

Streikrecht bricht Transportrecht

Grundgesetz schließt Schadenersatz in der Luftfracht gegen Carrier weitgehend aus

Von Karl-Heinz Gimmler

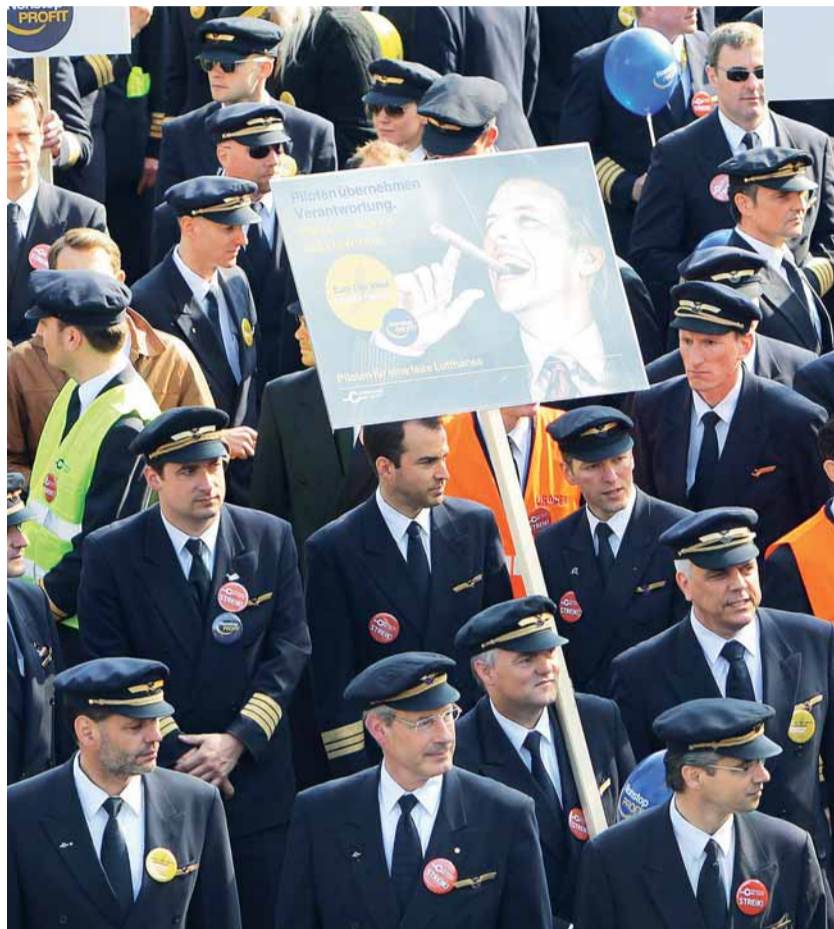
Der erste Streik bei der Lufthansa Cargo AG in diesem Jahr ist zwar vorbei, aber die Gefahr neuer Gewerkschaftsaktionen ist nicht gebannt. Denn der neue Tarifabschluss bei den Piloten steht noch aus. Sollte es zu weiteren Transportbehinderungen kommen, ist rechtzeitiges Reagieren gefragt. Denn streikbedingte Folgen können durch einen proaktiven Umgang erheblich gemindert werden, auch wenn sie oft nicht gänzlich ausgeschlossen werden können.

Die Frage ist: Wer zahlt und kommt für die Folgeschäden der verladenden Wirtschaft auf? Um das juristische Ergebnis vorwegzunehmen: Der Transportlogistiker haftet, von wenigen Ausnahmen abgesehen, grundsätzlich nicht für Schäden. Das gilt insbesondere für Verspätungsschäden, die aus einem rechtmäßigen Streik entstehen. Für viele betroffene Auftraggeber wird daher am Ende nur die Erkenntnis stehen: Den eigenen Schaden zu tragen ist der Preis, der für das verfassungsmäßig verbrieft Arbeitskampfrecht zu zahlen ist (Damit vertritt Gimmler eine andere Auffassung als Rechtsanwalt Tobias Ulrich in der DVZ vom 4.4.2014, Seite 9 - Anm. der Redaktion).

Grundsätzlich wird streng gehaftet

Das Ergebnis mag verwundern, bedenkt man den strengen Haftungsmaßstab, den das deutsche Transportrecht jedem Frachtführer in Form der verschuldensunabhängigen Obhutshaftung aufgibt. Der Maßstab für internationale Luftfrachttransporte ist nach Artikel 18 und 19 Montrealer Übereinkommen (MÜ) ähnlich streng. Beim Güterschaden reicht bereits die bloße Verursachung durch den Lufttransport aus, um zur Haftung zu gelangen. Beim Verspätungsschaden, dem wohl häufigeren Fall bei Streiks, haftet er hingegen nur, wenn er „alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen“ hat oder bei „Unmöglichkeit solcher Maßnahmen“.

Zur Beurteilung der Rechtslage greift jedoch das Transportrecht, auch das internationale Transportrecht, allein zu kurz. Die Lösung ergibt sich erst aus dem Zusam-



Lufthansa-Piloten steikten am 2. April für bessere Bezahlung und Ruhestandsregelungen.

menspiel der Artikel 18 und 19 MÜ mit Artikel 9 Absatz 3 Grundgesetz (GG). Dieser Artikel schützt laut Bundesverfassungsgericht die sogenannte arbeitsrechtliche Koalitionsfreiheit - und damit auch das Arbeitskampfrecht.

Natürlich könnte der betroffene Lufttransport-Arbeitgeber, zum Beispiel hier die Lufthansa Cargo AG, jeden streikbedingten Schaden durch bloßes Nachgeben gegenüber den Forderungen der Gewerkschaft vermeiden. Noch schlimmer: Der Carrier verursacht den Streik und damit den Schaden sogar vorsätzlich, denn er gibt ja vorsätzlich den Gewerkschaftsforderungen nach.

Aber genau hier greift die verfassungsrechtliche Wirkung des Artikel 9 Absatz 3 GG. Dieser sichert nicht nur der Arbeitnehmerseite das Recht auf einen Arbeitskampf zu, sondern eben auch dem Arbeitgeber. Dieser Grundgesetzartikel wird von der Rechtsprechung als eine der wenigen Grundrechtsnormen mit unmittelbarer

vertrags- und haftungsrechtlicher Auswirkung ausgelegt.

Damit ist das Verhalten des Arbeitgebers in einem Arbeitskampf schlicht rechtmäßig. Der Druck auf die Arbeitgeberseite soll über den Umsatzausfall durch die streikbedingte reduzierte Leistungserbringung erfolgen und nicht über zusätzliche Haftungsansprüche für unmittelbare und mittelbare Schäden in anderen Unternehmen.

Waffengleichheit der Tarifparteien

Durch diesen Haftungsausschluss bezüglich rein streikbedingter Schäden kann schließlich eine „Waffengleichheit“ der Tarifparteien gewährleistet und damit eine überproportionale Erpressbarkeit des Arbeitgebers ausgeschlossen werden. Dies gilt jedenfalls für das innerstaatliche Transportrecht des Handelsgesetzbuches (HGB), auch im Fall des Lufttransports.

Trifft das aber auch für den Bereich der internationalen Transportabkommen zu, beispielsweise das

MÜ? Wenn deutsches Recht anzuwenden ist, beispielsweise durch Beauftragung eines deutschen Lufttransportunternehmens oder ansonsten durch Vereinbarung deutschen Rechts, auch durch allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB), haben Gerichte das deutsche Zivilrechtsgesetz anzuwenden. Das bedeutet: „GG-Arbeitskampfrecht bricht Transporthaftungsrecht“. Damit sind auch Artikel 18 und 19 MÜ im Lichte des Grundgesetzes auszulegen. Dies ist zwar für das internationale Lufttransportrecht des MÜ nicht ganz unstrittig, jedoch haben ausländische Gerichte so bereits für ihre Länder entschieden. Ganz ähnlich hat der Bundesgerichtshof (BGH) im Jahr 2012 für die europäischen Fluggastrechte beim Personentransport eine Ersatzpflicht bei streikbedingtem Flugausfall verneint.

bleibt die Frage, ob damit grundsätzlich jedweder Haftungsanspruch gegen betroffene Logistikdienstleister für streikbedingte Schäden auszuschließen ist. Dies ist zu verneinen.

Außerhalb der Obhut haftet der Logistikdienstleister nur für Verschulden. Er muss während des Tarifkonfliktes alles tun, um Schäden für Kunden zu vermeiden. Er hat beispielsweise im Rahmen des Möglichen besonders schadenskritische Transporte durchzuführen, soweit ihm dies bekannt ist. Auch muss er bei Auftragsannahme prüfen, ob sie durchgeführt werden können, und darf keine unrichtige Zusage erteilen.

Für Logistiker ist es aber möglich, durch standardmäßige Klauseln bei Auftragsannahme wie „Hinweis auf mögliche streikbedingte Ablaufstörungen“ eine im Ausnahmefall denkbare Haftung einzuschränken.

Um nicht dem alten Motto „außer Spesen nichts gewesen“ zu verfallen: Auftraggeber tun gut daran, sich vor einem vorschnellen Prozessieren die Risiken klarzumachen. Im Zweifel muss ein vorsichtiger Anwalt insbesondere auf diese Risiken hinweisen und, wie häufig, von einer Klage abraten - Klagen ist eben nicht immer die beste Lösung. (hec)

Karl-Heinz Gimmler Fachanwalt für Steuer-, Transport- und Speditionsrecht, Koblenz

ANZEIGE

CargoSoft
e-logistic solutions
Customer Relationship
www.cargosoft.de

DVZ-Telefonaktion Neue Regeln für Abfalltransporte

Welche Ausnahmebestimmungen gelten bei Abfalltransporten für Kep-Dienstleister? Welche Sanktionen drohen bei Verstößen gegen die Anzeige- und Erlaubnispflicht? Antworten auf diese und andere Fragen gibt am 14. Mai Rechtsanwalt David-Christopher Sosna in der DVZ-Telefonaktion. Die Tipps sind kostenlos. Namen werden in der Berichterstattung nicht genannt. Fragen auch an hector@dvz.de.

Rechtsanwalt
David-Christopher
Sosna, Kanzlei Esser & Schwerdling,
Essen



Mittwoch, 14.5.2014, von 11 bis 13 Uhr
Tel.: 0201/185350

ANZEIGE

JD DETENDORFER
Spedition seit 1825
Nationale und internationale Transporte
www.dettendorfer.de • Tel.: 08034/30 00-665

Urteil zu Auffahrunfällen

RECHT Kann ein Verkehrsteilnehmer nach einem Auffahrunfall beweisen, dass der Vorausfahrende ohne erkennbaren Grund gebremst hat, kann dieser verpflichtet werden, den verursachten Schaden teilweise oder vollständig zu übernehmen. Das hat das Oberlandesgericht München entschieden (Aktenzeichen 71 O 2130/11). (hec)

www.deutsche-anwaltscholine.de

ANZEIGE



Ihr Fahrplan für Rechtsfragen im ÖPNV

Gesetze und Kommentar zum ÖPNV-Recht plus online-Zugang zu gerichtlichen Leitentscheidungen

Das Praxishandbuch „Recht des ÖPNV“ liefert Ihnen:

- Ausführliche Erläuterungen und Kommentierungen aller relevanten Vorschriften des öffentlichen Personenverkehrsrechts
- Anwendungsbeispiele aus der Praxis
- Eine verlässliche Grundlage für die erfolgreiche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen im Personenverkehr

Recht des ÖPNV, Praxishandbuch, Hubertus Baumeister (Hrsg.), 1. Auflage 2013, Band 1 Gesetze 660 Seiten, Band 2 Kommentar 854 Seiten, gebunden, EUR 189,- inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten



Weitere Infos, Leseprobe und Bestellung: www.eurailpress.de/oepnvrecht | Telefon: (040) 23714-440

