

Be- und Entladevorgang

Haftungsrisiken beim Beladen kennen und vermeiden

von Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht Frank Geissler, Norderstedt

Wichtig für: 
**Disponenten
Lagerleiter**

Beim Be- und Entladevorgang arbeiten der Frachtführer bzw. sein Fahrer mit den Mitarbeitern des Absenders oder Empfängers Hand in Hand. Hierbei können durch Unfälle bei Mensch oder Material unliebsame Folgen eintreten. Nur wer sich auf diese einstellt, und die entsprechende Rechtsprechung kennt, kann Haftungsrisiken für das eigene Unternehmen vermeiden.

1. Unfall des Fahrers beim Ladevorgang

Wie die Haftung verteilt ist, wenn ein Fahrer beim Versender einen Unfall erleidet, zeigt eine Entscheidung des Landesarbeitsgerichts (LAG) Frankfurt (Urteil vom 19.5.2009, Az: 12 Sa 399/05; Abruf-Nr. 101082).

Der Fall

Ein Fahrer war in einer Versandhalle des Versenders auf dem Weg ins Büro, um die Ladepapiere abzuholen. Dort befanden sich die Ladebuchten und ein Hochregallager. Zwischen diesen verlief ein Fahrstreifen, der von Gabelstaplern und Personen genutzt wurde. Beim Zurücksetzen und Wenden aus einem an der Rampe stehenden Container erfasste ein Gabelstapler den Fahrer am linken Fuß und verletzte diesen schwer. Der Fahrer verklagte den Staplerfahrer und den Versender auf Schadenersatz wegen Verdienstausfalls und auf Schmerzensgeld in Höhe von insgesamt rund 44.000 Euro.

Die Entscheidung

**Laufweg
muss sichtbar
getrennt sein**

Das LAG sah bei den Beklagten eine Haftungsquote von 80 Prozent. Der Betreiber der Versandhalle habe seine Verkehrssicherungspflicht dadurch verletzt, dass er für keinen optisch deutlich wahrnehmbaren separaten Laufweg gesorgt habe. Angesichts des regen Staplerverkehrs und der Rückwärtsfahrten habe erkennbar ein erhöhtes Unfallrisiko bestanden. Dies sei noch dadurch erhöht gewesen, dass die Stapler nicht einmal mit Rückspiegel und akustischem Warnsignal bei Rückwärtsfahrt ausgerüstet waren.

**Abholung
der Versandpapiere
genügt nicht**

Das Argument des Versenders, er hafte nicht, weil der Fahrer versicherungsrechtlich als sein Mitarbeiter anzusehen sei, ließ das LAG nicht gelten. Zwar hätte der Fahrer mit der Abholung der Versandpapiere eine Pflicht des Versenders im Sinne von § 413 Handelsgesetzbuch übernommen. Diese sei aber gegenüber seinen sonstigen Pflichten von geringer Bedeutung. Auch ein sonstiges arbeitsteiliges Zusammenwirken von Angestellten verschiedener Betriebe liege nicht vor, da der Stapler nicht den Lkw des Fahrers entladen hatte.

Wichtig: Arbeiten Fahrer und Mitarbeiter des Versenders bei der Beladung intensiv zusammen, könnte das durchaus dazu führen, dass der Versender für Unfallschäden des Fahrers nicht haftet.

2. Beschädigung des Aufliegers bei Beladung

Was gilt, wenn der Lkw auf dem Gelände des Absenders beim Beladen Schaden nimmt, zeigt ein Fall aus der Praxis.

Der Fall aus der Praxis

Ein Fahrer rangierte seinen Auflieger an die Rampe des Absenders. In der nebenan liegenden Bucht stand ein Container, der gerade entladen wurde. Die Türen des Aufliegers konnten nicht vollständig geöffnet werden, weil dafür der Platz nicht ausreichte. Der Fahrer begab sich dann ins Büro, um die Versandpapiere zu erledigen. Als er zurückkam stellte er fest, dass der Drehstangenverschluss der Tür derart verbogen war, dass er sich nur mit Gewalt schließen ließ. Der Staplerfahrer und die übrigen Mitarbeiter des Absenders lehnten eine Verantwortung ab. Zeugen für den Vorfall gab es keine.

Beladung in Abwesenheit

Die Beurteilung

Eine Haftung des Absenders wegen Verletzung seiner Verkehrssicherungspflicht kommt nicht in Betracht. Dafür müsste feststehen, dass die Beschädigung auf einer typischen Gefahrenquelle der Anlage beruhte. Dazu gehört ein Verhalten von Mitarbeitern oder anderen Fahrern nicht. Auch der sogenannte Anscheinsbeweis hilft nicht weiter. Zwar liegt es nach der Lebenswahrscheinlichkeit nahe, dass der Staplerfahrer beim Beladen des Containers an die Tür gestoßen ist, allerdings können andere Abläufe nicht vollständig ausgeschlossen werden. Der Verloader muss für den Schaden nicht einstehen.

Keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht

Konsequenzen für die Praxis

Fahrzeuge sollten nach Möglichkeit immer mit zwei Fahrern besetzt sein. Dies bietet neben Flexibilität bei den Lenkzeitbestimmungen die Möglichkeit, dass ein Mitarbeiter des Frachtführers beim Beladen dauerhaft anwesend ist, bei Beschädigungen als Zeuge zu Verfügung steht und auch Beweise sichern kann. Ist dies nicht möglich, sollte die Abwesenheit vom Lkw möglichst kurz gehalten werden. Wenn vorhanden, sollten andere Fahrer bei Verlassen der Ladestelle gebeten werden, den Ladevorgang zu beobachten.

Doppelte Fahrerbesetzung

Beim Be- bzw. Entladen sollte der Fahrer nur eingreifen, wenn die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Art der Beladung oder das Gewicht der Ladung beeinträchtigt wird. Eine aktive Mithilfe, so nett sie auch ist, birgt Gefahren. Sie kann sowohl zur Minderung oder sogar dem Verlust der Haftungsfreizeichnung wegen ungenügender Verladung (§ 427 Absatz 1 Nummer 3 HGB) führen. Erleidet der Fahrer einen Unfall, droht außerdem der Verlust von Schadenersatzansprüchen gegenüber den Mitarbeitern des Absenders bzw. Empfängers und diesem selbst.

Keine aktive Mithilfe bei Be- und Entladung