

**Ladungs- und Beförderungssicherheit** bleiben auch weiter im Fokus der Aufmerksamkeit der Gerichte. Folgende zwei Entscheidungen aus den Bereichen Schwer- bzw. Sondertransporte sowie Lebensmitteltransporte zeigen dies eindeutig. Dazu unsere kurzen **Praxistipps für Frachtführer**. Interessant ist zudem eine Entscheidung des OLG Köln, die die Anforderungen an die Organisation eines Warenumschlagbetriebs zulasten des abliefernden Frachtführers zurückgeführt hat.



Das **OLG Bamberg** (Az.: 3 U 2/13) hatte sich am 09.04.2014 mit einem Schwertransport eines 46,60 Meter langen und 50 Tonnen schweren Brückenträgers zu befassen, den der Fuhrunternehmer erst auf der Baustelle abgelehnt hatte, weil der vom Absender angebotene Transportbock zur Fixierung des Stahlträgers auf seinem LKW nach Ansicht des Fahrers ungeeignet war. Mit seiner Schadensersatzklage wegen der Bauverzögerung landete der Absender dann eine Bauchlandung:

„Es ist gem. § 412 I 1 HGB Sache des Absenders für eine beförderungssichere Verladung zu sorgen“, wiederholten die Richter das Grundprinzip der Ladungssicherheit in ihrem Urteil. Zwar habe der Fuhrunternehmer bei Schwerlasttransporten Hinweispflichten im Vorfeld auf erkennbare Mängel der Beförderungssicherheit hinzuweisen, doch müssen diese ihm dann als Nichtwarenfachmann auch ins Auge springen. Bei Spezialfrachten (50 t Last) und schwierigen Transportbedingungen (gebogene Träger) gibt es zwar eine Koordinationspflicht des Fuhrunternehmers für die Kompatibilität zwischen Transportmitteln und Transportfahrzeug zu sorgen. Für die Kompatibilität zwischen Transportmittel und Transportgut hat der Fuhrunternehmer aber nicht zu sorgen, betonten die Richter aus Mittelfranken. Und weil sie die Transportböcke als Verpackung im Sinne von § 411 HGB einstufen, sahen sie die Verantwortung für die fehlende Beförderungssicherheit alleine beim Kläger und wiesen dessen Klage ab.

**Praxistipp:** Daher nicht nur bei Sondertransporten im Vorfeld des Transportauftrages eingereichte Unterlagen des Absenders über Transportgut und -mittel auf evidente Fehler der Kompatibilität zwischen Transportfahrzeug und -mittel prüfen.

Kürzlich wurde eine Entscheidung des **OLG Köln** vom 20.03.2012 (Az.: 3 U 2/11) zur Beförderungssicherheit bekannt, die einmal mehr den Grundsatz betont, dass der Frachtführer grds. nur für die Betriebssicherheit, der Absender aber für die Beförderungssicherheit des Gutes verantwortlich ist. Nach der Entscheidung musste ein Frachtführer für die Beschädigung von Lebensmittelkonserven in Dosen und Gläsern folglich nicht haften, weil der Absender als Warenspezialist das zu transportierende Gut nicht so gestaut und befestigt hatte, dass es nicht durch eine normale, vertragskonforme beförderungsbedingte Einflüsse geschädigt wird.

„Die (...) Stauung der Trays mit den Konservengläsern und der Palette mit Fischkonserven barg die Gefahr, dass durch die vorhandene Staulücken innerhalb der Stapelung und die vorhandene Abtreppung nach hinten Bewegungsspielräume vorhanden waren, die bei entsprechenden Transportbewegungen, mit denen insbesondere auf dem Seetransport gerechnet werden musste (Rollbewegungen), aber auch bei Kurvenfahrten des Lkw, zu einer Verschiebung von Ladungsteilen führen konnte. Aufgrund der Stauweise erfolgte keine Entkopplung des Druckes bei seitlicher Kraffteinwirkung/Gewichtsverlagerungen, wie

sie bei Kurvenfahrten oder Rollbewegungen des Schiffes auftreten können“, schrieb das Gericht dem Kläger ins Stammbuch und wies seine Klage ab.

**Praxishinweis:** Die Stapelung von Papptrays, die an der Seite mit offener Folie versehen sind, ist nicht beförderungssicher! Um Ärger im Nachhinein zu vermeiden den Absender darauf hinweisen, dass er die Ware anders verpacken muss. Bei fehlender Einsicht des Absenders den Vorgang sauber dokumentieren. Tolle Infos zur Ladungssicherheit finden sich auch in den **Lasi-Checks** unter <http://www.lasiportal.de/service/aktuelle-nachrichten/ladungssicherung-richtig-anwenden.php>

Das **OLG Köln** hat im letzten Jahr zudem eine Entscheidung getroffen, die Frachtführer und Spediteure aufhorchen lässt (OLG Köln vom 05.09.2014, Az.: 3 U 15/14) und Anlass gibt, Ihre an die Fahrer auszusprechenden Weisungen bei Anfahrten von Warenumschiagsplätzen zu überprüfen.

Was war geschehen? Eine Kette unglücklicher Umstände: Das nach Saudi-Arabien abzuliefernde Transportgut (Luftkanonenteile) war vom Fahrer der Spedition im Umschlaglager entgegen des vorhandenen Hinweisschildes an einer falschen Stelle abgestellt worden und gelangte über den Seeweg dann irrig nach Indien. Ein für Indien bestimmtes Gut hingegen reiste ebenfalls über See zu den Saudis. Die Verwechslung war zuvor im Warenumschiaglager der Beklagten nicht aufgefallen, denn an bei beiden Sendungen fehlte die Markierung (sog. LOT-Nummer). Und weil beide Transportgüter annähernd gleich schwer waren, wurde die Verwechslung von den Mitarbeitern des Umschlagunternehmens nicht entdeckt, obwohl der Fuhrunternehmer zuvor noch per E-Mail darum gebeten hatte, die Markierung am Container nachzuholen. Der Fehler hätte aber entdeckt werden können, wenn Anlieferungsquittung und -schein noch zusätzlich kontrolliert worden wären, weil die die LOT-Nummer enthielten, denen der Destinationsort eindeutig zu entnehmen ist. Der Rücktransport, jeweils über den Luftweg, war immens teuer. Der Regress des Frachtführers gegen den Umschlagbetrieb war nicht erfolgreich [Fall vom Autor aus redaktionellen Gründen leicht modifiziert].

**„Es stellt keinen Organisationsmangel dar, dass die LOT-Nummern, welche die Destination zweifelsfrei erkennen lassen, nicht auf der Ware selbst vermerkt sind. (...) Es stellt auch keinen Organisationsmangel (des Umschlagbetriebes) dar, dass die Frachtstücke weder vor der Ablage in den Lagerhallen noch vor der späteren Verladung in den Container nochmals auf die Korrektheit der Zuordnung überprüft werden. Solcher Überprüfung bedarf es nicht, weil bei Eingang der Ware anhand einer korrekten Markierung und der Papiere eine Zuordnung zu den einzelnen Häfen zweifelsfrei möglich ist. Vor Verladung in den Container ist eine Verwechslung dadurch ausgeschlossen, dass zuvor eine räumlich deutlich getrennte Aufbewahrung der Güter sichergestellt ist (...)“**

**Praxishinweis:** Auch wenn die Entscheidung hier sicher einen Einzelfall abbildet, gibt sie doch Anlass den Fahrern einzuschärfen, dass die Transportware an der richtigen Stelle abgestellt werden muss und im Zweifel bei den Mitarbeitern des Umschlagbetriebes Rücksprache genommen werden muss.



# Veranstaltungshinweis:

Juniorenkreissitzung des LBT am **06. Juli 2015** um 19:00 Uhr im Hotel Zum Storch, Schlüsselfeld – Marktplatz 20 mit Rechtsanwalt und Europajurist (univ.) Christopher Richter zum Thema

## **Haftung von Frachtführern und Spediteuren Neue Anforderungen! Neue Probleme?!?**

Parkplätze jeweils vor der Stadtmauer

