

Haftungsproblem bei der Warenübergabe zum Transport

VERSICHERUNG: Wenn der Frachtführer behauptet, als fehlend gemeldete Waren nie übernommen zu haben, und die Haftung verweigert, wer hat dann was zu beweisen und wer haftet letztendlich? Antworten auf diese Fragen liefern Wolfgang Motter und Vincent Bretschneider in Ihrem Kommentar.

VON WOLFGANG MOTTER & VINCENT BRETSCHNEIDER

Die Haftung des Straßenfrachtführers richtet sich generell nach den CMR, den „Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“, auf Deutsch: der „Internationalen Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen“. Nach Art 17 Abs 1 CMR haftet der Frachtführer für Schäden oder Verluste in der Zeit zwischen Übernahme und Ablieferung des Transportgutes. Der Frachtführer ist daher für Schäden und Verluste an der Transportware so lange verantwortlich, wie er das Transportgut in seiner Obhut hat (Obhutshaftung).

Zu beachten gilt jedoch, dass im Streitfall der Absender beweisen muss, dass er dem Frachtführer sämtliche Transportwaren vollständig und in ordnungsgemäßer Zustand in dessen Obhut übergeben hat. Diesbezüglich stellt sich regelmäßig die Frage, wie dem Absender dieser Beweis gelingen kann.

„Reingezeichneter“ Frachtbrief

Eine Möglichkeit zum Beweis der unbeschädigten und vollständigen Übergabe an den Frachtführer ist ein hinsichtlich dieser Übergabe „reingezeichneter“, beiderseits unterschriebener Frachtbrief.

Gemäß Art 8 iVm Art 9 CMR wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Frachtführer das Transportgut und seine Verpackung in ordnungsgemäßer äußerer Zustand, in der richtigen Stückzahl sowie mit den richtigen Zeichen und Nummern versehen vom Absender übernommen hat, wenn der Frachtbrief keine begründeten Vorbehalte des Frachtführers enthält (die Wortfolge „mit

Vorbehalt übernommen“ ist dafür nicht ausreichend, da dies zu wenig konkret ist). Die Beweisvermutung gilt bis zum Beweise des Gegenteils. Übernimmt der Frachtführer somit beispielsweise vorbehaltlos eine bestimmte Stückzahl an Transportware und unterschreibt den Frachtbrief, so wird dem ersten Anschein nach vermutet, dass die Transportware in der Stückzahl wie am Frachtbrief vermerkt auch tatsächlich übernommen wurde. Will sich der Frachtführer später im Haftungsprozess entlasten, muss ihm der Gegenbeweis gelingen, dass er doch nicht die gesamte Sendung übernommen hat bzw. dass tatsächlich eine geringere Stückzahl der transportierten Ware vorlag.

Aber Achtung: Damit ein Frachtbrief die geschilderte Beweiswirkung zugunsten des Absenders auch tatsächlich entfalten kann, muss dieser sowohl vom Frachtführer als auch vom Absender unterschrieben werden! Die Beweiswirkung entfällt sohin, wenn keine der Parteien oder nur eine Partei unterschrieben hat. Ebenfalls zu beachten gilt, dass die Beweislastvermutung des Frachtbriefs nach Art 9 CMR nicht für den inneren Zustand der Ware oder die Ordnungsgemäßheit der Verladung und Stauung gilt.

Unternehmerischen Absendern ist zu trauen
In unserem Nachbarland Deutschland besteht mittlerweile eine interessante Judikatur des Bundesgerichtshofs (BGH) zur Beweislast der vollständigen Übergabe an den Frachtführer. Sind die Güter in verschlossenen Behältnissen (zum Beispiel Kartons) zum Versand ge-



Rechtsanwalt Wolfgang Motter (Partner bei der Walch Zehetbauer Motter Rechtsanwälte OG, li.) und Vincent Bretschneider (Legal Counsel bei der Austria Tech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH) sind Experten auf dem Gebiet des Verkehrs-, Transport-, Speditions- und Logistikrechts

bracht worden, ist gemäß dem BGH bei kaufmännischen Absendern bis auf Widerruf anzunehmen, dass die im Lieferschein und in der dazu korrespondierenden Rechnung aufgeführten Waren in dem Behältnis auch enthalten waren. Es obliegt dann dem Schädiger, den zugunsten des Absenders geltenden Anscheinsbeweis durch substantiiertes Vorbringen auszuräumen (BGH 4. 10. 2002, I ZR 104/00). Ob der österreichische Oberste Gerichtshof (OGH) dies auch so sieht, ist aktuell noch abzuwarten.

Gerichtsfall: Verschwundene Kunst

Ein Spediteur wurde mit dem Transport und der Einlagerung von wertvollen Kunstobjekten beauftragt. Ein Teil der Objekte verschwand, der Schaden belief sich auf über 500.000 Euro. Der Spediteur bestritt jedoch, die Kunstobjekte überhaupt übernommen zu haben. Das Museum wählte sich im Recht, hatte es doch eine Inventarliste mit der Nummer der jeweiligen Vitrine für jedes Objekt angefertigt. Die Objekte wurden vom Spediteur sodann in Kartons verpackt, auf denen die Vitrinennummern sowie fortlaufende Nummern ver-

merkt waren. Eine Mitarbeiterin des Museums war zudem immer anwesend, als die Packer der Spedition mit dem Auftrag beschäftigt waren. Ein (beidseits) unterschriebener CMR-Frachtbrief wurde jedoch nicht angefertigt. Der Spediteur lagerte die gepackten Objekte sodann zunächst in einem Vorrat des Museums und transportierte die Kartons sodann an unterschiedlichen Tagen sukzessive zu seinem Lager. War der Beweis der Übergabe der Objekte an den Spediteur gelungen? Während das Handelsgericht (HG) Wien dies zunächst noch bejahte, beurteilte das Oberlandesgericht (OLG) Wien dies anders und sah die Übergabe der Kunstobjekte an den Spediteur als nicht erwiesen an.

Begründung

Gemäß dem OLG Wien begann der Obhutszeitraum des Speditors nämlich nicht schon mit dem Herausholen der Objekte aus den Vitrinen und dem Verpacken (dies bildete ein bloß wervertagliches Element des gemischten Vertrages und nicht den Beginn des Obhutszeitpunkts), sondern – und hier liegt die Problematik – ist der Startpunkt der Obhutnahme aufgrund der vorüber-

gehenden Zwischenlagerung im Museum erst im eigentlichen Abtransport der Objekte aus dem Zwischenlager zu sehen. Aufgrund der Tatsache, dass die vorübergehende Zwischenlagerung im Museum mehrere Tage und Nächte umfasste, sah das OLG Wien – Inventarliste hin oder her – die Wahrscheinlichkeit für ein Verschwinden der Kunstgegenstände in dieser Zeit zumindest als gleich hoch an wie jene, dass die Gegenstände erst später im Lager des Speditors entfernt wurden. Der Beweis der Übergabe der Objekte an den Spediteur war daher nicht gelungen, die Klage wurde abgewiesen.

Fazit

Zum Beweis der vollständigen Übergabe der Frachtstücke an den Frachtführer empfiehlt sich aus Sicht des Absenders:

- eine möglichst genaue Erfassung der Anzahl der Ware im Frachtbrief sowie
- die Unterfertigung des Frachtbriefes durch Absender und Frachtführer. Kann der Frachtführer dies beispielsweise faktisch nicht überprüfen, sollte er einen entsprechend begründeten Vorbehalt im Frachtbrief vermerken.