

Haftungsproblem – Schäden durch „blinde Passagiere“

RECHTSKOLUMNE: Was tun, wenn bei internationalen Transporten – für den Spediteur unbemerkt – „blinde Passagiere“ zusteigen und Schäden am Transportgut verursachen? Wer muss die Haftung übernehmen? Antworten auf diese Fragen liefern Wolfgang Motter und Vincent Bretschneider.

VON WOLFGANG MOTTER & VINCENT BRETSCHNEIDER

Bei der Durchführung von grenzüberschreitenden Transporten sind Speditions- und Transportunternehmen nach wie vor mit der Gefahr des Eindringens von blinden Passagieren konfrontiert. In der Praxis wird oft darüber gestritten, ob der Frachtführer für Schäden am Transportgut durch unerkannt im Lkw mitreisende blinde Passagiere haftet. Umstritten ist nämlich – insbesondere aufgrund der kasuistischen Judikatur im deutschsprachigen Raum – ob bzw. wann sich der betroffene Frachtführer erfolgreich auf eine Haftungsbefreiung gemäß Art 17 Abs 2 CMR (= Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengütertransport) berufen kann.

Unabwendbares Ereignis?

Die Beschädigung der Transportware durch das Eindringen von blinden Passagieren in den Frachtraum eines Lkw kann grundsätzlich ein für den Frachtführer unabwendbares Ereignis gemäß Art 17 Abs 2 CMR darstellen, das den Frachtführer von seiner Haftung befreit. Anzumerken ist, dass die Rechtsprechung zum Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses gemäß Art 17 Abs 2 CMR grundsätzlich streng ist. Eine Haftungsbefreiung ist nach der herrschenden Lehre und Rechtsprechung (nur) dann denkbar, wenn der Frachtführer – unter Beachtung der frachtvertraglichen Vereinbarungen – alle gebotenen technisch und organisatorisch in Betracht kommenden Sicherheitsmaßnahmen getroffen hat wie die Verwendung technischer Sicherungssysteme, nach Möglichkeit die Vermeidung von Zwischenstopps, eine sorgfältige Routenplanung sowie das Ansteuern geeigneter (bestenfalls bewachter) Parkplätze.

Fallbeispiel

Unlängst fand vor dem Landesgericht Steyr ein diesbzügliches Verfahren statt (LG Steyr 9 Cg 33/18z). Das Landesgericht entschied in

diesem Fall zugunsten eines beklagten Frachtführers und bejahte in diesem Zusammenhang die Haftungsbefreiung gemäß Art 17 Abs 2 CMR. Dem Verfahren lag ein grenzüberschreitender Straßentransport von Österreich nach England zugrunde. Als Transportfahrzeug war ein Planenfahrzeug – und kein Kofferverkehr – vereinbart worden. Kurz vor dem Grenzübergang Calais war die Fahrbahn mit brennenden Reifen und Holz blockiert, wodurch der Lkw-Fahrer zum Stillstand gezwungen war. In diesem Zeitraum, in dem der Lkw-Fahrer auf der Autobahn zum Halten gezwungen war, nutzten mehrere Flüchtlinge und schnitten den Lkw an der Dachplane sowie auch im seitlichen Bereich, wo die an sich schnittsichere Plane montiert war, auf. Auf diese Weise verschafften sich die Flüchtlinge unbemerkt Zutritt in das Fahrzeug. Erst nach Fortsetzung der Fahrt wurde der Lkw-Fahrer bei einer Kontrolle vor dem Eurotunnel auf die Flüchtlinge auf seiner Ladefläche aufmerksam gemacht. Die Ladung war jedoch bereits beschädigt und unbrauchbar. Entscheidend für das Gericht war unter anderem, dass dem beklagten Frachtführer nicht vorgeworfen werden konnte, dass er anstatt eines teureren Kofferverkehrs (nur) ein Fahrzeug mit Plane verwendet hatte, so wie es vertraglich vereinbart worden war. Die zwischen den Vertragsparteien – die sich im Gerichtsverfahren auch gegenüberstehen – getroffenen Vereinbarungen sind im Rahmen der Prüfung einer Haftungsbefreiung einzubeziehen. Die Verwendung eines Kofferverkehrs trotz anders lautenden Auftrags würde eine wirtschaftlich unzumutbare Maßnahme darstellen, die vom beklagten Frachtführer nicht erwartet werden konnte. Darüber hinaus sicherte der beklagte Frachtführer das gewählte Planenfahrzeug ausreichend durch schnittsichere Seitenwände, ein Schloss und eine Zollschnur ab. Nach Auffassung des Gerichts hatte der



Rechtsanwalt Wolfgang Motter (li.) und Rechtsanwaltsanwältin Vincent Bretschneider (re.) sind Experten auf dem Gebiet des Transport-, Speditions- und Logistikrechts bei der Walch Zehetbauer Motter Rechtsanwälte OG

beklagte Frachtführer, angesichts der bekannten Gefährlichkeit der Route, sorgfältig die in Betracht kommenden und zumutbaren Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt (so durfte der Lkw-Fahrer beispielsweise auch nur auf gesicherten Parkplätzen halten). Die konkrete Routenwahl war dem beklagten Frachtführer ebenfalls nicht anzulasten, da die Vertragsparteien in längerer Geschäftsbeziehung zueinander standen und deshalb nicht erwartet werden konnte, dass der beklagte Frachtführer ohne entsprechenden Auftrag eine teurere und längere (aber „sicherere“) Route wählen würde. Nach Ansicht des Gerichts war dies für den beklagten Frachtführer auch wirtschaftlich nicht zumutbar.

Wer muss den Beweis erbringen?

Die Beweislast, dass ein unabwendbares Ereignis vorliegt, liegt beim Frachtführer. Im Verfahren vor dem Landesgericht Steyr konnte der beklagte Frachtführer erfolgreich darlegen und beweisen, dass der Schaden – bzw. das Eindringen der Flüchtlinge – auch bei Anwendung der äußersten ihm möglichen und zumutbaren Sorgfalt nicht hätte vermieden werden können. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang aber, dass in vielen Fällen unklar ist, wann, wo und auf welche Weise das Eindringen durch blinde Passagiere erfolgte. Dieser Umstand kann sich in einem Gerichtsverfahren zu Lasten eines beklagten Frachtführers auswirken, der zu beweisen hat, dass er hinreichende Sicher-

ungsmaßnahmen gegen das Eindringen von blinden Passagieren ergriffen hat und dass die Beschädigung des Transportgutes auch bei äußerster zumutbarer Sorgfalt nicht zu vermeiden gewesen wäre.

Haftungsbegrenzung?

Für den Fall, dass weder der Haftungsbehebungsbestand des Art 17 Abs 2 CMR noch „grobes Verschulden“ im Sinne des Art 29 CMR (zum Beispiel unbewachtes Abstellen des Lkw auf einem unbewachten und ungesicherten Parkplatz) seitens des Frachtführers vorliegen sollte, ist die Haftung des Frachtführers mit der Haftungshöchstgrenze gemäß Art 25 CMR in Verbindung mit Art 23 CMR begrenzt. Der sich daraus ergebende Schadenersatz (umgerechnet circa zehn Euro pro Kilogramm) entspricht nur bei Transportgütern mit einem hohen Gewicht dem tatsächlichen Schaden. Hat der Frachtführer hingegen „grobes Verschulden“ im Sinne des Art 29 CMR zu verantworten, verliert er das Recht, sich auf die haftungsausschließenden und haftungsbeschränkenden Bestimmungen des IV. Kapitels der CMR (Art 17-28 CMR) zu berufen. Bei „grobem Verschulden“ haftet der Frachtführer daher unbeschränkt für den eingetretenen Schaden und kann sich weder auf die Haftungsbehebungs- noch auf das Vorliegen des Haftungsausschlussgrundes gemäß Art 17 Abs 2 CMR erfolgreich berufen.

Fazit

Die österreichische und auch die deutsche Rechtsprechung

stellen bei der Frage, ob der Frachtführer für Schäden am Transportgut durch unerkannt im Lkw mitreisende blinde Passagiere haftet, auf die jeweiligen Umstände des Einzelfalles ab.

Beispielsweise hat das Landesgericht Hamburg (LG Hamburg 415 HKO / 71 / 11) in einem Fall die Haftung des Frachtführers für das Eindringen von Flüchtlingen verneint; das Oberlandesgericht Köln (OLG Köln 3 U 18/16) hingegen in einem ähnlich gelagerten Fall eine Haftung des Frachtführers für das Eindringen von Flüchtlingen bejaht.

Bei der Beurteilung ist – unter Berücksichtigung der konkreten frachtrechtlichen Vereinbarung der Vertragsparteien – unter anderem auf folgende Fragen abzustellen:

- Erfolgte eine sorgfältige Routenplanung und wurde diese zwischen den Vertragsparteien abgestimmt?
- Wurde ein Koffer- oder ein Planenfahrzeug verwendet?
- Hat der Frachtführer auf das Risiko des Einsatzes eines Planenfahrzeugs ausreichend hingewiesen?
- Wurde das Fahrzeug mit ausreichenden Mitteln (Schloss, Alarmanlage etc.) gegen Übergriffe Dritter gesichert?
- Hat der Frachtführer ausreichende Kontrollen am Lkw vorgenommen?
- Wurde in gefährdeten Regionen geparkt/angehalten bzw. Ruhepause eingelegt?
- Wie haben sich unbefugte Dritte Zutritt zum Lkw verschafft bzw. verschaffen können?
- Wo war der Fahrer zu diesem Zeitpunkt?