunächst darzulegen und nachzuweisen, dass die beanstandete Ladetätigkeit vom Absender, vom Empfänger oder von Dritten, die für diese gehandelt haben, vorgenommen worden ist.²⁹

Nach der in Deutschland und Österreich herrschenden Meinung trifft den Frachtführer auch die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass die Verladung durch die genannten Personen mangelhaft war, also ein Verladefehler vorlag.³⁰

Urteil 11: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 18 Abs. 2 CMR

Entgegen der Formulierung des Art. 18 Abs. 2 CMR trägt der Frachtführer die volle Beweislast für einen Verladefehler, zumal, wenn der Frachtführer, die ordnungsgemäße Übernahme des Frachtgutes bestätigt hat.³¹

Der Absender handelt nur rechtswidrig, wenn er das Frachtgut nicht der Verkehrssicherheit entsprechend verstaut bzw. die zulässige Gesamthöhe überschreitet.

Urteil 12: Art. 17 Abs. 4 c CMR

Der Frachtführer kann sich durch die Darlegung, das Fahrzeug sei vom Absender derart -überhöht- beladen worden, dass das Gut an die Brücke einer Unterführung stieß, nicht von seiner Haftung befreien.³² Ursache des Schadens ist diesfalls nicht

28 OLG Düsseldorf, Urteil vom 21.04.1994, 18 U 53/93, TranspR 1995, Seiten 347-350

29 Thume in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 725, Rd.-Nr. 29

30 Thume in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 725, Rd.-Nr. 30

31 OLG Karlsruhe, Urteil vom 24.01.2002, 9 U 94/99, TranspR 2002, Seiten 410/411

32 OGH Wien/Österreich, Urteil vom 17.11.1986, 1 Ob 675/86, TranspR 1987, Seiten 427-430

die Verladung; vielmehr wäre es Pflicht des Fahrers gewesen, sich über die Beladungshöhe Gewissheit zu verschaffen und die vor Unterführung angebrachten Verbotsschilder besonders zu beachten.

Wird der Frachtführer vom Versender „erpresst“, trotz Überhöhe der Ladung den Transport anzutreten und damit eine Ordnungswidrigkeit zu begehen, kann sich der Frachtführer dennoch auf den Haftungsausschluss des Artikels 17 Abs. 4 c CMR berufen; ein Mitverschulden des Frachtführers gemäß Artikel 17 Abs. 5 CMR kommt dann ebenfalls nicht in Betracht.

Urteil 13: Art. 17 Abs. 4 c CMR

Eine dem Frachtführer erteilte Weisung, den Transport mit einem unvorschriftsmäßig beladenen Fahrzeug durchzuführen und damit eine Ordnungswidrigkeit zu begehen, ist nicht bindend und vermag deshalb, wenn infolge der fehlerhaften Verladung des Transportguts ein Schaden eintritt, die Haftungsfreiheit des Frachtführers nicht zu begründen.³³

Die Haftung des Frachtführers für einen während des Transports entstandenen Schaden entfällt ausnahmsweise dann, wenn er die Verladung weder übernommen noch ausgeführt hat und wenn das Schadenereignis auf einer durch die Verladung begründeten Gefahr beruht (hier: vom Speditionsunternehmen veranlasste unvorschriftsmäßige Beladung).

Die Kl. war Transportversicherer der Fa. J. in K. (Bundesrepublik Deutschland). Diese beauftragte im September 1972 das Speditionsunternehmen T. in D., eine Wärmebehandlungsanlage von K. nach M. (Italien) zu versenden.

Die Firma T. schloss einen entsprechenden Frachtvertrag mit der Bekl., einem Güterfernverkehrsunternehmen mit dem Sitz in B. (Italien).

Am 15.9.1972 übernahm der Fahrer M. der Bekl. die Anlage bei der Fa. I. in K. Die Verladung wurde von Mitarbeitern der Fa. I. ausgeführt. Anschließend wies M. darauf hin, dass die Ladung übermäßig sperrig und auch die zulässige Ladungshöhe überschritten sei. Der Lkw der Bekl. und die Ladung zusammen waren nämlich entgegen § 22 Abs. 2 StVO um 0,20 m höher als die zugelassenen 4,00 m. M. wollte deshalb den Transport zunächst nicht durchführen. Die Fa. T. drängte aber darauf,

33 BGH, Urteil vom 27.10.1978, I ZR 86/76, VersR 1979, Seiten 417/418

dass er die Fahrt antrete, und erklärte dem Fahrer dazu, dass sie anderenfalls der Bekl. niemals wieder einen Transport anvertrauen würde. M. fügte sich dem Verlangen der Fa. T. Am 18.9.1972 kam es infolge der überhöhten Ladung zu einem Unfall. M. musste in einem Straßentunnel bei S. wegen Gegenverkehrs scharf rechts fahren. Dabei stieß der obere Teil der Ladung gegen einen Felsvorsprung. Es entstanden Schäden an der Ladung und dem Fahrzeug. Die Kl. machte hier wegen als Rechtsnachfolgerin der Fa. T. Schadenersatzansprüche gegen die Bekl. geltend. Sie beantragte, die Bekl. zu verurteilen, ihr 25408,15 DM nebst Zinsen zu zahlen. Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Auch die Revision der Kl. hatte keinen Erfolg.

Soweit es um die Frage geht, ob die Tatsache, dass der Fahrer der Bekl. die Fahrt trotz der unvorschriftsmäßigen Beladung angetreten hat, als mitwirkende Verursachung i. S. von Art. 17 Abs. 5 CMR zu einer gewissen Schadenteilung führt, liegt nach dem vom Berufungsgericht festgestellten und nach dem unstreitigen Sachverhalt ein derart hoher Grad an Mitverursachung und Mitverschulden des Speditionsunternehmens T. vor, dass der Anteil des Fahrers der Bekl. außer Betracht zu bleiben hat.

Nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils hat der Fahrer M. die Durchführung des Transports zunächst abgelehnt, nachdem alle Beteiligten erkannten, dass die zulässige Ladungshöhe um 20 cm überschritten worden war. Nach der Aussage des Zeugen M., die sich die Kl. insoweit ausdrücklich zu eigen gemacht hat, hat sich M. nur deshalb bereit erklärt, den Transport trotz der unvorschriftsmäßigen Ladung durchzuführen, weil ihm von Seiten der Fa. T. angedroht worden war, die Bekl. werde anderenfalls von der Fa. T. niemals wieder irgendwelche Aufträge erhalten. Diese Drohung dem Fahrer gegenüber, seinem Arbeitgeber im Fall der -durchaus berechtigten- Weigerung, den Transport durchzuführen, keine Aufträge mehr zu erteilen, war eine treuwidrige schuldhaftige Vertragsverletzung im Verhältnis zur Bekl. Angesichts der relativ geringen Überschreitung der 4-m-Grenze und der vom Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei festgestellten Unwahrscheinlichkeit, dass es gerade dadurch zu einer Beschädigung des Gutes kommen würde, musste M. mit erheblichen Schwierigkeiten seitens seines Arbeitgebers, der Bekl., rechnen, blieb er bei seiner Weigerung und machte die Fa. T. ihre Drohung wahr. Unter diesen Umständen lag es nahe, dass er sich dem Druck der Fa. T. beugte und die Fahrt trotz der unvorschriftsmäßigen Ladung begann und durchführte. Wie erheblich sein Widerstand war, zeigt sich darin, dass er jedenfalls von der Fa. T. die Unter-

zeichnung einer Erklärung verlangt hat, nach der sie für etwaige Folgen wegen der überhöhten Ladung die Verantwortung übernahm. Danach war es in entscheidender Weise der massive Druck, der von dem Speditionsunternehmen auf den Fahrer der Bekl. ausgeübt worden ist, der diesen zur Durchführung der Fahrt mit der Folge der Beschädigung des Gutes veranlasst hat. Für eine Anwendung von Art. 17 Abs. 5 CMR zu Lasten der Bekl. ist daher unter den besonderen Umständen des Streitfalles kein Raum.

Erfolgt während des Transportes durch den Frachtführer oder seine Gehilfen eine Umladung des Gutes, so geschieht diese Behandlung während des Obhutzeitraumes und unterliegt daher im vollen Umfang der strengen Gefährdungshaftung des Unternehmers nach Artikel 17 Abs. 1 CMR. Umladefehler gehen deshalb zu Lasten des Frachtführers.

Urteil 14: Art. 17 Abs. 1 CMR

Bei Sammeltransporten ist es Aufgabe des Fahrers, Zuladungen so vorzunehmen, dass bereits geladenes Gut nicht beschädigt wird. Der Fahrer handelt fahrlässig, wenn er trotz Schneegestöber und Wind nichts unternimmt, eine Vernässung des bereits übernommenen Ladegutes zu verhindern.³⁴

Urteil 15: Art. 17 Abs. 4 c CMR

Der Haftungsausschluss des Art. 17 Abs. 4 c CMR kommt nur zum Zug, wenn der Frachtführer die unsachgemäße Verladung der Güter durch den Absender beweist. Lässt der Frachtführer später Beiladung durch einen weiteren Absender zu, so muss er darauf achten, dass die sachgemäße Ladung des ersten Absenders nicht verändert wird.³⁵

Wird die Umladung durch Dritte vorgenommen, ist für die Haftung des Frachtführers entscheidend, ob diese Dritten für den Frachtführer handeln oder nicht.

34 LG Salzburg/Österreich, Urteil vom 29.06.1990, 9 Cg 23/89, TranspR 1991, Seiten 62/63

35 OLG Düsseldorf, Urteil vom 13.01.1972, 18 U 84/70, VersR 1973, Seiten 178-180

Urteil 16: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR

Werden die Feststellhaken eines Kühllastzuges durch Veterinäre anlässlich der Einfuhruntersuchung fehlerhaft arretiert und rutschen deshalb die daran aufgehängten Schweinehälften im hinteren Laderaumteil zusammen mit der Folge der Beeinträchtigung des Kühlluftumlaufes, so haftet der CMR-Frachtführer für den hierdurch verursachten Schaden an dem Gut nicht. Der Fahrer darf sich darauf verlassen, dass die Veterinäre die Arretierungshaken, falls sie diese im Zuge ihrer Untersuchung lösen, anschließend wieder ordnungsgemäß befestigen. Eine Pflicht zur Überprüfung hätte ihm allerdings dann obliegen, falls die Veterinäre zu erkennen gegeben hätten, mit der Bedienung der Hakenarretierung nicht vertraut zu sein.

Die Veterinäruntersuchung und das Verhalten der damit befassten Amtspersonen ist gemäß Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR dem Gefahrenbereich des Empfängers zuzurechnen, nicht aber dem des Frachtführers.

Da der Schaden ebenfalls durch mangelhaftes Funktionieren der Kühlanlage verursacht worden ist, bewertete das Gericht beide Verursachungsanteile gleich hoch.³⁶

Urteil 17: Art. 3 CMR / Art. 17 Abs. 2 CMR

Zollbeamte sind keine Bediensteten des Frachtführers im Sinne des Artikels 3 CMR. Zollbeamte sind im Rahmen dieser Vorschrift auch nicht zu denjenigen anderen Personen zu rechnen, deren sich der Frachtführer bei Ausführung der Beförderung „bedient“. Eine derart beschriebene Funktion des Transportgehilfen verlangt einen entsprechenden Dienstnutzungswillen des Frachtführers und für diese Dienstnutzung - schon sprachlich- eine gewisse Leitungs- oder Anweisungsbefugnis gegenüber dem Gehilfen und, weil sich der Frachtführer des Gehilfen sonst nicht „bedient“, eine gewisse Einfluss- und Einwirkungsmöglichkeit auf dessen Tätigkeit. An alledem fehlt es hier (Transport vom August 1980 von 7 Kisten Elektroartikel von Fellbach nach Al Kharj/Saudi-Arabien; Kisten fielen beim Ab- und Aufladen durch Zollbeamte bei der Zollbeschau beim Grenzzollamt in Al Hadithah/Saudi-Arabien

vom zolleigenem Gabelstapler; Schadenhöhe: DM 21.753,36)³⁷.

Der Frachtführer kann sich auch auf den Haftungsausschluss nach Artikel 17 Abs. 2 CMR berufen, wenn er das grob unachtsame Auf- und Abladen der Transportgüter durch den saudi-arabischen Einfuhrzoll „nicht vermeiden“ und die Folgen dieses Verhaltens der Zollbeamten, nämlich die Entstehung des hier eingeklagten Güterschadens, „nicht abwenden“ konnte. Der Fahrer konnte das Verhalten der Zollbeamten nicht beeinflussen, und er konnte insbesondere die schweren Transportkisten mangels eines Fahrzeugkrans nicht selber abladen, wiederaufladen und stauen.

Urteil 18: Art. 17 Abs. 4 c CMR

Der Frachtführer wird nicht von der Haftung befreit, wenn dieser bzw. dessen Leute nach einer Überprüfung durch eine Zollbehörde nicht dafür Sorge tragen, dass das Gut wieder richtig verladen wird, und daraus ein Schaden entsteht. Es ist nämlich Angelegenheit des Frachtführers, das Gut nach der Abladung anlässlich einer Zollkontrolle wieder so zu verstauen, wie er es vom Absender übernommen hat.³⁸

Der Frachtführer hat die Fahrlässigkeit zu verantworten, wenn er eine Beförderung durchführt, obwohl er entdeckt, dass die Verladung oder Verstauung der Ware offenbar so mangelhaft ist, dass sie zu Beschädigungen oder zum Verlust Anlass gibt.

Bei Kühlgut entstehen Ladefehler insbesondere durch zu enges Verladen und Stauen, wodurch die für die Kühlung erforderliche Luftzirkulation verhindert wird³⁹, oder durch die Stellung bzw. Auswahl eines ungeeigneten Fahrzeuges.

Urteil 19: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR

Geht das Antauen des größten Teils der Partie (hier: grüne Bohnen) auf unrichtige Verladung und Verstauung des Absenders zurück, liegt eine Haftungsbefreiung

37 LG Hamburg, Urteil vom 19.01.1983, 61 O 210/81, TranspR 1983, Seiten 47/48

38 OGH Wien/Österreich, Urteil vom 18.03.1986, 2 Ob 640/85, TranspR 1986, Seiten 379-381

39 Thume in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 703, Rd.-Nr. 90

40 OLG Hamm, Urteil vom 15.03.1990, 18 U 88/89, VersR 1991, Seiten 360/361

gemäß Artikel 17 Abs. 4 c CMR des Frachtführers vor.⁴⁰ Es ist unstrittig, dass die in Italien mit einer Temperatur von -22 C verladene Ware bei der Ankunft in S. (Deutschland) zum größten Teil nicht mehr die erforderliche Temperatur von mindestens -18 C aufwies, so dass die ganze Sendung nur noch mit einem erheblichen Nachlass verkauft werden konnte. Unstrittig führt jede Unterbrechung der Kühlkette durch Erwärmung auf Temperaturen über -18 C zu einem erheblichen Qualitätsverlust des Tiefkühlguts. Die italienische Verkäuferin hat die Kartons mit den tiefgefrorenen Bohnen in einem absolut geschlossenen Stauverbund bis unmittelbar auf den Boden, an die Wandungen sowie an die Abschlusstüren des Fahrzeugs verladen. Hierbei hat sie zwei wesentliche Fehler begangen. Sie hätte zum einen das Kühlgut mit Paletten unterlegen und zum anderen vor der Abschlusstür einen Freiraum lassen müssen. Weil sie dies unterlassen hat, konnte sich kein von dem im Laderaum vorn oben angebrachten Kühlaggregat in Bewegung gehaltener Kühlluftstrom ausbilden, der das Antauen verhindert hätte.

Das Eingreifen des Art. 17 Abs. 4 c CMR führt jedoch nicht zur vollen Haftungsbefreiung des Frachtführers. Dieser haftet vielmehr für 50 % des eingetretenen Schadens, weil er in diesem Umfang durch eigenes Verschulden zu dem Schaden beigetragen hat (Art. 17 Abs. 5 CMR). Der Frachtführer war nach seinen Vereinbarungen mit dem Versender verpflichtet, Fahrzeuge mit Rasterböden einzusetzen oder glatte Fahrzeugböden mit Matten auszulegen, um eine ausreichende Kaltluftzirkulation zu gewährleisten. Dieser Verpflichtung ist der Frachtführer schuldhaft nicht nachgekommen. Hinsichtlich des fehlenden Rasterbodens und des fehlenden Freiraums bestand eine so genannte konkurrierende Kausalität. Diese wird bejaht, wenn zwei Ereignisse den Schaden herbeigeführt haben, von denen jedes auch allein den Schaden verursacht hätte. So liegt der Fall hier. Wäre der Rasterboden vorhanden gewesen, aber nicht der Freiraum, wäre das Verhalten der Verkäuferin kausal geworden. Hätte nicht der Freiraum gefehlt, sondern der Rasterboden, wäre dadurch der Schaden verursacht worden. Der Senat schätzt den beiderseitigen Verursachungsanteil auf je 50 %. Die fehlende Kühlluftführung unter dem Gefriergut ist ganz überwiegend dem Frachtführer anzulasten, da dieser sich ausdrücklich zu entsprechenden Maßnahmen verpflichtet hatte. Im Übrigen geht der Senat davon aus, dass das Fehlen des Rasterbodens und das Fehlen des Freiraums etwa gleichwertig sind, weil jede Ursache allein den vollen Schaden verursacht hätte.

Urteil 20: Art. 17 Abs. 4 c CMR und ungeeignetes Fahrzeug

Stellt der Frachtführer für die Beförderung kartonierter Tiefkühlware einen Lkw, der für die Beförderung von Fleisch an Haken eingerichtet ist und weder einen Rillenboden noch Wellwände hat (wie bei einer Auslegung für kartoniertes Kühlgut üblich), haftet er für einen Temperaturschaden auch dann, wenn der Lkw von dem Versender vollgestaut wurde.⁴¹ Der Frachtführer kann sich somit nicht auf den Haftungsausschluss des Art. 17 Abs. 4 c CMR berufen, denn die Zustauung des Laderaums ist darauf zurückzuführen, dass das Fahrzeug nicht mit Abstandshaltern ausgerüstet war, die ein Zustauen des Laderaums verhindert hätten. Der Frachtführer hätte seinen Fahrer anweisen müssen, dass die mangelnde Geeignetheit zumindest durch eine andere Beladung ausgeglichen wurde. Zwar kann im Normalfall der Absender die Eigenheiten der Ladung besser beurteilen als der Frachtführer, sendet der Frachtführer jedoch ein ungeeignetes und für den Transport nicht ordnungsgemäß umgerüstetes Fahrzeug, so trifft ihn eine gesteigerte Sorgfaltspflicht für die Verladung, wie auch ein Frachtführer, der erkennt, dass das Frachtgut mangelhaft verstaut ist, dafür sorgen muss, dass eine Beschädigung der Ware vermieden wird.

Urteil 21: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR

Der Frachtführer, der ein Kühlfahrzeug eingesetzt hat, kann sich nicht auf die Haftungsbefreiung gemäß Art. 17 Abs. 4 c CMR (fehlerhafte Verladung) berufen, wenn eine besondere Art der Verladung nur zur Gewährleistung der Betriebssicherheit der Kühleinrichtungen erforderlich war, die der Fahrer vor Antritt der Fahrt nicht überprüft hat.⁴² Bei einem Transport von 1298 Kartons tiefgefrorener Himbeeren von A. (Jugoslawien) nach G. (Bundesrepublik Deutschland) trat der Frachtführer die Fahrt an, ohne die Art der Ladung zu kontrollieren. Bei der Ankunft in G. waren zwei der drei Kühlaggregate ausgefallen. Der eingeschaltete Havarie-Kommissar stellte fest, dass sie von verrutschten Ladepaletten beschädigt und außer Betrieb gesetzt worden waren. Der durch teilweises Auftauen des Ladeguts entstandene, auf 45 % geschätzte Schaden zuzüglich erforderlicher Aufwendungen für Aussor-

41 OLG Hamburg, Urteil vom 29.11.1984, 6 U 134/84, TranspR 1985, Seiten 130/131

42 OLG München, Urteil vom 27.06.1979, 7 U 1181/79, VersR 1980, Seiten 241/242

tierung und Umfuhr hätte nach Ansicht des Havarie-Kommissars durch besondere Maßnahmen bei der Stauung der Paletten in der Nähe der Kühlaggregate vermieden werden können. Seiner Meinung nach hätte der Schaden bei anderer Verstaung der Ware vermieden werden können, wenn nämlich unter die Aggregate zunächst leere Paletten oder Kartons gestaut worden wären, die bei einer Bremsung die Kühleinrichtung geschützt hätten. Die Außerachtlassung dieser Maßnahmen berührte weniger die allgemeine Beförderungssicherheit der Güter, sondern vielmehr die Betriebssicherheit der Kühleinrichtungen, wie auch der tatsächliche Schadenablauf gezeigt hat. Hätte es sich um ein normales Fahrzeug ohne besondere Kühleinrichtungen gehandelt, so hätte das Verrutschen der Paletten als solches - von dem Auftauen der Ware abgesehen - offenbar keinen wesentlichen Güterschaden verursacht. Diese Überlegungen zeigen, dass es sich hier nicht um die Sondergefahr handelt, die Art. 17 Abs. 4 c CMR typischerweise im Auge hat. Es geht vielmehr um das, was nach Art. 18 Abs. 4 CMR in den Verantwortungsbereich des ein Sonderfahrzeug einsetzenden Frachtführers fällt, nämlich um die „Instandhaltung und Verwendung der besonderen Einrichtungen“ eines solchen Fahrzeugs. Der Fahrer hätte deswegen im vorliegenden Fall die Fahrt nicht antreten dürfen, ohne vorher zu überprüfen, ob die zum Schutz des Kühlsystems erforderliche Art der Verstaung der Paletten durchgeführt war.

Im Übrigen kommt es für die Haftungsbefreiung nach Art. 17 Abs. 4 c CMR nicht darauf an, wem die Verladung oblegen hat, sondern es genügt, wenn diese der Frachtführer oder seine Leute tatsächlich nicht durchgeführt haben.

Als weiterer eindeutig in den Verantwortungsbereich der Kl. fallender Umstand ist zu berücksichtigen, dass das Kühlfahrzeug nach der Beladung verplombt wurde, ohne dass ein Außenthermometer die laufende Kontrolle der Temperatur während der Fahrt ermöglichte. In der Rechtsprechung wird zu Recht der Einsatz eines Kühlfahrzeugs ohne Außenthermometer als fehlerhafte Auswahl i. S. des § 18 Abs. 4 CMR beurteilt.

Urteil 22: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 41 CMR

Danach steht einer Vereinbarung der Parteien darüber, wer die Ladetätigkeit vorzunehmen hat, mangels einer Regelung der CMR, wer zur Verladung verpflichtet ist,

die Bestimmung des Art. 41 CMR nicht entgegen.⁴³ Im Zweifel, wenn also nichts anderes vereinbart wurde, ist die Verladung Sache des Absenders. Beim Fehlen einer ausdrücklichen Vereinbarung wird aber eine Auslegung des Beförderungsvertrags in der Regel ergeben, dass jene Partei zur Verladung verpflichtet sein soll, der nach den Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit im konkreten Einzelfall die bessere Eignung zuzusprechen ist, je nachdem, ob der Absender oder der Frachtführer die größere Erfahrung im Umgang mit den im Einzelfall zu verladenden Gütern hat. Auf eine Verladung durch den Absender ist der Verlust oder die Beschädigung des Frachtguts auch dann zurückzuführen, wenn der Schaden erst nach der Übernahme des Guts als Folge mangelhafter Verladung oder Stauung während der Fahrt eintritt. Die Haftung des Frachtführers für einen während des Transports entstandenen Schaden entfällt demnach, wenn er die Verladung weder übernommen noch ausgeführt hat und das Schadenereignis auf einer durch die Verladung begründeten Gefahr beruht. Entscheidend ist, wer „Herr des Verladevorgangs“ ist. War dies der Erfüllungsgehilfe des Frachtführers oder haben die Parteien eine Vereinbarung dahin getroffen, dass der Frachtführer zur Überprüfung der durch den Absender oder einen Dritten vorgenommenen Verladung oder Verstauung verpflichtet ist, dann hat der Frachtführer einen durch Unterlassung dieser Überprüfung verursachten Schaden zu vertreten. In der Sache selbst ist der Schaden infolge eines solchen Beladungsfehlers aufgetreten, der die vom bekl. Frachtführer garantierte Luftzirkulation betraf. Diese Zusage war nach den obigen Ausführungen zulässig und wirksam. Insofern hat die Bekl. die Verladung und Verstauung des Frachtguts oder wenigstens die Überwachung der Verladung und Verstauung durch ihre vertragliche Verpflichtung im Transportauftrag übernommen. Der dabei unterlaufene Fehler, das Kühlgut (Erdbeeren aus Jugoslawien nach Wien) ohne Paletten unmittelbar am Boden des Fahrzeugs aufzulegen, ist also ein Fehler, den der Frachtführer zu vertreten hat.

Auch bei der Entladung kann eine Schadenteilung in Betracht kommen, wenn sowohl der Frachtführer als auch der Verfügungsberechtigte schuldhaft zum Schaden beigetragen haben.

43 OGH Wien/Österreich, Urteil vom 21.02.1985, 7 Ob 22/84, VersR 1986, Seiten 559/560

Urteil 23: Art. 17 Abs. 2 CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR

Weisen die Mitarbeiter des Empfängers nach der einseitigen Entladung den LKW-Fahrer an, das Fahrzeug zu wenden und danach mit der noch beladenen Seite zum Firmengelände hin abzustellen, und kippen im Verlaufe des Wendevorganges die auf dem LKW befindlichen Marmorplatten um und werden zerstört, so sind sowohl der Empfänger als auch der für den LKW-Fahrer haftende Frachtführer gleichermaßen für den Schadenseintritt verantwortlich, da der Fahrer und die Mitarbeiter des Empfängers hätten erkennen müssen, dass die Marmorplatten nicht mehr hinreichend standsicher gelagert waren, nachdem die eine Seite des Lagerblocks gänzlich entladen worden war.⁴⁴

Ist zur Entladung eine Mitwirkung des Fahrers erforderlich, kann eine Haftung des Frachtführers aus der positiven Vertragsverletzung in Betracht kommen.

Urteil 24: Art. 17 Abs. 1 CMR / Haftung aus positiver Vertragsverletzung

Kann der Entladevorgang nicht in der sonst üblichen Weise -seitliches Abladen- erfolgen, weil die Seitenpritschen des Lkw sich nicht abklappen lassen, ist der Frachtführer verpflichtet, am Abladevorgang -soweit notwendig- mitzuwirken.⁴⁵ Aufgrund des Zustandes des Lkw musste eine schwierige Entladeform gewählt werden: Anheben der Maschine durch den Kran, Wegfahren des Lkw, so dass die angehobene Maschine durch die herabgeklappte hintere Pritsche von der Ladefläche freikam, anschließend seitlicher Abtransport der Maschine durch den Kran. Es ist nämlich nicht ungewöhnlich, dass der transportierende Lkw während eines Entladevorgangs rangiert werden muss (z. B. Vorziehen oder Rückwärtssetzen des transportierenden Lkw, wenn an einer Rampe in Partien entladen wird). Es fällt in den Verantwortungsbereich des Frachtführers, dass die Maschine mit Rücksicht auf den nicht ordnungsgemäßen Zustand des benutzten Lkw nicht wie üblich seitlich entladen werden konnte. Hier kam entscheidend hinzu, dass der Fahrer bei der Abwicklung des komplizierten Entladevorgangs über das Ende der Ladefläche ein Fahrfehler unterlief. Er hat nämlich - aus welchen Gründen auch immer - den Lkw

44 LG Hamburg, Urteil vom 26.10.1994, 411 O 156/94, TranspR 1995, Seiten 293/294

45 OLG Düsseldorf, Urteil vom 27.11.1986, 18 U 112/86, TranspR 1987, Seiten 23/24

so plötzlich und ruckartig vorgezogen, dass die Maschine dadurch in eine Drehung versetzt wurde und infolge der Drehung seitlich anschlug. Der Frachtführer hatte den Schaden aufgrund der positiven Vertragsverletzung zu erstatten.

Mit Rücksicht auf die Besonderheiten des festgestellten Entladevorgangs erfolgt die für die Ablieferung erforderliche Verfügungsgewalt des Empfängers erst in dem Augenblick, in welchem die Maschine den räumlichen Bereich der Lkw-Ladefläche gänzlich verlassen hat und nicht bereits in dem Zeitpunkt, in welchem der Empfänger die transportierte Maschine mit ihrem Kran vom transportierenden Lkw abzuheben begann. Die Frage der Ablieferung braucht jedoch nicht entschieden zu werden, weil eine Haftung aus der positiven Vertragsverletzung gegeben ist.

Außervertragliche Ansprüche (Art. 28 CMR)

Nach Artikel 28 CMR kann sich in Fällen des Verlustes, der Beschädigung des Gutes sowie der Lieferfristüberschreitung der Frachtführer auf die Haftungsbestimmungen dieses Übereinkommens berufen, wenn außervertragliche Ansprüche geltend gemacht werden.

Abbildung 8: Artikel 28 CMR (Außervertragliche Ansprüche)

Artikel 28 CMR (Außervertragliche Ansprüche)

- (1) Können Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist, die bei einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingetreten sind, nach dem anzuwendenden Recht zur Erhebung außervertraglicher Ansprüche führen, so kann sich der Frachtführer demgegenüber auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.
- (2) Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung für Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist gegen eine der Personen erhoben, für die der Frachtführer nach Artikel 3 haftet, so kann sich auch diese Person auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die die Haftung des Frachtführers ausschließen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.

HGB-Frachtrecht **Verladepflichten (§ 412 HGB)**

Immer wieder hört man von den Verladern:

- Für die Ladungssicherung auf dem Lkw bin ich nicht verantwortlich, das macht der Spediteur.
- Wir liefern „ab Werk“, mit der Ladungssicherung auf dem Lkw haben wir nichts zu tun.

Irrtum! Wer für die Verladung und Entladung verantwortlich ist, ist in § 412 HGB geregelt.

Abbildung 9: § 412 HGB -Frachtgeschäft- (Verladen und Entladen)

§ 412 HGB (Verladen und Entladen)

- (1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.
- (2) Für die Lade- und Entladezeit, die sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist bemisst, kann keine besondere Vergütung verlangt werden.
- (3) Wartet der Frachtführer auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Lade- und Entladezeit hinaus, so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Standgeld).
- (4) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für die Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung der Art der zur Beförderung bestimmten Fahrzeuge, der Art und Menge der umzuschlagenden Güter, der beim Güterumschlag zur Verfügung stehenden technischen Mittel und der Erfordernisse eines beschleunigten Verkehrsablaufs die Voraussetzungen für den Beginn der Lade- und Entladezeit, deren Dauer sowie die Höhe des Standgeldes zu bestimmen.

§ 412 Abs. 1 Satz 1 HGB statuiert nur dort eine echte Pflicht, wo der Frachtführer infolge des Verladefehlers einen Schaden erleiden kann. In den Fällen, in denen der Verladefehler nur zu einer Schädigung des Gutes selbst führen kann, normiert § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB lediglich eine Obliegenheit; denn Rechtsfolge ist ausschließlich der Verlust von Schadenersatzansprüchen (§ 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB).⁴⁶

Der Begriff des Verladens setzt sich aus zwei Tätigkeiten zusammen:

- dem Ladevorgang, d. h. dem Verbringen des Gutes auf das Beförderungsmittel und
- dem Stauen und Befestigen des Gutes, d. h. dem Einbringen und Sichern von Gütern in Laderäumen von Transportmitteln.

Damit soll klargestellt werden, dass Bestandteil der Verladetätigkeit nicht nur das Laden und Stauen, sondern auch das Befestigen des Gutes ist.

Allerdings unterscheidet § 412 Abs. 1 HGB zwischen

- der beförderungssicheren (Verantwortlich: Absender) und
- der betriebssicheren Verladung (Verantwortlich: Frachtführer).

Hier tauchen gleich die ersten Schwierigkeiten auf, weil hierbei Überschneidungen unvermeidbar sind.

Beförderungssichere Verladung: Der Absender hat das Gut so zu verstauen bzw. zu befestigen, dass es im Rahmen einer normal verlaufenden Beförderung, wie sie zwangsläufig Erschütterungen und Stöße mit sich bringt, gegen Verschieben, Umfallen und Herabfallen vom Fahrzeug geschützt ist.

46 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 127, Rd.-Nr. 2

**48 HGB-Frachtrecht
Verladepflichten (§ 412 HGB)**

Betriebssichere Verladung: Der Frachtführer hat dafür zu sorgen, dass die Betriebssicherheit nicht leidet, der ordnungsgemäße Ablauf der Fahrzeugfunktionen nicht behindert wird, insbesondere einseitige Stauung, kopflastige Ladung, Überschreitung der Lademaße und Gewichte vermieden werden.

Die Entladepflicht ist dem Absender und nicht dem Empfänger zugewiesen, weil die Empfängerpflichten wegen des Verbots von Verträgen zu Lasten Dritter erst entstehen können, wenn der Empfänger die Ablieferung verlangt.⁴⁷

Der Empfänger ist daher Entladegehilfe des Absenders.

⁴⁷ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 127, Rd.-Nr. 1

Grundsatz: Beförderungssichere Verladung durch Absender (§ 412 Abs. 1 Satz 1 HGB)

§ 412 Abs.1 HGB verpflichtet den Absender des Frachtvertrages im Güterverkehr zur beförderungssicheren Verladung, zur Stauung und Befestigung sowie zur Entladung des zu befördernden Gutes⁴⁸.

Danach hat grundsätzlich der Absender die beförderungssichere Verladung und Entladung vorzunehmen, denn der Absender als Warenfachmann kann im Zweifel am besten beurteilen, wie das Gut zum Beförderungsmittel bewegt sowie vor Beförderungseinflüssen geschützt, gesichert und gestapelt werden kann. Die Entladepflicht ist dem Absender und nicht dem Empfänger zugewiesen, weil die Empfängerpflichten wegen des Verbots von Verträgen zu Lasten Dritter erst entstehen können, wenn der Empfänger die Ablieferung verlangt.⁴⁹

Die beförderungssichere Verladung erfordert nicht nur ein Verbringen und Absetzen des Gutes auf der Ladefläche des Fahrzeugs, sondern auch seine Stapelung und Befestigung mittels Zurrgurten, Keilen oder anderer geeigneter Hilfsmittel auf der Ladefläche in der Art, dass das Gut im Rahmen einer normal verlaufenden Beförderung gegen Umfallen, Verschieben und Herabfallen vom Fahrzeug geschützt ist. Zu einer normal verlaufenden Beförderung im Straßenverkehr gehören auch erhöhte Beschleunigungen und Fliehkräfte bei spontanen Bremsvorgängen⁵⁰ (Vollbremsungen / Notbremsung⁵¹) und Ausweichmanövern aus höheren Geschwindigkeiten heraus.

Das Gut ist so zu verstauen bzw. zu befestigen, dass Schäden, die durch die Art der Verladung entstehen könnten, vermieden werden.

48 Widmann: Verladen und Entladen durch Absender - § 412 HGB, TranspR 1999, Seiten 391-393

49 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 127, Rd.-Nr. 1

50 OLG Hamm, Urteil vom 31.03.1980, 18 U 34/78, VersR 1980, Seiten 966-968

51 OLG Düsseldorf, Urteil vom 02.04.1984, 1 U 116/83, MDR 1984, Seite 945

50 HGB-Frachtrecht
Grundsatz: Beförderungssichere Verladung durch Absender (§412 Abs. 1 Satz 1 HGB)

Urteil 25: § 17 Abs. 1 KVO / § 29 KVO

Ist eine Beschädigung auf das Verschieben der Profiltrile, das Durchbiegen und Durchbrechen des Holzgefüges und das Anschlagen des Gutes gegen die Bracken des Anhängers zurückzuführen, ist dieses Verschieben nur möglich, weil die Rutschsicherung des Gutes nicht hinreichend war.⁵² Der Absender hatte zudem nicht hinreichend Vorsorge für ein Ausfüllen des das Verschieben begünstigenden Spielraums getroffen. Eine Haftung des Frachtführers kommt nicht in Betracht, da der Absender den Schaden durch unsachgemäße Verladung verursacht hat.

Aus dem Merkmal der „beförderungssicheren“ Verladung ergibt sich, dass der Verladevorgang erst mit den erforderlichen ladungssicheren, befestigenden Stauungsmaßnahmen abgeschlossen ist.⁵³

Urteil 26: § 429 HGB a.F.

Hat der Auftraggeber zu verladen, wird der Frachtführer Besitzer, wenn die Ladearbeiten beendet sind und das Fahrzeug vom Fahrer geschlossen wird oder der Frachtführer in sonstiger Weise erkennen lässt, dass er die Herrschaftsgewalt über das Gut zur alsbaldigen Beförderung übernimmt. Hat der Fahrer die Schlüssel zum Umsetzen des Fahrzeugs hinterlassen, kann aus der bloßen Rücknahme der Schlüssel noch keine Übernahme des Gutes abgeleitet werden.⁵⁴ Nach den getroffenen Vereinbarungen über den Ablauf des Transportes sollte der Frachtführer das Gut nicht bereits am Freitagnachmittag, sondern erst nach dem Wochenende am Montagmorgen zur Beförderung übernehmen. Für den Diebstahl des Transportmittels samt Ladung vom Gelände des Absenders hatte der Frachtführer daher nicht zu haften.

☞ Allerdings knüpft die Haftungsbefreiung (§ 427 Abs. 1 Satz 3 HGB) nicht an die in § 412 HGB geregelte Pflichtenverteilung, sondern daran an, ob der Absender tatsächlich verladen hat oder nicht.

52 LG Düsseldorf, Urteil vom 11.11.1966, 18 O 268/65 I, VersR 1967, Seite 225

53 Fremuth in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 77, Rd.-Nr. 4

54 OLG Düsseldorf, Urteil vom 23.12.1996, 18 U 65/96, TranspR 1998, Seiten 112/113

Grundsatz: Beförderungssichere Verladung durch Absender (§412 Abs. 1 Satz 1 HGB)

☞ Dabei ist die vertragliche Zuordnung der Be- und Entladepflicht ein wichtiges Indiz dafür, wem die Tätigkeit zuzurechnen ist.⁵⁵

Der Frachtführer ist zwar grundsätzlich nicht verpflichtet, die Beförderungssicherheit des Guts zu kontrollieren. Daraus folgt aber nicht, dass er nach Treu und Glauben (§ 242 BGB) bewusst den Absender „in das offene Messer“ einer beförderungssicheren Verladung laufen lassen darf. Hat der Frachtführer einen Mangel der Beförderungssicherheit erkannt, z. B. anlässlich der Kontrolle der Betriebssicherheit (§ 412 Abs. 1 Satz 2 HGB), oder wird es ihm später bekannt, so hat er den Absender darauf hinzuweisen. Hat der Frachtführer den für die Verladung Verantwortlichen über den Mangel aufgeklärt, so darf er die Fahrt antreten, wenn der Absender den Verladefehler behoben oder ausdrücklich oder konkludent zu erkennen gegeben hat, dass er den Hinweis auf die fehlende Beförderungssicherheit zu ignorieren gedenke.⁵⁶

55 Herber/Piper: CMR, 1. Auflage 1996, Seite 312, Rd.-Nr. 121

56 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 135, Rd.-Nrn. 19/20

Ausnahmen: Beförderungssichere Verladung durch Frachtführer Vertragliche Vereinbarung

Die Parteien können jederzeit ausdrücklich vereinbaren, dass der Frachtführer zur beförderungssicheren Verladung verpflichtet ist.⁵⁷ Insoweit herrscht Vertragsfreiheit (Umkehrschluss aus § 449 HGB).

☞ Um Streitigkeiten zu vermeiden, sollten derartige Vereinbarungen schriftlich und eindeutig formuliert werden.

Mit derartigen Vereinbarungen übernimmt der Frachtführer ein erhebliches Risiko, dem er insbesondere mit einer verstärkten Ausbildung und Überwachung seines Personals Rechnung tragen muss.

Besondere Verkehrssitte oder besondere Umstände

Außerdem ist der Absender dann nicht zur beförderungssicheren Verladung verpflichtet, wenn sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte etwas anderes ergibt.

Von einer Verkehrssitte spricht man, wenn sich in den beteiligten Verkehrskreisen auf freiwilliger Basis über einen längeren Zeitraum eine Praxis herausgebildet hat, dass der Frachtführer zu be- und entladen hat.⁵⁸ Bislang hat sich jedenfalls keine überregionale Verkehrssitte oder ein Handelsbrauch mit einem entsprechenden Inhalt in der Praxis entwickelt. Jedenfalls müsste eine solche Übung durch Umfrage in den einzelnen Bezirken der Industrie- und Handelskammern ermittelt werden, um einen entsprechenden Nachweis führen zu können.

Obwohl eine Unterteilung -wie früher in der KVO- zwischen Stück- und Ladungsgut nicht mehr gemacht wird, könnte sich meines Erachtens die Rechtsprechung durchaus an der alten Differenzierung orientieren. Stückgüter sind

⁵⁷ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 130, Rd.-Nr. 7

⁵⁸ Neufang/Valder: Laden und Ladungssicherung im Straßengüterverkehr – Wer ist verantwortlich?, TranspR 2002, Seiten 325-334

Ausnahmen: Beförderungssichere Verladung durch Frachtführer

Güter geringen Gewichts und kleinen Ausmaßes, die der Fahrer mit Hilfe von Hubwagen oder Sackkarre selbst verladen kann. Der Verkehrssitte (§ 157 BGB) zufolge fallen in die Kategorie des Ladungsguts Güter von großem Gewicht und/oder großem Ausmaß, die die gesamte oder nahezu ganze Fläche des Lkw einnehmen, weil der Absender dann üblicherweise die nötigen Lademittel und das Ladepersonal zur Verfügung stellt.⁵⁹

Zu beachten wäre meines Erachtens auch die alte Regelung in § 6 AGNB, wonach der Absender lediglich für die Beladung, d. h. die Bewegung des Gutes bis zum Wagenboden, und der Frachtführer für die Ladearbeiten auf dem Fahrzeug verantwortlich war.

Allerdings ist strittig, ob die zuvor geltende Rechtsprechung hinsichtlich der Verladepflicht des Frachtführers nach § 17 KVO oder § 6 AGNB einfach fortgeschrieben wird.

Vielmehr ist durch Umfragen bei den Industrie- und Handelskammern zu ermitteln, wie nach Aufhebung der zuvor geltenden Regelungen die Ladepflichten verteilt werden.⁶⁰

Außerdem ist der Frachtführer für die Verladung verantwortlich, wenn es sich aus den Umständen ergibt. Das ist z. B. anzunehmen, wenn die Verladung die Bedienung technischer Anlagen des Beförderungsmittels erfordert. Dann hat der Frachtführer die besonderen technischen Bord- und Kontrolleinrichtungen des Beförderungsmittels zu betätigen, z. B. bei Tank- und Silofahrzeugen dafür zu sorgen, dass kein Gut auslaufen kann, dass die Pumpe arbeitet. Ähnlich ist die Situation bei Pkw-Transportfahrzeugen.⁶¹

59 Koller, Transportrecht, 3. Auflage 1995, Seiten 433/434, Rd.-Nr. 4

60 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 130, Randnummer 8

61 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 131, Rd.-Nr. 9

Andere Ansicht:

Urteil 27: § 17 Abs. 1 KVO

Doppelstöckige Transporter zur Beförderung von Personenkraftwagen sind keine Spezialfahrzeuge in diesem Sinne.⁶² Es ist schon zweifelhaft, ob die Fahrzeuge ausschließlich von besonders ausgebildeten Personen auf die Ladefläche gefahren werden können. Es ist aber nichts dafür ersichtlich, dass die Befestigung der Wagen mittels Keilen und Ketten nur von dem Frachtführer selbst vorgenommen werden kann. Die unzureichende Befestigung des Fahrzeugs auf der Ladefläche geht demnach zu Lasten der Absenderin. Allerdings wird durch die nicht richtig befestigte Ladung in der Regel auch die Standfestigkeit des Fahrzeugs beeinträchtigt und dadurch die Betriebssicherheit in Frage gestellt. Das zu vertretende Verschulden beider Parteien ist etwa gleich hoch zu bewerten.

Die Bedienung der vom Frachtführer angeschafften Geräte wird er schon deswegen nicht durch Andere vornehmen lassen wollen, weil diese möglicherweise nicht über ausreichende Kenntnisse zu deren richtiger Behandlung verfügen. Der Absender seinerseits wird diese Bedienung ablehnen oder ablehnen dürfen, da er eine Schädigung wegen falscher Handhabung und damit eine Schadenersatzpflicht befürchten muss.⁶³

Haben die Parteien vereinbart, dass der Frachtführer ein Beförderungsmittel mit eigenen Ladehilfsmitteln zu stellen hat, so legt dies nahe, dass der Frachtführer diese auch zur Verladung zu benutzen hat. Aus den Umständen ergibt sich ganz allgemein eine Verladepflicht des Frachtführers ferner dort, wo der Absender erkennbar über unzureichende Ladehilfsmittel oder -erfahrung, der Frachtführer aber für den Absender ersichtlich über ausreichende Fähigkeiten zur beförderungssicheren Verladung verfügt. Der Frachtführer, der in solchen Situationen die Ladeaufgabe nicht übernehmen will, muss einen Hinweis geben. Dies kann z. B. in Fällen relevant werden, in denen Privatleute außerhalb von Umzügen als Absender auftreten.⁶⁴

62 OLG Düsseldorf, Urteil vom 10.05.1979, 18 U 1/79, VersR 1979, Seiten 862/863

63 Widmann: Verladen und Entladen durch Absender - § 412 HGB, TranspR 1999, Seiten 391-393

64 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 131, Rd.-Nr. 9

Grundsatz: Betriebssichere Verladung durch Frachtführer (§ 412 Abs. 1 Satz 2 HGB)

Rechtlich völlig unabhängig davon gibt es die gesetzliche Verpflichtung zur „betriebssicheren“ Verladung durch den Frachtführer. Diese Verpflichtung ergibt sich z. B. auch für den Straßenverkehr unmittelbar aus § 22 StVO. Danach ist jeder Verkehrsteilnehmer dafür verantwortlich, dass von seinem Fahrzeug einschließlich Ladung keine Gefährdung Dritter ausgeht.

Die auf das Beförderungsmittel geladenen Güter dürfen demnach weder die Stabilität des Beförderungsmittels, noch dessen Bremsfähigkeit unzulässig beeinträchtigen. Es muss auch gesichert sein, dass das Beförderungsmittel ordnungsgemäß bedient werden kann und auch ansonsten die Sicherheitsvorschriften gewahrt sind.

Der Frachtführer hat

- sich daher nach Gewicht und dem Schwerpunkt des Guts zu erkundigen,
- falls ihm kein Frachtbrief mit Gewichtsangabe vorliegt, den Absender über das zulässige Höchstgewicht zu informieren
- sowie dort, wo das Gut die Stabilität des Beförderungsmittels gefährden kann, den genauen Stellplatz zu bestimmen.
- Er hat auch die Befestigungen zu kontrollieren, sofern die Gefahr besteht, dass das Transportmittel durch Gewichtsschwankungen oder Verrutschen des Gutes in seiner Betriebssicherheit beeinträchtigt wird.

Ganz allgemein bedeutet die Sorge für die Betriebssicherheit nicht, dass der Frachtführer selbst das Gut in die betriebssichere Lage verbringen muss, sondern nur, dass der Frachtführer den Absender über die Maßnahmen informieren muss, die zur Gewährleistung der Betriebssicherheit ergriffen werden müssen.⁶⁵

Befolgt der Absender Weisungen des Frachtführers nicht, die der Betriebssicherheit dienen, oder ist mit bloßem Auge oder aufgrund des Fahrverhaltens

65 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seiten 142/143, Rd.-Nr. 42

56 HGB-Frachtrecht
Grundsatz: Betriebssichere Verladung durch Frachtführer (§412 Abs. 1 Satz 2 HGB)

erkennbar, dass das Beförderungsmittel wahrscheinlich betriebsunsicher beladen ist, so darf der Frachtführer die Beförderung nicht beginnen oder fortsetzen. Der Frachtführer muss sich die Betriebsunsicherheit zurechnen lassen, wenn er dem Absender nicht ausreichend Informationen zur betriebssicheren Verladung gegeben hat oder bei der ihm obliegenden Kontrolle vor Antritt der Reise die erkennbare Betriebsunsicherheit nicht gerügt hat.⁶⁶

☞ Betriebssichere und beförderungssichere Verladung stehen sich also unmittelbar gegenüber, so dass es im Einzelfall zu Abgrenzungsschwierigkeiten der (Mit-) Verantwortlichkeiten kommen kann.

Die Beweislast für die Betriebssicherheit der Verladung (hierzu gehört auch die Bestimmung, an welcher Stelle der Ladefläche das Transportgut abzustellen ist) trifft den Frachtführer.

Urteil 28: § 51 ff. ADSp a. F. / § 17 Abs. 3 KVO

Das Verrutschen der Ladung in einer Kurve lässt mangelnde Betriebssicherheit vermuten.⁶⁷

Hierbei gehört neben der -hier nicht unfallursächlichen- Platzierung des Frachtgutes auf der Ladefläche jedenfalls die betriebssichere Befestigung der Ladung auf der Ladefläche zum Verantwortungsbereich des Frachtführers. Er muss, wenn er schon nicht selbst die Befestigung vornimmt und kein eigenes Spannmateriale verwendet, jedenfalls kontrollieren und dafür Sorge tragen, dass seitens des Absenders eine hinreichende Befestigung mit geeignetem Spannmateriale vorgenommen wird. Hinzu kommt, dass der Frachtführer selbst die Ladungsbefestigung durch seinen Fahrer mit eigenem möglicherweise ungeeignetem Material vorgenommen hat. Eine Haftungsteilung kommt nicht in Betracht.

⁶⁶ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seiten 143/144, Rd.-Nr. 43

⁶⁷ OLG Düsseldorf, Urteil vom 13.07.1995, 18 U 32/95, TranspR 1996, Seiten 38-40

Grundsatz: Betriebssichere Verladung durch Frachtführer (§412 Abs. 1 Satz 2 HGB)**Urteil 29: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO**

Grundsätzlich obliegt es dem Unternehmer (Frachtführer) und seinen Erfüllungsgehilfen, zu bestimmen, an welcher Stelle der Ladefläche das Beförderungsgut abzustellen ist. Gerät ein Lastwagenanhänger, auf dessen hinteren Teil eine schwere Maschine auf Weisung des Fahrers abgestellt worden ist, ins Schleudern und wird die Maschine beim Umkippen des Anhängers beschädigt, so hat der Unternehmer in der Regel allein für den Schaden aufzukommen, wenn die Maschine ordnungsgemäß befestigt war.⁶⁸

Ist das Schleudern auf eine die Stabilität des Fahrzeugs gefährdende Beladung (Aufstellen der schweren Maschine im hinteren Teil des sonst leeren Anhängers) im Zusammenhang mit dem Straßengefälle und der gefahrenen, wenn auch an sich noch zulässigen Geschwindigkeit zurückzuführen, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass das Fahrzeug gerade wegen der falschen Beladung bei der eingehaltenen Geschwindigkeit nicht betriebssicher war.

In diesem Fall hatte das Verladepersonal, der Pflicht des Absenders entsprechend, die Maschine ordnungsgemäß auf dem Fahrzeug befestigt, was sich schon daraus ergibt, dass die Maschine selbst nach dem Umkippen des Anhängers noch fest mit ihm verbunden war.

Hier kommt, um jedes Verschulden des Absenders auszuschließen, hinzu, dass das Ladepersonal die Fahrer des Frachtführers nachdrücklich davor gewarnt hat, die Maschine auf den hinteren Teil des Anhängers zu setzen. Damit ist den Fahrern selbstverständlich auch die Möglichkeit vor Augen geführt worden, die Maschine an anderer Stelle zu verladen. Es würde eine weite Überspannung der Sorgfaltpflicht des Absenders und seiner Erfüllungsgehilfen bedeuten, wollte man von ihnen verlangen, eine telefonische Weisung des Frachtführers herbeizuführen oder gar die Beladung zu unterlassen. Ein Lastwagenfahrer muss selbst wissen, wie zu laden ist, damit die Betriebssicherheit bei der von ihm beabsichtigten Geschwindigkeit nicht gefährdet wird. Das Ladepersonal hat alle von ihm zu erwartenden Sorgfaltpflichten erfüllt, wenn es den Fahrer, der trotz der Warnungen das Abstellen der Maschine auf den hinteren Teil des Anhängers verlangt hat, noch besonders geraten hat, langsam zu fahren.

68 BGH, Urteil vom 26.03.1962, II ZR 128/60, VersR 1962, Seiten 465-467

Urteil 30: § 429 HGB a. F.

Die sich aus dem Verladen einer Ware mit anschließendem Transport ergebenden Risiken ergeben sich entweder aus der besonderen Struktur der Ware oder aus den Besonderheiten des Transportes, z. B. des Transportweges oder des Transportmittels. Die erste Risikogruppe übersieht am besten der Absender, der entweder Warenkenntnis hat oder sie sich verschaffen kann; die anderen Gefahrenmöglichkeiten kennt entsprechend besser der Frachtführer, weil dieser ständig mit Frachten unterwegs ist und die Besonderheit seines Fahrzeuges kennt.⁶⁹ Hierbei muss die Betriebssicherheit nicht nur allgemein in der Richtung gegeben sein, dass es überhaupt ein solches Beförderungsgut aufnehmen kann; die Betriebssicherheit muss vielmehr für die ganze Beförderungsstrecke gewährleistet sein. Hierzu gehört auch, dass das Beförderungsgut gegen typische Schadensursachen, die im Kraftfahrzeug begründet liegen, abgesichert wird. Hierzu gehört auch die Bestimmung des Standorts des Gutes auf der Ladefläche. Vom Standort der Ladung hängt die Stabilität des gesamten Fahrzeuges während der Fahrt maßgeblich ab. Für die Befestigung kopflastiger Güter kann nichts anderes gelten. Auch sie beeinflusst die Stabilität des Fahrzeuges, die wiederum dessen Betriebssicherheit bedingt. Die ordnungsgemäße Absicherung des Gutes auf der Ladefläche gegen Verrutschen oder Abkippen oblag daher dem Frachtführer.

Beruhet der Unfall daher auch darauf, dass die auf dem Lkw geladene Kiste nicht ausreichend gegen Umkippen abgesichert war, trifft den Frachtführer eine Haftung, denn ein sorgfältiger Frachtführer hätte eine ausreichende Absicherung der Kiste vorgenommen oder wäre nur mit einer solch geringen Geschwindigkeit durch die doppelte S-Kurve gefahren, dass ein Verrutschen oder Umkippen der Kiste ausgeschlossen gewesen wäre.

Ein Mitverschulden des Verladers kam nicht in Betracht, weil er den Frachtführer in ausreichender Weise auf mögliche Gefahren (Kopflastigkeit) hingewiesen hat. Ein Lastwagenfahrer muss grundsätzlich selbst wissen, wie zu laden ist, damit die Betriebssicherheit bei der von ihm beabsichtigten Geschwindigkeit nicht gefährdet wird.

69 OLG Düsseldorf, Urteil vom 14.07.1987, 18 U 22/87, TranspR 1987, Seiten 432-434

Grundsatz: Betriebssichere Verladung durch Frachtführer (§412 Abs. 1 Satz 2 HGB)**Urteil 31: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO**

Wird die Verbindung von Zugwagen und Nachläufer durch das Ladegut gebildet, gehört die Sicherung der Ladung gegen Verrutschen zur Herstellung der Betriebssicherheit, die dem Unternehmer obliegt⁷⁰ (Transportmittelunfall vom 06.11.1990 beim Transport von 2 insgesamt ca. 30 t schweren und 31 m langen Stahlbrückenteilen).

70 OLG München, Urteil vom 22.03.1995, 7 U 6958/92, TranspR 1996, Seiten 159-162

Umladung während des Transportes

Erfolgt während des Transportes durch den Frachtführer oder dessen Gehilfen eine Umladung des Gutes, so geschieht diese Behandlung während der Obhut und Umladefehler gehen daher zu Lasten des Frachtführers.

Hierbei kann auch eine unbegrenzte Haftung des Verkehrsunternehmers in Betracht kommen, wenn z. B dem Verkehrsunternehmer ein grobes Organisationsverschulden (gemäß § 51 b ADSp 1993) nachzuweisen ist.

Urteil 32: § 51 b ADSp 1993

Auch bei Beschädigung einer Sache kann die Aufklärungspflicht des Spediteurs herangezogen werden⁷¹ (Transport vom 22.12.1997 von Salzgitter über Frankfurt am Main nach Karben). Der Schaden ist dadurch entstanden, dass die Maschine im Umschlagslager der Beklagten in Frankfurt am Main auf der zum Weitertransport benutzten Wechselbrücke -anders als während der Beförderung von Salzgitter nach Frankfurt am Main- nicht zusätzlich noch durch Verzurren gegen ein Umkippen gesichert worden war. Schadenursache war mithin ein Verladungsfehler. Welche Sicherungsmaßnahmen der Spediteur ergriffen hat, um Verladungsfehler möglichst auszuschließen, kann der Anspruchsteller, der im Allgemeinen keinen Einblick in die Betriebs- und Organisationsabläufe des Spediteurs hat, nicht wissen. Dem Spediteur ist es dagegen grundsätzlich möglich und zumutbar, zu den näheren Umständen aus seinem Betriebsbereich eingehend vorzutragen. Er muss insbesondere darlegen, durch welche konkreten Maßnahmen sichergestellt ist, dass ein Lkw das Betriebsgelände nicht mit ausreichend gesicherter Ladung verlässt. Verlässt ein Lkw -wie im Streitfall- das Betriebsgelände mit unzureichend gesicherter Ladung, so spricht dies zunächst für ein grobes Organisationsverschulden der Beklagten, zumal die Maschine auch schon während des Transportes von Salzgitter nach Frankfurt am Main durch Verzurren gegen ein Umkippen gesichert worden war. In Bezug auf den streitgegenständlichen Schadensfall hätte die Beklagte darlegen müssen, welcher Mitarbeiter die streitgegenständliche Verladung vorgenommen hat und wer zu diesem Zeitpunkt verantwortlicher Lagermeister war.

71 BGH, Urteil vom 08.05.2002, I ZR 34/00, TranspR 2002, Seiten 408-410

Ferner hätte es der Darlegung bedurft, welche konkreten Anweisungen sie dem Lagermeister in Bezug auf die Vornahme von Sicherheitskontrollen erteilt hat und auf welche Weise dieser die erforderlichen Kontrollen vornimmt. Das Vorbringen der Beklagten lässt auch offen, wann und in welcher konkreten Weise ihre Lagerarbeiter darüber unterrichtet worden sind, wie eine ausreichende Ladungssicherung vorzunehmen ist. Den Darlegungen des Mitarbeiters der Beklagten kann weder entnommen werden, in welchen zeitlichen Abständen die Schulungen in Theorie und Praxis zum Thema Ladungssicherheit durchgeführt werden, noch, welchen Inhalt und Umfang sie haben.

Eine Umladung kann auch unstatthaft sein, wenn mit ihr eine unangemessene Gefährdung des Guts verbunden oder die Umladung außer in Notfällen verkehrsunüblich (§ 157 BGB; z. B. unverpackte Maschine) ist.⁷²

Wird die Umladung durch Dritte vorgenommen, ist für die Haftung des Frachtführers entscheidend, ob diese Dritten für den Frachtführer handeln oder nicht.

Urteil 33: Art. 17 Abs. 4 c CMR / Art. 17 Abs. 5 CMR

Werden die Feststellhaken eines Kühllastzuges durch Veterinäre anlässlich der Einfuhruntersuchung fehlerhaft arretiert und rutschen deshalb die daran aufgehängten Schweinehälften im hinteren Laderaumteil zusammen mit der Folge der Beeinträchtigung des Kühlluftumlaufes, so haftet der CMR-Frachtführer für den hierdurch verursachten Schaden an dem Gut nicht. Der Fahrer darf sich darauf verlassen, dass die Veterinäre die Arretierungshaken, falls sie diese im Zuge ihrer Untersuchung lösen, anschließend wieder ordnungsgemäß befestigen. Eine Pflicht zur Überprüfung hätte ihm allerdings dann obliegen, falls die Veterinäre zu erkennen gegeben hätten, mit der Bedienung der Hakenarretierung nicht vertraut zu sein.

Die Veterinäruntersuchung und das Verhalten der damit befassten Amtspersonen ist gemäß Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR dem Gefahrenbereich des Empfängers zuzurechnen, nicht aber dem des Frachtführers.

72 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 158, Rd.-Nr. 64

Da der Schaden ebenfalls durch mangelhaftes Funktionieren der Kühlanlage verursacht worden ist, bewertete das Gericht beide Verursachungsanteile gleich hoch.⁷³

Urteil 34: Art. 3 CMR / Art. 17 Abs. 2 CMR

Zollbeamte sind keine Bediensteten des Frachtführers im Sinne des Artikels 3 CMR. Zollbeamte sind im Rahmen dieser Vorschrift auch nicht zu denjenigen anderen Personen zu rechnen, deren sich der Frachtführer bei Ausführung der Beförderung „bedient“. Eine derart beschriebene Funktion des Transportgehilfen verlangt einen entsprechenden Dienstnutzungs willen des Frachtführers und für diese Dienstnutzung - schon sprachlich - eine gewisse Leitungs- oder Anweisungsbefugnis gegenüber dem Gehilfen und, weil sich der Frachtführer des Gehilfen sonst nicht „bedient“, eine gewisse Einfluss- und Einwirkungsmöglichkeit auf dessen Tätigkeit. An alledem fehlt es hier (Transport vom August 1980 von 7 Kisten Elektroartikel von Fellbach nach Al Kharj/Saudi-Arabien; Kisten fielen beim Ab- und Aufladen durch Zollbeamte bei der Zollbeschau beim Grenzzollamt in Al Hadithah/Saudi-Arabien vom zolleigenem Gabelstapler; Schadenhöhe: DM 21.753,36).⁷⁴

Der Frachtführer kann sich auch auf den Haftungsausschluss nach Artikel 17 Abs. 2 CMR berufen, wenn er das grob unachtsame Auf- und Abladen der Transportgüter durch den saudi-arabischen Einfuhrzoll „nicht vermeiden“ und die Folgen dieses Verhaltens der Zollbeamten, nämlich die Entstehung des hier eingeklagten Güterschadens, „nicht abwenden“ konnte. Der Fahrer konnte das Verhalten der Zollbeamten nicht beeinflussen, und er konnte insbesondere die schweren Transportkisten mangels eines Fahrzeugkrans nicht selber abladen, wiederaufladen und stauen.

73 LG Bremen, Urteil vom 23.12.1988, 11 O 733/86, TranspR 1989, Seiten 267/268

74 LG Hamburg, Urteil vom 19.01.1983, 61 O 210/81, TranspR 1983, Seiten 47/48

Urteil 35: Art. 17 Abs. 4 c CMR

Der Frachtführer wird nicht von der Haftung befreit, wenn dieser bzw. dessen Leute nach einer Überprüfung durch eine Zollbehörde nicht dafür Sorge tragen, dass das Gut wieder richtig verladen wird, und daraus ein Schaden entsteht. Es ist nämlich Angelegenheit des Frachtführers, das Gut nach der Abladung anlässlich einer Zollkontrolle wieder so zu verstauen, wie er es vom Absender übernommen hat.⁷⁵

Der Frachtführer hat die Fahrlässigkeit zu verantworten, wenn er eine Beförderung durchführt, obwohl er entdeckt, dass die Verladung oder Verstauung der Ware offenbar so mangelhaft ist, dass sie zu Beschädigungen oder zum Verlust Anlass gibt.

75 OGH Wien/Österreich, Urteil vom 18.03.1986, 2 Ob 640/85, TranspR 1986, Seiten 379-381

Entladung

Grundsatz: Pflicht des Absenders

Von der Zuweisung der Entladepflicht auf den Empfänger wurde abgesehen, da dies ein entsprechendes Ablieferungsverlangen des Empfängers voraussetzt; stattdessen wurde die Entladepflicht als dem Pflichtenkreis des Absenders zugeordnet. Der Empfänger ist insoweit Erfüllungsgehilfe des Absenders.

Die Pflicht zur Entladung ist auch im Zusammenhang mit der Obhutshaftung (gemäß § 425 Abs. 1 HGB: „bis zur Ablieferung“) des Frachtführers zu sehen.

Die Ablieferung ist der Vorgang, durch den der Frachtführer die zur Beförderung erlangte Obhut für das Gut mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Verfügungsberechtigten wieder aufgibt und diesen in die Lage versetzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben. Die Ablieferung ist ein zweiseitiger Akt, erfordert daher die Einwilligung des Empfängers; diese ist Rechtsgeschäft, bedarf daher der Mitwirkung durch eine vertretungsberechtigte Person, d. h. der Empfänger muss das Gut nicht körperlich ergriffen haben; es muss jedoch unter Besitzaufgabe des Frachtführers, so für ihn bereit gestellt worden sein, dass er ohne weitere Hindernisse die Sachherrschaft erwerben kann. Zur Ablieferung gehört, dass der Empfänger das Gut ohne eigenes Risiko entgegennehmen kann. Der Frachtführer hat das Fahrzeug gegen Abrollen zu sichern und zu öffnen⁷⁶.

Urteil 36: § 17 KVO / § 29 KVO (Entladung)

Das Absenken der Ladefläche eines Lkw und Lösen des Spanngurtes (hierbei kippten die Fensterblöcke um und wurden beschädigt) gehört noch zum Transportvorgang und ist nicht schon Teil des Entladens⁷⁷. Diese Verrichtungen waren am Transportmittel selbst und durch dessen Fahrer zu bewirken. Erst damit war die hier vertraglich geschuldete Art der Bereitstellung der transportierten Güter

⁷⁶ Fremuth in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 186, Rd.-Nr. 18

⁷⁷ OLG München, Urteil vom 13.06.1997, 23 U 5947/96, TranspR 1997, Seiten 433-435

zur Entladung erfolgt und erst danach konnte ohne weitere Zuhilfenahme von am Transportmittel selbst vorhandenen Geräten die Entladung vorgenommen werden.

Urteil 37: Entladung / Artikel 18 WA/HP 1955

Die Obhut am Frachtgut geht auf den Luftfrachtführer über, wenn er im Falle einer Anlieferung des Frachtguts zum Flughafen mittels Lkw vom Anlieferer in die Lage versetzt wird, das Frachtgut vom Lkw zu übernehmen, und er seine Bereitwilligkeit hierzu zum Ausdruck bringt, dass er mit dem Abladen (hier: mit Hilfe eines sog. Lifters) beginnt.

Hilft in einem solchen Falle der Fahrer des Lkw beim Abladen des Gutes und trägt er durch sein Verhalten schuldhaft dazu bei, dass das Gut beschädigt wird (hier: durch Herunterstürzen einer Maschine von der Ladefläche des Lkw auf den Lifter), dann geht das zu Lasten des Luftfrachtführers, weil der Fahrer insoweit als sein Erfüllungsgehilfe anzusehen ist.⁷⁸

Urteil 38: § 412 HGB / positive Forderungsverletzung

Wenn der Empfänger zu entladen hat, braucht er das Gut erst zu übernehmen, wenn das Fahrzeug so gesichert ist, dass das Gut ohne Gefahr entfernt werden kann (hier: Gefahr des Umkippens des Fahrzeugs wegen kopflastiger Beladung). Übernimmt der Empfänger gleichwohl die Sachherrschaft, so ist das Frachtgut abgeliefert; wegen Schäden beim Entladevorgang kommt dann nur noch eine Haftung des Frachtführers wegen positiver Forderungsverletzung in Betracht.⁷⁹

In diesem Fall hat das Gericht eine Haftung des Frachtführers von 1/3 angenommen, weil er insbesondere den Empfänger zuvor gewarnt hatte. Der Fahrer hätte in dieser konkreten Gefahrensituation entweder vor dem Entladen der Wechselbrücke nicht mit seiner Zugmaschine wegfahren dürfen oder aber -etwa durch eine nochmalige Warnung des Disponenten- sicherstellen müssen, dass seine Warnhinweise nicht unbeachtet bleiben.

78 BGH, Urteil vom 27.10.1978, I ZR 114/76, VersR 1979, Seiten 83-85

79 OLG Stuttgart, Urteil vom 22.01.2003, 3 U 168/02, TranspR 2003, Seiten 104-106

Urteil 39: § 412 HGB / § 435 HGB

Nimmt der Frachtführer am Bestimmungsort die Entladung seines Lkw von sich aus ohne Absprache mit dem Empfänger vor, so handelt er in eigener Verantwortung und haftet für bei der Entladung entstehende Güterschäden.⁸⁰ Daraus folgt, dass der Fahrer nicht als Erfüllungsgehilfe eines anderen oder aus Gefälligkeit für diesen, sondern in eigener Verantwortung agierte, bevor die Empfängerin ihrerseits ihre Bereitschaft zur Entladung angezeigt hatte.

Wenn der Fahrer bewusst eine Hebebühne überlastet, handelt er leichtfertig im Sinne des § 435 HGB.

Eine besondere „Delikatesse“ stellt die so genannte „Mithilfe des Frachtführers“ dar.

Urteil 40: § 412 HGB

Ist der Frachtführer nicht zum Abladen des Gutes verpflichtet, so stellt die Mithilfe des Fahrers nur eine Gefälligkeit dar; er ist insoweit nicht Erfüllungsgehilfe des Frachtführers.⁸¹ Gemäß § 412 HGB obliegt es dem Frachtführer lediglich, das Gut zu transportieren und nicht etwa es auch abzuladen.

Eine Haftung der Beklagten käme allenfalls aus § 831 BGB in Betracht, wozu ein Vortrag fehlt.

Die bloße Behauptung einer in Abweichung der gesetzlichen Regelung getroffenen haftungsbegründenden Vereinbarung bedarf nach Bestreiten durch die Beklagte eines substantiierten Vortrages hinsichtlich des Umstandes, Ortes und der Zeit dieser Vereinbarung. Ein solcher Vortrag ist nicht hinreichend dargetan.

Urteil 41: § 29 KVO / §§ 823, 831 BGB

Die Vereinbarung der Ablieferung „frei Haus“ begründet keine Verpflichtung des Frachtführers, das Frachtgut selbst abzuladen. Ist der Fahrer gleichwohl beim

80 LG Hamburg, Urteil vom 06.11.2000, 419 O 79/99, TranspR 2001, Seiten 303-305

81 AG Bonn, Urteil vom 14.09.2000, 16 C 189/00, TranspR 2000, Seiten 466/467

Abladen behilflich, so wird er dadurch nicht zum Verrichtungsgehilfen des Frachtführers.⁸²

Die Auslieferung ist nach ständiger Rechtsprechung der Vorgang, durch den der Frachtführer die zur Beförderung erlangte Obhut über das Gut mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Verfügungsberechtigten wieder aufgibt und diesen in die Lage versetzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben. Der Empfänger braucht das Transportgut nicht bereits körperlich ergriffen zu haben; es muss lediglich mit seinem Einverständnis unter Aufgabe des Besitzes des Frachtführers so für ihn bereitgestellt worden sein, dass er ohne weitere Hindernisse die Sachherrschaft erwerben kann. Diese Voraussetzungen sind hier gegeben. Der Fahrer des Frachtführers hat die Ankunft des Transportguts beim Empfänger angemeldet, diesem die Transportpapiere übergeben und den Lkw zu der ihm angegebenen Entladestelle gefahren. Daraus ergab sich der Wille des Frachtführers, nunmehr den Besitz an dem Transportgut aufzugeben; während andererseits die Bereitschaft des Empfängers, die Obhut zu übernehmen, daraus deutlich wurde, dass sein Mitarbeiter mit dem Gabelstapler erschien, um das Transportgut von dem Lkw abzuladen. Der Umstand, dass sich die Palette mit den Bildröhren im Vorderteil der Ladefläche befand und deshalb nicht unmittelbar mit dem Gabelstapler angefahren werden konnte, stellte kein Hindernis für den Erwerb der Sachherrschaft durch den Empfänger dar. Dieser war beim Entladen nicht auf den Gabelstapler angewiesen. Das Transportgut war für ihn im Vorderteil der Ladefläche ohne weiteres mit dem Hubwagen erreichbar und hätte von dort auch unmittelbar mit dem Hubwagen bis in den Lagerraum des Empfängers gerollt werden können. Dementsprechend ließ sich im vorliegenden Fall der Empfänger das Transportgut mit einem eigenen Hubwagen an die hintere Ladekante des Lkw rollen. Er hat insoweit lediglich die Hilfe des Fahrers des Frachtführers in Anspruch genommen. Dies war jedoch eine bloße Gefälligkeit, zu der der Frachtführer gegenüber dem Empfänger nicht verpflichtet war und die nichts daran ändert, dass dem Empfänger bereits die Möglichkeit der Sachherrschaft eingeräumt worden war.

Eine deliktische Haftung des Frachtführers nach §§ 823, 831 BGB scheidet ebenfalls aus. Gehörte das Abladen des Transportguts nicht mehr zu den vertraglichen

Pflichten des Frachtführers, so wurde auch sein Fahrer nicht mehr als sein Verrichtungsgehilfe beim Abladen tätig; denn die Mithilfe des Kraftfahrers beim Abladen stellt lediglich eine Gefälligkeit dar und ist nicht in Ausführung einer den Frachtführer treffenden Verrichtung, sondern lediglich aus Anlass einer solchen Verrichtung erfolgt. Auch wenn eine solche Hilfeleistungen häufiger und mit Billigung des Frachtführers vorkommen, wird noch nicht aus einer bloßen Gefälligkeit eine Verrichtung im Sinne des § 831 BGB.

Ausnahmen: Pflicht des Frachtführers bei vertraglicher Vereinbarung, Verkehrssitte oder besonderen Umständen

Hat sich der Frachtführer –entgegen der abdingbaren Vorschrift des § 412 HGB- durch Individualvereinbarung vertraglich verpflichtet, die Entladung vorzunehmen, haftet er für etwaige Schäden an den Gütern.

Der entladepflichtige Frachtführer hat das Gut vom Fahrzeug abzusetzen bzw. aus dem Beförderungsmittel herauszuschaffen und grundsätzlich mangels besonderer Umstände auf das Grundstück des Empfängers zu bringen. Auf das Lager des Empfängers braucht er es nicht zu schaffen. Unter Umständen beschränkt sich seine Pflicht darauf, das Gut auf den Boden vor dem Grundstück abzusetzen oder das Gut mit der Hebebühne des Beförderungsmittels auf das Niveau des Erdbodens zu bringen.⁸³

Urteil 42: § 29 KVO

Haben die Parteien dies vereinbart, so muss der Frachtführer das Gut an einem vom Empfänger bestimmten Platz in einem Gebäude absetzen. Sind keine besonderen Umstände ersichtlich, die eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten, dann wird sich die Einwilligung des Verfügungsberechtigten zur Aufgabe der Obhut durch den Frachtführer regelmäßig mit der zwischen Absender und Frachtführer getroffenen Vereinbarung decken; ist demnach vereinbart, dass der Frachtführer das Gut an einem bestimmten Platz (Aufbauraum im 2. Stockwerk eines Kraftwerkes) absetzen muss, dann ist die Einwilligung erst dann anzunehmen, wenn der Frachtführer das Gut an diese Stelle verbracht hat; erst dann ist das Gut ausgeliefert. Werden auf dem Weg in den Aufbauraum die Güter beschädigt, hat der Frachtführer den Schaden zu erstatten.⁸⁴

Der Frachtführer ist auch zum Entladen verpflichtet, wenn sich in den beteiligten Kreisen über längere Zeit eine nahezu ausnahmslos beachtete Übung herausgebildet hat, dass der Frachtführer Gut einer bestimmten Gattung oder

⁸³ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 139, Rd.-Nr. 30

⁸⁴ BGH, Urteil vom 09.11.1979, I ZR 28/78, NJW 1980, Seite 833

Gut bei Verwendung bestimmter Arten von Beförderungsmitteln zu entladen hat. Dies ist im Zweifel bei Stückgut, das noch mit der Sackkarre oder dgl. befördert werden kann, der Fall.⁸⁵

Außerdem sprechen die Umstände für eine Entladepflicht des Frachtführers, falls die Entladung nur mit Hilfe der bordeigenen Vorrichtungen des Fahrzeugs (z. B. Kippvorrichtungen, Pumpe des Tank- bzw. Silofahrzeugs) wirtschaftlich möglich ist und der Einsatz eines solchen Fahrzeugs vereinbart oder verkehrsüblich ist.⁸⁶

⁸⁵ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 139, Rd.-Nr. 28

⁸⁶ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 139, Rd.-Nr. 29

Mithilfe bei Verladepflicht des Anderen

Allgemeines

Nachdem man die 1. Schwierigkeit gemeistert hat (Abgrenzung zwischen beförderungssichere und betriebssichere Verladung), taucht die 2. Schwierigkeit auf, wenn der Absender oder Frachtführer aktiv oder per Anweisung in die Ladungssicherung eingreifen, obwohl die gesetzliche oder die vertraglich übernommene Verladepflicht jeweils der anderen Person obliegt.

Allerdings werden meines Erachtens die Mithilfe und die daraus resultierende Haftung maßlos überschätzt.

☞ Denn: Die Gerichte finden meistens jemanden, der die Oberaufsicht und -Leitung des Be- und Entladens übernommen hatte und somit haftet.

Mitwirkung des Frachtführers und seiner Gehilfen bei Verladepflicht des Absenders

Allgemeines

Leider kommt es häufig vor, dass Frachtführer von den Absendern oder Empfängern gezwungen werden, die Be- oder Entladung (mit) vorzunehmen. Andererseits erklären sich in der Praxis auch Frachtführer bereit, bei der Be- oder Entladung freiwillig und unentgeltlich (mit) zu helfen; ausschlaggebend sind hierfür sicherlich geschäftspolitische Gründe oder einfach nur, um Wartezeiten zu vermeiden. Diese „Arbeitsentlastung“ wirft vielfältige Probleme auf.

Mitwirkung des Frachtführers oder in dessen Auftrag und unter dessen Leitung einer seiner Hilfspersonen

Wirkt der Frachtführer oder eine seiner Hilfspersonen bei der Verladung mit, ohne dass besondere technische Anlagen des Beförderungsmittels zu bedienen sind, so sollte nach herrschender Meinung zu dem durch das TRG aufgehobenen § 17 KVO darin eine reine Gefälligkeit liegen. Die Fahrer werden als Erfüllungsgehilfen des Absenders qualifiziert. Dabei wird unterstellt, dass der

Frachtführer für sein Versagen bei Gefälligkeitsakten nicht haftet.⁸⁷

Urteil 43: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO / § 254 Abs. 1 BGB

Nimmt der Fahrer des Frachtführers, ohne dass eine entsprechende Vertragsvereinbarung vorliegt, die beförderungssichere Verladung aus „Gefälligkeit“ vor, so handelt er nicht als Erfüllungsgehilfe des Frachtführers, sondern als Erfüllungsgehilfe des Absenders.⁸⁸

Bei diesem Fall war die Stabilität des Transportfahrzeugs spätestens in dem Augenblick berührt, als der 25 Tonnen schwere Laufrollenblock so weit nach außen verrutscht war, dass er vom Fahrzeug kippte. Aber auch ohne ein Abkippen der Ladung war das Fahrzeug nicht mehr betriebssicher, da die Gefahr bestand, dass die Ladung so weit verrutschte und über die seitlichen Abmessungen des Fahrzeugs hinausragte, dass das Fahrzeug nicht mehr jeder Verkehrslage gewachsen war und andere Verkehrsteilnehmer zu Schaden kamen. Der Frachtführer war daher verpflichtet, die Ladung jedenfalls insoweit zu überprüfen, als durch mangelhafte Befestigung die Betriebssicherheit des Transportfahrzeugs beeinträchtigt werden konnte.

Nach den Grundsätzen des § 254 BGB war der Frachtführer daher verpflichtet, die Hälfte des entstandenen Schadens zu ersetzen.

Um ein Verrutschen der Ladung zu vermeiden, waren Gummimatten untergelegt worden; weitere Befestigungsmaßnahmen gab es nicht.

Da im Bereich des § 412 HGB anders als im Rahmen des § 17 KVO Vertragsfreiheit herrscht, ist jedoch in erster Linie zu prüfen, ob die Parteien eine stillschweigende Abrede des Inhalts getroffen haben, dass die Verladepflicht auf den Frachtführer übergeht. Diese Abrede kann auch noch während des Verladevorganges getroffen werden. Aus der bloßen Mitwirkung seiner Hilfsperson, z. B. des Fahrers, darf allerdings nicht auf eine derartige Abrede geschlossen werden. Hingegen ist eine solche Abrede im Zweifel zu bejahen,

⁸⁷ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 131, Randnummer 10

⁸⁸ OLG Köln, Urteil vom 26.03.1996, 22 U 232/95, TranspR 1996, Seiten 379/380

wenn der Absender um Hilfe bittet und sie vom Frachtführer unter eigener Leitung und Verantwortung gewährt wird.⁸⁹

Urteil 44: § 4 a KVO / § 17 Abs. 1 KVO

Die Mitwirkung bei der Verladung kann den Frachtführer nicht verpflichten, inso-
weit kann auch nicht auf eine Vertragsänderung geschlossen werden können.⁹⁰

Das bedeutet aber auch, dass kein Anhalt für die Annahme besteht, der Absender
sei rechtlich zur Verladung verpflichtet, wenn Hilfspersonen des Absenders bei der
Verladung tätig werden.

Ein Mitverschulden des Absenders kam nicht in Betracht, weil der Frachtführer
hierzu nichts vorgetragen hat.

Ist eine derartige Abrede oder eine wirksame Weisung im Sinne des § 418
Abs. 1 HGB zu verneinen, so folgt aus dem Umstand, dass der Frachtführer
außerhalb des Frachtvertrages aus Gefälligkeit gehandelt hat, nicht, dass er
von jeder Haftung frei wäre. Auch im Rahmen eines Gefälligkeitsverhältnis-
ses müssen jedenfalls Kaufleute wegen Schutzpflichtverletzungen haften.
Der Frachtführer muss sich in solchen Beziehungen gemäß § 278 BGB das
Verhalten der unter seiner Leitung stehenden Personen zurechnen lassen.
Der Umstand, dass der Frachtführer unentgeltlich mitgewirkt hat, mindert
nach allgemeinen Grundsätzen die Zurechnung des Verschuldens. Außerdem
haftet der Frachtführer gemäß den §§ 823 ff. BGB. Seine Leute sind seine Ver-
richtungsgehilfen, weil er sie in dieser Fallgruppe nicht den Weisungen des
Absenders unterstellt hat. § 434 HGB kommt, wenn der Verlust oder die Wert-
minderung des Guts vor Übernahme entstanden ist, nicht zum Tragen, da es
sich bei der Haftung des Frachtführers dann nicht um eine Obhutshaftung im
Sinne des § 425 Abs. 1 HGB handelt. Wohl aber greift § 433 HGB bei anderen
als Güterschäden infolge Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschrei-
tung im Sinne des § 425 Abs. 1 HGB ein.

89 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seiten 131/132, Randnummer 11

90 BGH, Urteil vom 28.05.1971, I ZR 149/69, VersR 1971, Seiten 755/756

**74 HGB-Frachtrecht
Mithilfe bei Verladepflicht des Anderen**

Dort, wo das Gut z. B. durch fehlerhafte Verstauung nach der Übernahme während des Transports Schaden genommen oder das Verhalten des Frachtführers zu einer Lieferfristüberschreitung geführt hat, sind allerdings ausschließlich die §§ 425 ff., 434 ff. HGB einschlägig.⁹¹

Urteil 45: § 412 HGB

Ist der Frachtführer nicht zum Abladen des Gutes verpflichtet, so stellt die Mithilfe des Fahrers nur eine Gefälligkeit dar; er ist insoweit nicht Erfüllungsgehilfe des Frachtführers.⁹² Gemäß § 412 HGB obliegt es dem Frachtführer lediglich, das Gut zu transportieren und nicht etwa es auch abzuladen.

Eine Haftung der Beklagten käme allenfalls aus § 831 BGB in Betracht, wozu ein Vortrag fehlt.

Die bloße Behauptung einer in Abweichung der gesetzlichen Regelung getroffenen haftungsbegründenden Vereinbarung bedarf nach Bestreiten durch die Beklagte eines substantiierten Vortrages hinsichtlich des Umstandes, Ortes und der Zeit dieser Vereinbarung. Ein solcher Vortrag ist nicht hinreichend dargetan.

91 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 132, Randnummer 11

92 AG Bonn, Urteil vom 14.09.2000, 16 C 189/00, TranspR 2000, Seiten 466/467

Frachtführer überlässt dem Absender Personal

Überlässt der Frachtführer, der nicht zur Verladung verpflichtet ist, dem Absender (gefälligkeitshalber) lediglich einen oder mehrere seiner Leute, die nach Weisung und unter der Oberaufsicht des Absenders bei der Verladung mitwirken, so sind diese Hilfspersonen keine Erfüllungsgehilfen des Frachtführers. Es gelten hier die für Leiharbeitnehmer entwickelten Grundsätze (Haftung wegen positiver Vertragsverletzung bei Auswahlverschulden).⁹³ Der Frachtführer hat für sie weder gemäß § 278 BGB noch gemäß § 428 HGB einzustehen.⁹⁴

Anders ist die Situation, wenn Hilfspersonen die Verladung auf Weisung des Frachtführers verantwortlich übernehmen sollen, also im Rahmen der vom Frachtführer geleisteten Gefälligkeit dessen Gehilfen sein sollen. Es gelten dann die für die Mitwirkung des Frachtführers entwickelten Gefälligkeitsgrundsätze.

Die Hilfsperson des Frachtführers wird auf eigene Faust unter Leitung des Absenders tätig

Hat eine Hilfsperson auf eigene Faust unter Leitung des Absenders verladen, so haftet der Frachtführer weder aus §§ 280, 282 BGB, 425 ff. HGB noch aus den §§ 280, 311 Abs. 2 in Verbindung mit §§ 278, 831 BGB, es sei denn, dass den Frachtführer ein für den Schaden ursächliches Auswahl- oder Anleitungsverschulden trifft, weil er z. B. an seine Hilfsperson, die schon öfter Schäden verursacht hat, nicht die Weisung erteilt hat, die Mitwirkung bei der Verladung unter allen Umständen zu unterlassen.

Die tätig gewordene Hilfsperson haftet selbst gemäß § 823 BGB, u. U. auch aus den §§ 280, 282 BGB. Auf § 436 HGB darf sie sich nicht berufen; denn sie ist nicht als Hilfsperson des Frachtführers aktiv geworden.⁹⁵

⁹³ BGH, Urteil vom 09.03.1971, VI ZR 138/69, NJW 1971, Seiten 1129/1130

⁹⁴ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 132, Rd.-Nr. 12

⁹⁵ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 133, Rd.-Nr. 13

Die Hilfsperson des Frachtführers wird ohne Wissen des Absenders auf eigene Faust tätig

Hat eine Hilfsperson auf eigene Faust verladen und ist ihr hierbei ein Fehler unterlaufen, so kommt eine Haftung des Frachtführers wegen Schutzpflichtverletzung (§§ 280, 282, 278, 241 Abs. 2 BGB, 428 HGB) in Betracht.

Außerdem kommt eine Haftung des Frachtführers gemäß § 831 BGB und eine Haftung der Hilfsperson gemäß § 823 BGB in Betracht, wenn der Schaden vor Übernahme des Guts entstanden ist.

Tritt der Güterschaden erst nach der Übernahme im Sinne des § 425 Abs. 1 HGB ein oder führt das Fehlverhalten der Hilfsperson zu einer Lieferfristüberschreitung, so ist an eine Haftung des Frachtführers gemäß § 425 HGB zu denken, denn es ist davon auszugehen, dass die Leute des Frachtführers im Sinne des § 428 HGB im Rahmen ihrer Verrichtung handeln. Bei nach der Übernahme entstehenden Schäden sind die §§ 434, 436 HGB zu beachten.⁹⁶

Urteil 46: § 412 HGB / § 435 HGB

Nimmt der Frachtführer am Bestimmungsort die Entladung seines Lkw von sich aus ohne Absprache mit dem Empfänger vor, so handelt er in eigener Verantwortung und haftet für bei der Entladung entstehende Güterschäden.⁹⁷ Daraus folgt, dass der Fahrer nicht als Erfüllungsgehilfe eines anderen oder aus Gefälligkeit für diesen, sondern in eigener Verantwortung agierte, bevor die Empfängerin ihrerseits ihre Bereitschaft zur Entladung angezeigt hatte.

Wenn der Fahrer bewusst eine Hebebühne überlastet, handelt er leichtfertig im Sinne des § 435 HGB.

1. Zwischenergebnis

„Es scheint mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden zu sein, ein juristisches Problem zu lösen, wenn es erst einmal zu einem solchen gemacht worden ist“.

⁹⁶ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seiten 133/134, Rd.-Nr. 14

⁹⁷ LG Hamburg, Urteil vom 06.11.2000, 419 O 79/99, TranspR 2001, Seiten 303-305

- ☞ Hier kann man für die Praxis nur den Hinweis geben: Entscheidend ist, wer tatsächlich die Verladung durchführt und hierbei die Oberaufsicht und die Leitung übernommen hat.

Mitwirkung des Absenders oder seiner Hilfspersonen bei Verladepflicht des Frachtführers

Allgemeines

Leider kommt es auch häufig vor, dass der Absender dem Frachtführer trotz Verladepflicht des Frachtführers bei der Beladung hilft, sei es, weil der Frachtführer mit seinen Hilfsmitteln die Beladung nicht vornehmen kann oder sei es, weil die Leute des Absenders keine Wartezeiten in Kauf nehmen und damit Überstunden machen wollen.

Mitwirkung des Absenders oder in dessen Auftrag einer seiner Hilfspersonen

Zunächst ist zu prüfen, ob die Mitwirkung des Absenders eine (stillschweigende) Abrede zugrunde liegt, derzufolge der Absender die Verladepflicht übernimmt.

Ist dies zu verneinen, so ist zu beachten, dass die Verladezeit in den Obhutszeitraum gemäß § 425 Abs. 1 HGB des Frachtführers fällt.

Urteil 47: § 6 AGNB / § 14 AGNB

Helfen Mitarbeiter des Absenders bei der Befestigung einer Maschine mit, unterstützen sie dabei allenfalls den Fahrer bei der Erfüllung seiner Verpflichtung. In einem solchen rein tatsächlichen Verhalten liegt aber noch nicht die vertragliche Verpflichtung einer nach den üblichen Geschäftsbedingungen vom Frachtführer zu erfüllenden Verpflichtung.⁹⁸

Der Frachtführer kann sich u. U. gemäß § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB entlasten.⁹⁹

98 OLG Düsseldorf, Urteil vom 14.05.1970, 18 U 160/69, VersR 1971, Seiten 148/149

99 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 134, Rd.-Nr. 15

Es erscheint aber sachgerecht, den Absender in solchen Fällen als Gehilfen des Frachtführers zu qualifizieren, wenn der Absender oder dessen Leute unter der Oberaufsicht und nach den Weisungen des ladepflichtigen Frachtführers bei der Verladung geholfen haben.¹⁰⁰

Anders ist die Situation, wenn die Aktivitäten des Absenders ohne Wissen und Wollen des Frachtführers erfolgen. In solchen Fällen greift § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB ein, da der Absender dann nicht als Gehilfe des Frachtführers fungiert.¹⁰¹

Absender überlässt dem Frachtführer Personal

Die Haftung des Frachtführers aus § 425 HGB bleibt unberührt; denn das Personal zählt nicht zu den Erfüllungsgehilfen des Absenders.

§ 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB greift nicht ein, weil sich der Absender nicht in eigener Verantwortung und selbst leitend an der Verladung beteiligt.¹⁰²

Hat der Frachtführer den Absender gebeten, die Verladung zu übernehmen, weil er z. B. zur Verladung mit seinen Hilfsmitteln außerstande ist, so wird man den Absender ebenfalls als Gehilfen des Frachtführers qualifizieren müssen, so dass § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB unanwendbar ist. Zwar macht sich der Absender bei Verschulden seinerseits gemäß §§ 280 ff. BGB oder §§ 311 Abs. 2, 280 Abs. 1 BGB gegenüber dem Frachtführer schadensersatzpflichtig, so dass er seine Forderung aus § 425 Abs. 1 HGB nicht durchsetzen kann. Er behält aber bei dieser Lösung seinen Anspruch aus § 425 Abs. 1 HGB, wenn ihn kein Verschulden trifft. Dies ist sachgerecht, weil man den Absender, der großzügig Hilfe leistet, nicht verschuldensunabhängig das Risiko des Transports auferlegen sollte, das im Rahmen des Frachtvertrages der Frachtführer in den Grenzen des § 426 HGB übernommen hatte.¹⁰³

100 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 381, Rd.-Nr. 58

101 ähnlich: Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seiten 378/379, Rd.-Nr. 50

102 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 134, Rd.-Nr. 16

103 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seiten 381/382, Rd.-Nr. 58

Hilfspersonen des Absenders wird auf eigene Faust unter Leitung des Frachtführers tätig

Die Haftung des Frachtführers aus § 425 HGB wird durch § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB nicht eingeschränkt; denn der Absender lädt nicht in eigener Verantwortung.

Das Verhalten der Hilfspersonen kann dem Absender im Rahmen des § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB nicht zugerechnet werden, weil jene unter der Leitung des Frachtführers stehen.

Allenfalls kommt eine Haftung des Absenders gemäß § 280 BGB (Auswahlverschulden) oder ein Mitverschulden im Sinne des § 425 Abs. 2 HGB in Betracht, wenn der Absender einer bekannt unzuverlässigen Hilfsperson nicht Weisung gegeben hat, sich aus dem Verladegeschäft herauszuhalten.

Die Hilfsperson haftet im Rahmen der §§ 823 ff. BGB.¹⁰⁴

Hilfsperson des Absenders wird ohne Wissen des Frachtführers auf eigene Faust tätig

§ 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB greift ein.

Der Absender hat sich zwar nicht selbst eigenverantwortlich bei der Verladung betätigt. Ihm ist aber das Verhalten seiner Hilfspersonen analog § 278 BGB (weil vor Übernahme des Gutes) und gemäß § 425 Abs. 2 HGB zuzurechnen, da diese nicht nur bei Gelegenheit ihrer Verrichtungen schädigend handeln.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 134, Rd.-Nr. 17

¹⁰⁵ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 134, Rd.-Nr. 18

2. Zwischenergebnis

Siehe 1. Zwischenergebnis!

„Es scheint mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden zu sein, ein juristisches Problem zu lösen, wenn es erst einmal zu einem solchen gemacht worden ist“.

- ☞ Hier kann man für die Praxis nur den Hinweis geben: Entscheidend ist, wer tatsächlich die Verladung durchführt und hierbei die Oberaufsicht und die –Leitung übernommen hat.

- ☞ Die Mitwirkung des Absenders oder Frachtführers spielt in der Rechtsprechung nur eine geringe Rolle, weil sich immer jemand finden lässt, der die Oberaufsicht und die Leitung über die Verladung übernommen hatte.

- ☞ Trotzdem kann man den Absendern und Frachtführern nur empfehlen: Greifen Sie nie in die Verantwortlichkeiten des anderen ein.

Haftungsausschlüsse

Mitwirkendes Verschulden des Absenders oder Empfängers gemäß § 425 Abs. 2 HGB

Nach § 425 Abs. 2 HGB kann ein Verhalten des Absenders oder Empfängers zu einer Schadenteilung führen und den Frachtführer von der Leistung befreien, zumindest soweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

Abbildung 10: § 425 HGB (Haftung für Güter- und Verspätungsschäden, Schadensteilung)

§ 425 HGB Haftung für Güter- und Verspätungsschäden. Schadensteilung

- (1) Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht.
- (2) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Absenders oder des Empfängers oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

§ 425 Abs. 2 HGB soll alle Fälle mitwirkenden Verschuldens in einer Vorschrift erfassen und soll verdeutlichen, dass dieser Grundsatz für alle nachfolgenden Haftungsfälle (also auch für § 427 HGB) gilt.¹⁰⁶

Das Verhalten beim Verladen und Verstauen gibt nur dort Anlass zu einer Schadensteilung gemäß § 425 Abs. 2 HGB, wo es den Anforderungen eines vertragskonformen Transports nicht objektiv sachgerecht Rechnung trägt. Der primär einschlägige § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB kann zu einem vollen Haftungsausschluss führen.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 338, Rd.-Nr. 69

¹⁰⁷ Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 340, Rd.-Nr. 73

Das im Rahmen der Schadenteilung haftungsrelevante, schadenskausale Verhalten von Absender / Empfänger kann auch darin bestehen, dass einer von beiden es pflichtwidrig unterlassen hat, den Frachtführer auf eine besondere, mit der Beförderung des Gutes verbundene Gefahr hinzuweisen; umso mehr, wenn der Frachtführer diese trotz Anwendung kaufmannsordentlicher Sorgfalt (§ 347 i.V.m. § 276 BGB) nicht erkennen musste.¹⁰⁸

Tatbeiträge aus der Risikosphäre des Absenders (evtl. auch des Empfängers) sind

- die in § 414 Abs. 1 Nr. 1-4 HGB, ferner
 - die in § 427 Abs. 1 Nr. 1-6 HGB
- genannten Umstände.

Entscheidend ist im kaufmännischen Verkehr der verschärfte kaufmännischordentliche Sorgfaltsmaßstab (§ 347 HGB), ergänzend und hilfsweise der allgemein-bürgerlich-rechtliche, verkehrserforderliche Sorgfaltsmaßstab (§ 276 BGB). Der höhere Verschuldensgrad kann dazu führen, dass der mindere Verursachungs- (bzw. Verschuldens-) Beitrag des anderen Teils ganz oder teilweise zurücktritt.¹⁰⁹

Inwieweit ein durch den Absender ohne weiteres erkennbarer Verladungsmangel des Frachtführers zu einem Mitverschulden des Absenders führt, ist weder konkret in den Kommentaren noch in der Rechtsprechung behandelt (soweit dem Verfasser bekannt). Allerdings sollte der Absender selbst daran interessiert sein, dass trotz eines Verladungsmangels des Frachtführers das Gut während der Beförderung keinen Schaden erleidet und in einwandfreiem Zustand beim Empfänger ankommt. Im Übrigen werden sicherlich entsprechende Warnhinweise des Absenders an den Frachtführer vor Gericht zu Gunsten des Absenders berücksichtigt.¹¹⁰

108 Fremuth in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 201, Rd.-Nr. 65

109 Fremuth in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 202, Rd.-Nr. 67

110 BGH, Urteil vom 26.03.1962, II ZR 128/60, VersR 1962, Seiten 465-467

Rechtsfolgen bei mangelhafter beförderungssicherer Verladung durch den Absender (§ 427 HGB)

Grundsätze

Gemäß § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB ist der Frachtführer von seiner Haftung befreit, soweit der Güterschaden oder die Lieferfristüberschreitung auf Behandeln, Verladen oder Entladen durch den Absender oder den Empfänger zurückzuführen ist.

Abbildung 11: § 427 HGB -Frachtgeschäft- (Besondere Haftungsausschlussgründe)

§ 427 HGB (Besondere Haftungsausschlussgründe)

- (1) Der Frachtführer ist von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist:
 1. vereinbarte oder der Übung entsprechenden Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen oder Verladung auf Deck;
 2. ungenügende Verpackung durch den Absender;
 3. Behandlung, Verladung oder Entladung des Gutes durch den Absender oder den Empfänger;
 4. natürliche Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normaler Schwund, führt;
 5. ungenügende Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Absender;
 6. Beförderung lebender Tiere.
- (2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einer der in Absatz 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist. Diese Vermutung gilt im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 nicht bei außergewöhnlich großem Verlust.
- (3) Der Frachtführer kann sich auf Absatz 1 Nr. 1 nur berufen, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist nicht darauf zurückzuführen ist, dass der Frachtführer besondere Weisungen des Absenders im Hinblick auf die Beförderung des Gutes nicht beachtet hat.

- (4) Ist der Frachtführer nach dem Frachtvertrag verpflichtet, das Gut gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen besonders zu schützen, so kann er sich auf Absatz 1 Nr. 4 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung besonderer Einrichtungen, getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.
- (5) Der Frachtführer kann sich auf Absatz 1 Nr. 6 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

☞ Nach dem Wortlaut von § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB ist nicht die vertragliche Pflichtenverteilung, sondern die tatsächliche Einwirkung auf das Gut maßgebend.¹¹¹

☞ Dem Absender bzw. Empfänger sind Dritte gleichgestellt, die unter Oberaufsicht und Weisung des Absenders oder Empfängers tätig werden.¹¹²

Abgrenzung betriebs- und beförderungssichere Verladung

In diesen Fällen erfolgt eine Schadensquotelung entsprechend den beiderseitigen schuldhaften Verursachungsbeiträgen.

Haftung:

75 % Frachtführer

- mangelhafte Betriebssicherheit +
- Fahrer wurde vom Absender auf Kopflastigkeit hingewiesen

25 % Absender

- mangelhafte Beförderungssicherheit

111 Fremuth in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 220, Rd.-Nr.22

112 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 377, Rd.-Nr. 48

Urteil 48: § 17 Abs. 1 KVO / § 254 Abs. 1 BGB

Die Sicherung einer kopplastigen Maschine auf einem Lkw mit nur zwei Spanngurten ist unzureichend bei einem Transport von Dingden-Hamminkeln nach Werther.

Sowohl aus § 17 Abs. 1 KVO als auch aus der Verkehrssitte im allgemeinen Frachtrecht ist der Absender zur beförderungssicheren Verladung verpflichtet, soweit es sich um Ladungsgut handelt. Das ist bei der Abkantmaschine unzweifelhaft der Fall, denn sie nahm geradezu die gesamte Ladefläche des Lkw ein. Für die Betriebssicherheit ist der Frachtführer verantwortlich.¹¹³ Wird der Frachtführer ausdrücklich auf die Kopplastigkeit der Maschine hingewiesen, so muss er wissen, dass besondere Vorkehrungen zu treffen waren, um die Betriebssicherheit des Fahrzeugs zu gewährleisten und Schäden daran während des Transports zu verhindern. Gemäß § 254 Abs. 1 BGB hat der Frachtführer den eingetretenen Schaden überwiegend schuldhaft mit verursacht (3/4 zu Lasten des Frachtführers, 1/4 zu Lasten des Absenders).

Haftung:

50 % Frachtführer

- mangelhafte Betriebssicherheit

50 % Absender

- mangelhafte Beförderungssicherheit

Urteil 49: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO / § 254 Abs. 1 BGB

Verrutschen die jeweils ca. 1,6 Tonnen schweren Paletten auf der Ladefläche infolge der bei Kurvenfahrten auf sie einwirkenden Fliehkräfte, so war eine ausgewogene Schwerpunktage des Hängers insgesamt nicht mehr gewährleistet und es entstand eine Kippgefahr, die die Betriebssicherheit des Lastzugs minderte, weil seine Stabilität insgesamt unzureichend war. Da ersichtlich gegen seitliches Verrutschen keine Befestigungen / Sicherungen angebracht waren, hätte der Frachtführer bzw. dessen Fahrer die Fahrt letztlich nur antreten dürfen, wenn er

113 OLG Hamm, Urteil vom 15.06.1998, 18 U 193/97, TranspR 1999, Seiten 197-201

sich darüber Gewissheit verschafft hätte, dass allein das Gewicht der Paletten in Verbindung mit den davon beeinflussten Reibwerten ein Verrutschen derselben im normalen Fahrbetrieb hätten verhindern können. Eine derartige Gewissheit konnte unter Berücksichtigung der im Speditions- und Fuhrbetrieb allgemein zu beachtenden VDI-Richtlinie 2700 gerade nicht bestehen. Die Abwägung der unfallursächlich gewordenen beiderseitigen schuldhaften Pflichtenverletzungen im Rahmen der Verladung führt zu einer Haftungsteilung im Verhältnis 1:1.¹¹⁴ Die Beachtung der jeweiligen Pflicht zur beförderungs- bzw. zur betriebssicheren Verladung wäre in gleicher Weise geeignet gewesen, den eingetretenen Schaden zu verhindern. Dass die Pflicht zur beförderungssicheren Verladung zeitlich und logisch vorgeht, gibt ihrer Verletzung kein größeres Gewicht gegenüber der Pflicht zur betriebssicheren Verladung. Der Gesetzgeber hat ersichtlich zunächst dem Absender die Pflicht zu einer bestimmten Tätigkeit auferlegt, während er für das Ergebnis dieser Tätigkeit (jedenfalls soweit die Betriebssicherheit tangiert ist) den Unternehmer verantwortlich macht, ohne damit eine Rangfolge dieser Pflichten und damit auch nicht ein unterschiedliches Gewicht ihrer Verletzungen vorzugeben. Dem Absender war in diesem Fall vorzuwerfen, dass er ohne Weiteres hätte erkennen müssen, dass allein das Gewicht der einzelnen Paletten, der u. a. davon abhängige Reibwert (Holzpalette auf Holzladefläche) sowie die Platzierung der Paletten auf der Ladefläche nicht ausreichten, um ein Verrutschen der einzelnen Paletten zu verhindern. Zudem verblieb zu den Seitenwänden der Ladefläche ein Raum von 64 cm, innerhalb dessen die Paletten ohne zusätzliche Sicherung, insbesondere bei Auftreten seitlichen Fliehkräften, hin- und herrutschen konnten. Dies durch geeignete Befestigungen zu verhindern, oblag zunächst dem Absender im Rahmen der beförderungssicheren Verladung. Insoweit trifft ihn auch zumindest ein Fahrlässigkeitsvorwurf. Die Gefahr des Verrutschens seines Ladungsgutes auf der Holzladefläche musste für ihn ebenso evident sein, wie er umgekehrt - zu Recht - erwarten konnte, dass diese Gefahr auch dem Frachtführer ohne Weiteres hätte erkennbar sein müssen.

114 OLG Düsseldorf, Urteil vom 05.12.1996, 18 U 55/96, TransPR 1998, Seiten 110-112 oder VersR 1998, Seiten 614/615

Haftung:

50 % Frachtführer

- mangelhafte Betriebssicherheit

50 % Absender

- mangelhafte Beförderungssicherheit

Urteil 50: § 62 EVO / § 83 Abs. 1 b EVO / § 254 BGB

Übernimmt der Verkehrsunternehmer vom Versender einen verschlossenen Container, ist der Unternehmer zum Zwecke der beförderungssicheren Verladung nicht zur Kontrolle der Güter innerhalb des Containers verpflichtet, weil die ihm obliegende Verladung nur die Stapelung, Befestigung und Verstaung des Containers auf dem Wagen umfasst. Er muss sich aber im Rahmen der von ihm zu verantwortenden Betriebssicherheit -insoweit durchaus in Übereinstimmung mit den Vorschriften der StVO- vergewissern, dass die Art der Beladung und Stauung in den Containern die Stabilität des Fahrzeugs nicht gefährden. Zu diesem Zweck muss er sich u. a. gerade hinsichtlich des Gewichtes bzw. der Gewichtsverteilung sachkundig machen und gegebenenfalls den genauen Stellplatz auf dem Fahrzeug bestimmen, wenn Gefahr für dessen Stabilität besteht. Kann der Transportunternehmer das Betriebsrisiko nicht überblicken oder wären dazu übermäßige Kontrollen notwendig, muss er beim Auftraggeber jedenfalls dann nachfragen, wenn er Anlass zu der Annahme hat, dass möglicherweise keine gleichmäßige Gewichtsverteilung bei der Beladung der Container vorgenommen wurde. In diesem Fall hatte der Transportunternehmer aber keinerlei Erkundigungen zur Gewichtsverteilung eingezogen, obwohl ihm aufgrund der einige Zeit vorher erfolgten Nachfrage des Staplerfahrers bekannt war, dass leere und gefüllte Kästen in den Container abgestellt waren. Die Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge führt zur Haftungsteilung im Verhältnis 1:1. Die Beachtung der jeweiligen Pflicht zur transportsicheren Verpackung bzw. betriebssicheren Verladung wäre in gleicher Weise geeignet gewesen, den eingetretenen Schaden zu verhindern. Dass die Pflicht zur transportsicheren Verpackung zeitlich und logisch vorgeht, gibt ihrer Verletzung kein größeres Gewicht gegenüber der Pflicht zur betriebssicheren Verladung.¹¹⁵

115 OLG Düsseldorf, Urteil vom 20.03.1997, 18 U 108/96, TranspR 1998, Seiten 167-169

Haftung:

50 % Frachtführer

- mangelhafte Betriebssicherheit

50 % Absender

- mangelhafte Beförderungssicherheit

Urteil 51: § 17 Abs. 1 KVO / § 254 BGB

Bei der betriebssicheren Verladung geht es allein darum, durch eine sachgerechte Verteilung der Ladung auf dem Beförderungsmittel Umständen vorzubeugen, die die Stabilität des Fahrzeugs, seine Lenk- und Bremsfähigkeit oder sonst seine Betriebssicherheit beeinträchtigen.¹¹⁶

Der Frachtführer haftet jedoch dafür, dass sein Fahrer gegen die allgemeine Rechtspflicht verstoßen hat, das zur Beförderung übergebene fremde Eigentum vor Beschädigung während des Transports zu schützen.

Die 20 Fensterelemente aus Aluminium waren jeweils im oberen und unteren Bereich durch drei Hartschaumpolster und Wellpappe umgeben, sonst aber unverpackt. Sie wurden senkrecht und beidseitig zu je 10 an einem sog. Galgen, der in der Mitte der Ladefläche aufgebaut war und der auf zwei Stützen geschraubt war, die ihrerseits lose auf der Ladefläche aufstanden, gestellt. Dann wurden die Elemente in sich befestigt. Schließlich wurden die Elemente auf jeder Seite durch jeweils einen horizontalen Spanngurt an den Galgen gebunden, die bordeigenen Gurte vorne und hinten über die Ladung gezogen und zweimal um den Galgen herumgewickelt und festgezurt. Schon nach wenigen Kilometern verrutschten die Fensterelemente in einer Kurve.

Es war, wie sich der Sachverständige ausdrückte, „völlig aus der Welt, dass die gewählte Verladeart ausreichend“ war. Nach dessen leicht nachvollziehbaren und überzeugenden Darstellung ergaben die angebrachten Gurte zur Sicherung des Galgens und die über die Ladung gezogenen Gurte keinen seitlichen Halt für die Fensterelemente. Zudem wäre es erforderlich gewesen, den Galgen mit den Fußteilen auf dem Fahrzeug zu sichern. Nur mit einem solchen geschlossenen Spannsystem jeweils zur rechten und linken Seite vorne und hinten am Galgen

116 OLG München, Urteil vom 15.05.1998, 23 U 5939/97, TranspR 1998, Seiten 467-469

wäre ein Durchrutschen, wie dann tatsächlich geschehen, zu verhindern gewesen. Dabei hätten die die notwendige Bruchlast aufweisenden Spanngurte mit einer Spezialratsche festgezurt und unter Einbau von Messelementen kontrolliert werden müssen.

Die Verschuldensanteile wurden mit jeweils 50 % bemessen.

Haftung:

40 % Frachtführer

- mangelhafte Betriebssicherheit

60 % Absender

- mangelhafte Beförderungssicherheit +
- Fahrer hatte Absender auf Notwendigkeit weiterer Absicherung des Ladegutes hingewiesen

Urteil 52: § 17 Abs. 1 KVO / § 254 BGB

Soweit die jeweilige Lage des zu befördernden Gutes (1 Tonnen schwere Aluminiumbänder, ca. 1,80 m hoch, mit Palettenböden und Palettendeckeln; zur Befestigung wurden auf dem Pritschenboden des Sattelschleppers um die Rollen etwa 3 x 2,8 cm starke Holzleisten aufgenagelt, seitlich verankert wurde die Ladung nicht; der Fahrer hatte zuvor den Absender auf die Notwendigkeit weiterer Absicherung des Ladegutes hingewiesen) und der ihm auf dem Transportmittel verschaffte Halt auf die Standfestigkeit des Fahrzeugs einwirken und dadurch dessen Betriebssicherheit in Frage stellen können, ist für die ausreichende Befestigung der Ladung auch der Frachtführer verantwortlich.¹¹⁷

Die Betriebssicherheit des Fahrzeugs muss nicht nur allgemein in der Richtung gegeben sein, dass es überhaupt ein solches Beförderungsgut aufnehmen kann, sondern sie muss für den konkreten Fall, wie das Gut verladen ist, für die ganze Beförderungsstrecke gewährleistet sein. Das Fahrzeug muss also mit der Ladung jeder Verkehrslage gewachsen sein, mit der auf dem in Aussicht genommenen Weg zu rechnen ist.

117 BGH, Urteil vom 20.03.1970, I ZR 28/69, VersR 1970, Seiten 459-461

Die Bestimmung des Abstellplatzes des Gutes auf dem Fahrzeug ist als eine dem Transportunternehmer obliegende Pflicht anzusehen, weil vom Standort der Ladung maßgeblich die Stabilität des gesamten Fahrzeugs während der Fahrt abhängt. Für die Befestigung kopflastiger Güter, insbesondere ihre horizontale Verankerung, kann nichts anderes gelten. Auch sie beeinflusst die Stabilität des Fahrzeugs, die wiederum dessen Betriebssicherheit bedingt. Durch mangelhafte Sicherung des Ladeguts hervorgerufene Gewichtsschwankungen können die Lenk- und Bremsfähigkeit des Fahrzeugs in der gleichen Richtung beeinträchtigen wie eine falsche Verteilung der Ladung auf dem Beförderungsmittel.

Die Abwägung der beiderseitigen Mitverantwortlichkeiten der Parteien für den eingetretenen Schaden ergibt, dass der Frachtführer mindestens 2/5 und der Absender 3/5 zu tragen hat.

Haftung:

50 % Frachtführer

- mangelhafte Betriebssicherheit

50 % Absender

- mangelhafte Beförderungssicherheit

Urteil 53: § 17 Abs. 1 KVO / § 34 Abs. 1 c KVO / § 254 Abs. 1 BGB

Die Risiken, die sich aus dem Verladen einer Ware mit anschließendem Transport ergeben, können viele verschiedene Ursachen haben. Dabei sind zwei Hauptquellen solcher möglicher Ursachen zu unterscheiden. Die Gefahren ergeben sich entweder aus der besonderen Struktur der Ware oder aus den Besonderheiten des Transportes, z. B. des Transportweges und Transportmittels. Die erste Risikogruppe übersieht am besten der Absender, der entweder Warenkenntnis hat oder sie sich von seinem Auftraggeber verschaffen kann, die anderen Gefahrenmöglichkeiten kennt entsprechend besser der Unternehmer (Frachtführer), weil er ständig mit Frachten unterwegs ist und weil er die Besonderheiten seines Fahrzeugs kennt.¹¹⁸

118 OLG Celle, Urteil vom 09.11.1959, 5 U 78/58, VersR 1960, Seiten 55-57

Danach hat der Absender seine Ware zunächst zu verladen, und zwar so, dass er die Auswirkungen eines normalen Transportes berücksichtigt. Anschließend hat der Unternehmer zu prüfen, ob diese Verladung den Erfordernissen des Transportes gerecht wird. Dabei ist ihm nicht zuzumuten, besondere Transportgefahren für die spezielle Ware zu berücksichtigen, soweit er solche nicht erkennen kann, weil er die Besonderheiten der Ware nicht kennt. Dieses Risiko liegt in der Sphäre des Absenders.

Verantwortung für die „betriebssichere Verladung“ heißt also: Dem Unternehmer obliegt es, seine Berufserfahrung einzusetzen, um Gefahren für die Ladung, die sich aus dem Betriebsbereich ergeben, zu erkennen und entsprechende Weisungen zu geben, wonach die Ladung „zurechtgeladen“ werden soll.

Der Unternehmer hat somit beim Laden an sich nicht mitzuwirken. Er muss die Ladung aber hinterher überprüfen.

Ein Kfz ist nur dann betriebssicher beladen, wenn die Ladung so verteilt, so verwahrt oder befestigt ist, dass sie Personen oder Sachen nicht beschädigen kann. Dem ist nicht genügt, wenn Teile der Ladung „durch einen verhältnismäßig geringfügigen Stoß vom Wagen herabgedrängt werden“. Diese Auslegung bezieht sich auf die Betriebssicherheit im Sinne der StVO. Ist aber ein Fahrzeug wegen seiner Ladung betriebsunsicher im Sinne der StVO, dann gilt dies auch für die Beförderungsbestimmungen (hier: KVO).

Vergegenwärtigt man sich, dass nach einer Fahrstrecke von nur wenigen Kilometern fast alle Tanksäulen auf die Straße stürzten, wobei mehr aus Zufall kein Unbeteiligter beschädigt wurde, muss man folgern: Die Betriebssicherheit war wegen mangelhafter Ladung nicht gewährleistet; hierin liegt die Schadenursache, eine andere ist, ordnungsgemäße Fahrweise unterstellt, nicht zu sehen.

Da sowohl der Absender wie auch der Frachtführer den Unfall verursacht und verschuldet haben, hat es zwischen den Parteien zu einem Schadensausgleich nach § 254 BGB zu kommen (jede Partei hat die Hälfte des Schadens zu tragen).

Sonstiges Mitverschulden des Frachtführers

Durch die in § 427 Abs. 1 HGB gebrauchte Formulierung „soweit“ wird deutlicher als in der CMR („wenn“) klargestellt, dass für sämtliche in § 427 HGB geregelten besonderen Haftungsausschlussgründe der Rechtsgedanke des § 254 BGB -der Schadensteilung bei mitwirkenden Ursachenbeiträgen- heranzuziehen ist.¹¹⁹

Der Frachtführer muss sich also auch dort, wo § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB einschlägig ist, alle ihm zurechenbaren Beiträge entgegenhalten lassen, die zusammen mit den Behandlungs-, Verpackungs- oder Entladefehlern zum Schaden geführt haben. Dabei kommt insbesondere vom Frachtführer zu verantwortende Mängel der betriebssicheren Verladung, Verkehrsunfälle, die Benutzung vertragswidriger Fahrzeuge oder eine gemäß § 426 HGB vorwerfbare Verzögerung des Transports in Betracht. Die dem Frachtführer nach Maßgabe des § 426 HGB zuzurechnenden Schadensbeiträge sind gegen die Gefahrerhöhung infolge der fehlerhaften Behandlung etc. abzuwägen, so dass der Haftungsausschluss voll, nur teilweise oder bei schwerem Verschulden des Frachtführers u. U. überhaupt nicht zum Tragen kommt.¹²⁰

§ 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB greift unabhängig davon ein, ob der Absender, Empfänger oder ihnen zuzurechnende Dritte den Mangel der Behandlung etc. erkennen konnten oder nicht. Dagegen muss sich der Frachtführer nach dem Rechtsgedanken des § 254 BGB entgegenhalten lassen, dass er die Mängel der Behandlung etc. erkennen konnte.¹²¹ Da der Frachtführer dafür zu sorgen hat, dass Schäden nach Maßgabe des § 426 HGB vermieden und deren Folgen abgewendet werden, wird man dem Frachtführer über die Betriebsunsicherheit der Verladung hinaus zurechnen müssen, dass er den Mangel positiv kannte oder dass der Mangel offensichtlich war und der Frachtführer gleichwohl keine Schutzvorkehrungen getroffen hatte. Der Frachtführer, der den Mangel

119 Fremuth in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 215, Rd.-Nr. 4

120 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 384, Rd.-Nr. 62

121 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seiten 382/383, Rd.-Nr. 60

**94 HGB-Frachtrecht
Haftungsausschlüsse**

erkennt oder für den der Mangel offen zu Tage liegt, muss dem Absender bzw. Empfänger bzw. deren Hilfspersonen gegenüber den Mangel rügen. Kommt der Frachtführer nicht seiner Pflicht nach, auf evidente oder bekannte Mängel der Behandlung etc. aufmerksam zu machen, so hat er sich das nach den Regeln der Mitverursachung zurechnen zu lassen.

Haftung:

67 % Frachtführer

- mangelhafte Betriebssicherheit +
- überhöhte Geschwindigkeit

33 % Absender

- mangelhafte Beförderungssicherheit

Urteil 54: § 17 Abs. 1 KVO / § 254 Abs. 1 BGB

Schwere Güter in Kisten müssen auf Lastkraftwagen wegen der Rutschgefahr infolge von Fliehkräften bei Kurvenfahrten verkeilt oder verzurrt werden.¹²²

Verstößt der Absender schuldhaft gegen diesen Grundsatz einer ordnungsgemäßen Verladung, so kann bei einem Kippen des beladenen Anhängers gleichwohl der Verschuldensanteil des Frachtführers überwiegen, wenn dieser die fehlerhafte Verladung nicht überprüft oder nicht beanstandet hat und wenn außerdem der Fahrer den Unfall durch überhöhte Geschwindigkeit in einer Kurve mitverursacht hat. Das Gericht legte den Verschuldensanteil des Frachtführers mit 2/3 und des Absenders mit 1/3 fest.

Haftung:

75 % Frachtführer

- mangelhafte Betriebssicherheit +
- trotz Warnung des Empfängers zusätzliche Fahrt zur Nachtzeit vor Ablieferung vorgenommen

25 % Absender

- mangelhafte Beförderungssicherheit

122 OLG Hamm, Urteil vom 31.03.1980, 18 U 34/78, VersR 1980, Seiten 966-968

Urteil 55: § 29 KVO / § 17 Abs. 1 KVO / § 254 BGB

Kann der Frachtführer den Empfangsort (Baustelle stand unter Wasser) nicht erreichen und unternimmt er trotz Warnung des Empfängers eine gefährdende Fahrt zur Nachtzeit, ist ein Mitverschulden von 3/4 des Frachtführers gegeben, obwohl der Absender einen 4,5 Tonnen schweren Kranführerhaus ohne jegliche Befestigung auf den Lkw geladen hatte und das Kranführerhaus bei einer Wendung über die rechte Bordwand kippte und beschädigt wurde.¹²³

Haftung:

100 % Frachtführer

- Die ungenügende seitliche Stabilität der Wände des Aufliegers, die letztendlich zum Verlust der Ladung geführt hat, fällt in den Verantwortungsbereich des Frachtführers, der unzureichende Laderaumbegrenzungen zum Einsatz bringt.

Urteil 56 : §§ 412, 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB

Befährt ein Frachtführer mit einem Sattelzug mit Auflieger eine Kurve mit nicht angepasster Geschwindigkeit, so dass seine Ladung (hier: palettenweise übereinander gestapelte Bierkästen) die zu schwachen seitlichen Befestigungen des Laderaums durchbricht und auf die Fahrbahn stürzt, scheidet eine Mithaftung des Auftraggebers, insbesondere wegen angeblich unzureichender Verpackung der Bierkästen aus.¹²⁴

Schäden an dem Transportgut, die auf unsachgemäße Verstauung oder Verladung zurückzuführen sein können (gesetzliche Vermutung des § 427 Abs. 2 HGB), bei einer Verladung durch den Absender (als gesetzliche Grundregel, § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB) sind grundsätzlich diesem anzulasten. Dies gilt jedoch nicht uneingeschränkt und ist im vorliegenden Fall aus folgenden Erwägungen nicht gegeben:

Der Verladende kann grundsätzlich voraussetzen, dass der Frachtführer ein beförderungssicheres Transportmittel zur Verfügung stellt, auch in Hinblick auf die Sta-

123 BGH, Urteil vom 21.04.1960, II ZR 21/58, VersR 1960, Seiten 530-535

124 LG Gießen, Urteil vom 20.11.2002, 1 S 233/02, NJW-RR 2003, Seiten 403/404

bilität der Seitenwände. Die dünnen Seitenrungen in Verbindung mit 3 cm starken Querlatten (Holzspiegel) waren offensichtlich unzureichend, Fliehkräfte von acht, im Block übereinander gestapelten Bierkästen aufzuhalten, wie sie bei einem zu schnellen Durchfahren einer Kurve entstehen können. Der Frachtführer hatte es selbst übernommen, für eine Sicherung der Ladung des Getränketransports gegen Verrutschen durch Einbringen von Querlatten und Verzurrungen der Plane zu sorgen und die getroffenen Maßnahmen fälschlicherweise für ausreichend gehalten. Die sichere Platzierung des Guts auf der Ladefläche auch im Hinblick auf das Auftreten von Fliehkräften bei Kurvenfahrt mit angemessener Geschwindigkeit, die zunächst Sache des Absenders ist, ist zu trennen von der den Frachtführer treffenden betriebssicheren Verladung (§ 412 Abs. 1 Satz 2 HGB) und der Verpflichtung, ein Ausbrechen der Ladung durch ausreichende Vorkehrungen am Transportmittel selbst zu verhindern. Anhaltspunkte für ein auf eine falsche, Zwischenräume lassende Beladung zurückführendes „Aufschaukeln“ der Ladung lassen sich nicht finden. Die ungenügende seitliche Stabilität der Wände des Aufliegers, die letztendlich zum Verlust der Ladung geführt hat, fällt in den Verantwortungsbereich des Frachtführers, der unzureichende Laderaumbegrenzungen zum Einsatz bringt. Denn er und nicht der Verloader oder seine Erfüllungsgehilfen stellt das Fahrzeug samt Sicherungsvorkehrungen und Spannmateriale zur Verfügung und muss auf eine ausreichende und ordnungsgemäße Sicherung insoweit hinwirken. Die vom Frachtführer übernommene Überprüfung des aufgeladenen, hochgestapelten Transportguts auf Stabilität und Halt ist auch Teil der vom Frachtführer gemäß § 412 Abs. 1 Satz 2 HGB zu gewährenden Betriebssicherheit des Lastwagens für die gesamte Beförderungsstrecke. Denn ein mögliches Ausbrechen schwerer Kisten von der Ladefläche beeinträchtigt stets auch die Betriebssicherheit des gesamten Fahrzeugs, das mit der unzureichenden seitlichen Absicherung nicht jeder Verkehrslage gewachsen ist.

Ein Haftungsausschluss oder ein zu gewichtiges Mitverschulden des Absenders lässt sich nicht ableiten.

Haftung:

100 % Frachtführer

- Qualifiziertes Verschulden im Sinne von § 435 HGB, weil Fahrer trotz des Bewusstseins, dass das Schwergewicht der Ladung auf dem Anhänger lag und er dadurch eine erhebliche Instabilität des Lastzuges zu beachten hatte, mit überhöhter Geschwindigkeit in eine Kurve fuhr, und der Frachtführer außerdem den Verdacht des Sekundenschlafs und der damit verbundenen Einhaltung der Ruhezeiten nicht ausräumen konnte, weil er den Fahrtschreiber vom Vortage trotz der ihm bekannten Aufbewahrungspflicht nicht vorlegen konnte.

Urteil 57: § 435 HGB

Ist dem Fahrer bewusst, dass das Schwergewicht seiner Ladung (Autoteile; Transport von Dormagen nach Bochum; Unfall vom 18.02.2000 auf der BAB 40 bei km 16,2 auf der Höhe der Anschlussstelle Dortmund-Lütgendortmund; Schadenhöhe: EUR 138.598,42) auf dem Anhänger liegt und er dadurch eine erhebliche Instabilität seines Lastzuges zu beachten hat, so ist das Einfahren in einen Kurvenbereich mit über 80 km/h als leichtfertig im Sinne von § 435 HGB zu bewerten, wenn der Verdacht des Sekundenschlafes nicht ausgeräumt werden kann und der Frachtführer seiner prozessualen Aufklärungspflicht nur unzureichend nachkommt (hier: Aufklärung darüber, ob der Lkw-Fahrer die vorgeschriebenen Ruhezeiten eingehalten hatte, erschwert, indem er sich zur Vorlage des Fahrtschreibers vom Vortage trotz der ihm bekannten Aufbewahrungspflichten außerstande gesehen hat).¹²⁵

Beweispflicht

Beruft sich der Frachtführer auf den Haftungsausschluss, hat er den Lade- bzw. Behandlungsfehler des Absenders / Empfängers bzw. des für diesen handelnden Dritten nachzuweisen.¹²⁶

Da der BGH¹²⁷ im Einklang mit der h. M. zu Artikel 17 Abs. 4 c CMR entgegen dem Wortlaut der Vorschrift vom Frachtführer erwartet, dass dieser präzise Umstände vorträgt und gegebenenfalls beweist, aus denen sich eine Unzulänglichkeit der Behandlung etc. ergibt, muss der Frachtführer auch im Rahmen des § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB die Mangelhaftigkeit der Behandlung etc. vortragen und beweisen.¹²⁸ Der Frachtführer muss mithin in Parallele zu Artikel 17 Abs. 4 c CMR voll beweisen, dass die Behandlung etc. mangelhaft war und dass der nachgewiesene Mangel eine nicht fern liegende Ursache des Schadens sein kann. Der BGH¹²⁹ fordert im Rahmen der CMR den Nachweis einer konkreten Gefahr oder eines lebenserfahrungsgemäßen Zusammenhangs zwischen Schaden und Gefahr. Es darf sich nicht die Annahme aufdrängen, dass der Schaden einem Fehlverhalten des Frachtführers entspringt. Der Vollbeweis für den Verladefehler kann auch mittels eines Anscheinsbeweises geführt werden. Hierfür reicht es jedoch nicht aus, dass sich der Frachtführer auf einen normal unfallfreien Beförderungsablauf beruft.¹³⁰

Der Anspruchsberechtigte kann danach diesen Nachweis widerlegen oder zusätzliche, weitere schadensbegründende Umstände nachweisen.

126 Fremuth in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 221, Rd.-Nr. 27

127 BGH, Urteil vom 28.03.1985, I ZR 194/82, TranspR 1985, Seiten 261-264

128 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 385, Rd.-Nr. 64

129 BGH, Urteil vom 15.06.2000, I ZR 55/98, TranspR 2000, Seiten 459-462

130 BGH, Urteil vom 04.10.1984, I ZR 112/82, TranspR 1985, Seiten 125-127

Außervertragliche Ansprüche (§ 434 HGB)

Gemäß § 434 Abs. 1 HGB kann sich der Frachtführer wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist auch auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen der §§ 407-450 HGB berufen, wenn der Absender oder Empfänger außervertragliche Ansprüche gegenüber dem Frachtführer geltend macht.

Abbildung 12: § 434 HGB -Frachtgeschäft- (Außervertragliche Ansprüche)

§ 434 HGB (Außervertragliche Ansprüche)

- (1) Die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten auch für einen außervertraglichen Anspruch des Absenders oder des Empfängers gegen den Frachtführer wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist.
- (2) Der Frachtführer kann auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Die Einwendungen können jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn
 1. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Frachtführer die fehlende Befugnis des Absenders, das Gut zu versenden, kannte oder fahrlässig nicht kannte oder
 2. das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, abhanden gekommen ist.

Nach § 434 Abs. 2 HGB kann sich der Frachtführer bei außervertraglichen Ansprüchen vertragsfremder Dritter ebenfalls auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen der §§ 407-450 HGB berufen.

100 HGB-Frachtrecht
Außervertragliche Ansprüche (§ 434 HGB)

Dies gilt nicht, wenn

1. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Frachtführer die fehlende Befugnis des Absenders, das Gut zu versenden, kannte oder fahrlässig nicht kannte oder
2. das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, abhanden gekommen ist.

Zusammenfassung

Es ist zwar für den Frachtführer oder dessen Verkehrshaftungsversicherer nicht einfach, den Ladungssicherungsmangel zu beweisen, dennoch kann der Anspruchsteller manchmal leer ausgehen.

Wie die Gerichtsurteile zeigen, stellen die Richter weniger auf die Verladepflichten nach § 412 Abs. 1 HGB ab, sondern orientieren sich daran, wer die Ladungssicherung (in Oberaufsicht) tatsächlich vorgenommen hat.

Hier sind daher gute Zeugen mit Langzeitgedächtnis und Aufzeichnungen oder sofortige Beweissicherungsmaßnahmen wichtig, denn der Gerichtstermin wird immer erst Monate nach der tatsächlichen Verladung stattfinden.

Darüber hinaus lassen sich den Gerichtsurteilen folgende allgemeine Hinweise entnehmen:

- ☞ Entscheidend ist, wer die tatsächliche Verladung durchführt und hierbei die Oberaufsicht und -Leitung übernommen hat, nicht die Rechtspflicht zur Verladung.
- ☞ Verrutscht die Ladung, liegt sowohl ein Fehler des Absenders (nicht beförderungssichere Verladung) als auch ein Fehler des Frachtführers (nicht betriebssichere Verladung) vor, die grundsätzlich zu einer Haftungsteilung von 1:1 führen.
- ☞ Ist das Gut nach Umkippen des Lkw nach wie vor auf dem Lkw befestigt, liegt nur ein Fehler des Frachtführers (nicht betriebssichere Verladung) vor, der grundsätzlich nur zu einer Haftung des Frachtführers führt.
- ☞ Sind über die mangelhafte beförderungssichere und betriebssichere Verladung hinaus weitere Ursachen für den Schaden ursächlich, z. B. mangelhafte Verpackung durch den Absender, überhöhte Geschwindig-

102 Zusammenfassung

keit oder sonstige Fahrfehler durch den Frachtführer, erfolgt eine Schadensquotelung entsprechend den beiderseitigen schuldhaften Verursachungsbeiträgen.

- ☞ Ein Verladefehler beim Umladen durch den Frachtführer führt nur zu einer Haftung des Frachtführers.

Beförderung von Umzugsgut (§§ 451 a, 451 d HGB) Allgemeines

Die Beförderung muss Umzugsgut zum Gegenstand haben. Maßgeblich ist hierbei nicht die objektive Qualifikation des Gutes, sondern die Erkennbarkeit der Funktion des Gutes aus der Perspektive des Frachtführers. Dabei kommt es auf die Erkennbarkeit bei Vertragsschluss an; denn auf der Grundlage des aus Sicht bei Vertragsschluss einschlägigen Rechts kalkuliert der Frachtführer seine Preise, ist er bereit, Risiken zu übernehmen, und ist er in der Lage, seiner Obliegenheiten gemäß § 451 g Satz 1 HGB nachzukommen. Bei Verträgen mit Verbrauchern (§ 414 Abs. 4 HGB) zum Transport von Möbeln hat der Frachtführer im Zweifel von einem Umzugstransport auszugehen. Jedenfalls hat er sich zu erkundigen. Dort wo ein Frachtführer einen Container zu befördern verspricht, in dem sich Umzugsgut befindet, ist dagegen diese Eigenschaft des Gutes im Zweifel zu vermuten.¹³¹

Umzugsgut ist (gebrauchte) Wohnungs-, Büro-, Schul- oder Institutseinrichtung¹³², sowie Heirats- und Erbgut¹³³. Ihnen ist gemeinsam, dass es sich um Sachgesamtheiten handelt, die bereits ganz oder teilweise einem einheitlichen Zweck gedient haben und weiterhin diesem Zweck zu dienen bestimmt sind (z. B. Wohnungseinrichtung, einschließlich der in Nebenräumen aufbewahrten Sachen).

Die Beförderung von Handelsmöbeln unterliegt den Regeln des allgemeinen Frachtrechts (§§ 407 bis 450 HGB).¹³⁴

131 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 594, Rd.-Nr. 3

132 Eckardt in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 382, Rd.-Nr. 2

133 Koller: Transportrecht, 5. Auflage 2004, Seite 594, Rd.-Nr. 3

134 Eckardt in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 381, Rd.-Nr. 2

Grundsatz: Beförderungs- und betriebssichere Verladung durch Frachtführer

Gemäß § 451 a HGB hat der Frachtführer -anders als bei Handelsgütern gemäß § 412 Abs. 1 HGB- das Umzugsgut beförderungssicher zu verladen (laden, stauen, befestigen) sowie zu entladen. Er hat auch für die betriebssichere Verladung zu sorgen (§ 412 Abs.1 Satz 2 HGB).

Abbildung 13: § 451 a HGB –Beförderung von Umzugsgut- (Pflichten des Frachtführers)

§ 451a HGB (Pflichten des Frachtführers)

- (1) Die Pflichten des Frachtführers umfassen auch das Ab- und Aufbauen der Möbel sowie das Ver- und Entladen des Umzugsgutes.
- (2) Ist der Absender ein Verbraucher (§ 414 Abs. 4), so zählt zu den Pflichten des Frachtführers ferner die Ausführung sonstiger auf den Umzug bezogener Leistungen wie die Verpackung und Kennzeichnung des Umzugsgutes.

1. Ausnahme: Beförderungssichere Verladung durch Absender aufgrund vertraglicher Vereinbarung

Die beförderungssichere Verladung kann vom Absender vertraglich übernommen werden (Umkehrschluss aus § 451 d Abs. 1 Nr. 3 HGB); jedoch bleibt auch dann der Frachtführer für die betriebssichere Verladung verantwortlich. Hat der Absender vertraglich die Ladepflicht übernommen, haftet er verschuldensunabhängig für Ladefehler und kausale Sach- und Vermögensschäden am Beförderungsgut Dritter (Beiladung), an Fahrzeugen und Geräten des Frachtführers.¹³⁵

Darüber hinaus ist in diesem Fall der Ersatz des Schadens am Gut des Absenders nach § 451 d Abs. 1 Nr. 3 HGB ausgeschlossen.

Abbildung 14: § 451 d HGB –Beförderung von Umzugsgut- (Besondere Haftungsausschlussgründe)

§ 451d HGB (Besondere Haftungsausschlussgründe)

- (1) Abweichend von § 427 ist der Frachtführer von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist:
1. Beförderung von Edelmetallen, Juwelen, Edelsteinen, Geld, Briefmarken, Münzen, Wertpapieren oder Urkunden;
 2. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung durch den Absender;
 3. Behandeln, Verladen oder Entladen des Gutes durch den Absender;
 4. Beförderung von nicht vom Frachtführer verpacktem Gut in Behältern;
 5. Verladen oder Entladen von Gut, dessen Größe oder Gewicht den Raumverhältnissen an der Ladestelle oder Entladestelle nicht entspricht, sofern der Frachtführer den Absender auf die Gefahr einer Beschädigung vorher hingewiesen und der Absender auf der Durchführung der Leistung bestanden hat;

¹³⁵ Eckardt in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seite 385, Rd.-Nr. 3

106 **Beförderung von Umzugsgut (§§ 451a, 451d HGB)**

1. Ausnahme: Beförderungssicherere Verladung durch Absender aufgrund vertraglicher Vereinbarung

6. Beförderung lebender Tiere oder von Pflanzen;
 7. natürliche oder mangelhafte Beschaffenheit des Gutes, der zufolge es besonders leicht Schäden, insbesondere durch Bruch, Funktionsstörungen, Rost, inneren Verderb oder Auslaufen, erleidet.
- (2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einer der in Absatz 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist.
- (3) Der Frachtführer kann sich auf Absatz 1 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

2. Ausnahme: Gut von besonderer Größe und Gewicht

Gemäß § 451 d Abs. 1 Nr. 5 muss der Frachtführer ebenfalls nicht haften, wenn das Verladen oder Entladen von Gut, dessen Größe oder Gewicht den Raumverhältnissen an der Ladestelle oder Entladestelle nicht entspricht, sofern der Frachtführer den Absender auf die Gefahren einer Beschädigung vorher hingewiesen und der Absender auf die Durchführung der Leistung bestanden hat.

Beispiel: Zu enge Treppenhäuser, Türen usw. Die Haftung des Frachtführers entfällt nur dann, wenn er

- a) sorgfältig arbeitet und
- b) den Absender (nicht auch den Empfänger!) auf die Schwierigkeiten / Schadensrisiken hingewiesen und
- c) der Absender auf die Durchführung der Leistung bestanden hat.

Verletzt der Frachtführer diese Pflicht, haftet er nach § 425 HGB.¹³⁶

¹³⁶ Eckardt in Fremuth/Thume: Kommentar zum Transportrecht, 1. Auflage 2000, Seiten 389/390, Rd.-Nr. 2

Praktische Hinweise

Aufgrund der großen Rechtsunsicherheiten sollten sich die an der Ladungssicherung beteiligten Personen folgende Kontrollfragen stellen:

Für den Absender:

- Bin ich meiner Pflicht zur beförderungssicheren Verladung gemäß § 412 HGB ordnungsgemäß nachgekommen?
- Falls der Frachtführer -entgegen § 412 HGB- auch die beförderungssichere Verladung und damit auch die Haftung übernehmen soll, habe ich eine entsprechend eindeutige Vereinbarung schriftlich mit ihm getroffen?
- Sind meinem Personal die Vorschriften hinsichtlich der Haftung bei der Ladungssicherung in Deutschland bekannt und werden sie entsprechend in der Praxis umgesetzt?
- Sind meinem Personal die technischen Regelwerke der Ladungssicherung bekannt und werden sie entsprechend in der Praxis umgesetzt?
- Wird die Einhaltung der Vorschriften und Regelwerke überwacht?
- Wen habe ich in meinem Betrieb mit der Schulung und Kontrolle beauftragt?
- Ist dafür Sorge getragen, dass kein Lkw die Ladestelle mit Ladungssicherungsmängeln verlässt?
- Sind mir die Folgen von Verstößen gegen die Ladungssicherungspflichten bekannt?
- Welche Unterlagen und Anweisungen liegen in meinem Betrieb vor?

Für den Frachtführer:

- Bin ich meiner Pflicht zur betriebssicheren Verladung gemäß § 412 HGB ordnungsgemäß nachgekommen?
- Falls ich aufgrund der Umstände, der Verkehrssitte oder aufgrund einer besonderen Vereinbarung zur beförderungssicheren Verladung verpflichtet bin, habe ich diese besondere Pflicht ordnungsgemäß durchgeführt?
- Bekomme ich ein Entgelt für diese besondere Leistung?
- Sind meinem Personal die Vorschriften hinsichtlich der Haftung bei der Ladungssicherung in Deutschland bekannt und werden sie entsprechend in der Praxis umgesetzt?
- Sind meinem Personal die technischen Regelwerke der Ladungssicherung bekannt und werden sie entsprechend in der Praxis umgesetzt?
- Werden in regelmäßigen Abständen Schulungen zum Thema Ladungssicherung durchgeführt?
- Wird die Einhaltung der Vorschriften und Regelwerke überwacht?
- Wen habe ich in meinem Betrieb mit der Schulung und Kontrolle beauftragt?
- Ist sichergestellt, dass mein Personal nicht in die beförderungssichere Verladung eingreift, wenn hierzu der Absender gemäß § 412 HGB verpflichtet ist?
- Lehne ich die Beförderung ab oder verlange ich Nachbesserung durch den Absender, falls festgestellt wird, dass der Absender seiner Pflicht zur betriebssicheren Verladung gemäß § 412 HGB nicht ordnungsgemäß nachgekommen ist?
- Sind mir die Folgen von Verstößen gegen die Ladungssicherungspflichten bekannt?
- Welche Unterlagen und Anweisungen liegen in meinem Betrieb vor?

Für den Fahrer:

- Sind mir die Vorschriften hinsichtlich der Haftung bei der Ladungssicherung in Deutschland bekannt und werden sie entsprechend in der Praxis umgesetzt?
- Sind mir die technischen Regelwerke der Ladungssicherung bekannt und werden sie entsprechend in der Praxis umgesetzt?
- Erhalte ich in regelmäßigen Abständen Schulungen zum Thema Ladungssicherung?
- Wird vom Absender bzw. Empfänger gefordert, dass ich bei der beförderungssicheren Verladung bzw. Entladung (mit-) helfe? Ist dies meinem Arbeitgeber bekannt?
- Kann ich die (Mit-) Hilfe nach Rücksprache bei meinem Arbeitgeber erfolgreich ablehnen?
- Falls ich eine mangelhafte beförderungssichere Verladung durch den Absender bemerke, fordere ich den Absender zur Nachbesserung auf, informiere ich meinen Arbeitgeber oder lehne ich die Beförderung ab, falls der Absender dennoch auf der Beförderung besteht?
- Sind mir die Folgen von Verstößen gegen die Ladungssicherungspflichten bekannt?
- Welche Unterlagen und Anweisungen erhalte ich von meinem Arbeitgeber?

