2
2021

DER ÖSTERREICHISCHE transporteur

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG – MZ20Z042092 M,
Reaktor Verlag GmbH – Blumengasse 5/1/7 – 1170 Wien

transporteur DAS NEUE OFFIZIELLE ORGAN

VOLVO TRUCKS: ELEKTRO-OFFENSIVE

Verkaufsstart!

Seite 30

AKTUELLES INTERVIEW

Diskussion unerwünscht!

Krone-Geschäftsführer Dr. Frank Albers: „Bei Maßen und Gewichten wird sich europäisch nicht viel ändern!“

Seite 42

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Fahrer im Krankenhaus!

Wer haftet für den Diebstahl eines Gutes, wenn der Fahrer aufgrund einer plötzlichen Erkrankung das Fahrzeug unbewacht zurücklassen muss?

In einer brandaktuellen Entscheidung behandelte das Oberlandesgericht Düsseldorf diese Frage (13.05.2020, I-18 U 120/17). Was war geschehen? Die Versenderin beauftragte ein Transportunternehmen mit der Durchführung eines Transports von GB-Milton Keyes nach DE-Ibbenbüren. Nach mehrfacher Weitergabe des Transportauftrags wurde schließlich der ausführende Frachtführer mit der Durchführung des Transports beauftragt. Bei der Ware handelte es sich um eine Komplettladung diverser Damentextilien und Damenschuhe. Bei einer unplanmäßigen Unterbrechung der Fahrt gegen 16:30 Uhr, bei der der Fahrer den Lkw bis zum Folgetag unbeaufsichtigt abstellte, wurde das Transportgut aus dem Lkw entwendet. Grund für das unbeaufsichtigte Abstellen des Lkws war, dass der Fahrer plötzlich erkrankte und mit einem Notarzt in ein nahegelegenes Krankenhaus eingeliefert werden musste.

Haftung für Verlust

Der Diebstahl des Gutes ist als Verlust im Sinne der CMR zu qualifizieren. Gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR haftet der Frachtführer für Verluste oder Beschädigungen des Gutes, die zwischen der Übernahme und der Ablieferung eintreten. Der Frachtführer ist daher für den Verlust der Ware verantwortlich, solange er das Gut in seiner Obhut hat (OGH 6 Ob 257/07y). Da der Verlust des Gutes im gegenständlichen Fall während des Obhutszeitraums des Frachtführers eingetreten ist, haftet dieser grundsätzlich für den Verlust.

Unabwendbares Ereignis?

Gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR ist der Frachtführer jedoch von der Haftung befreit, wenn der Verlust u.a. durch besondere Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Dieser Haftungsbefreiungsgrund wird als unabwendbares Ereignis bezeichnet. Der Frachtführer ist von seiner Haftung befreit, wenn er im konkreten Fall auch durch äußerste, ihm mögliche und nach den Umständen des Falles vernünftigerweise zumutbare Sorgfalt den Schadenseintritt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht beherrschen konnte.

Bei dem Haftungsbefreiungsgrund gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR ist der Frachtführer aber darlegungs- und beweisbelastet. Dies bedeutet, dass es dem Frachtführer obliegt, nachzuweisen, dass die Folgen der unvermeidbaren schadensstiftenden Umstände nicht abgewendet werden konnten.

Hier: Nicht unvermeidbar!

Ein Diebstahl aus einem über Nacht unbewacht in einem Gewerbegebiet abgestellten Planen-Lkw ist nicht unvermeidbar. Auch der Umstand, dass der Fahrer plötzlich schwer erkrankte, befreit den Frachtführer im gegenständlichen Fall nicht von seiner Haftung. Dies ist darauf zurückzuführen, dass das zwischen dem krankheitsbedingten Anhalten des Fahrzeugs um 16:30 Uhr und dem Notarzteinsatz gegen 22:00 Uhr, fünfeinhalb Stunden liegen. Der Fahrer kontaktierte in dieser Zeit zwar seinen Arbeitgeber (den Frachtführer), jedoch klärte dieser Frachtführer in weiterer Folge nicht seinen Auftraggeber über die Situation auf. Zwischen dem krankheitsbedingten Abstellen des Lkw und der Fahrt zum Krankenhaus bestand genug Zeit und Gelegenheit, um die Information über das unbeabsichtigte Abstellen des Lkw in der Auftragskette nach oben zu kommunizieren.

> Bei plötzlichen Ereignissen und Hindernissen im Zuge des Transports lohnt es sich, den Auftraggeber immer unverzüglich zu informieren!

Spätestens als klar war, dass der Notarzt den Fahrer mit ins Krankenhaus nehmen würde, mussten durch den Fahrer und seinen Arbeitgeber, durch Information an alle Beteiligten, Maßnahmen zum Schutz des Lkw ergriffen werden. Eine Mitteilung innerhalb der Auftragskette, dass der Fahrer das Fahrzeug unbeaufsichtigt würde zurücklassen, kann bei zumutbarer Sorgfalt verlangt werden. Bei entsprechender Information hätte der Auftraggeber entsprechende Maßnahmen ergreifen können, um den Diebstahl der Ladung zu verhindern.

Frachtführer: Grobes Verschulden

Grundsätzlich ist die Haftung des Frachtführers gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR wertmäßig beschränkt. Auf diese Beschränkung kann sich der Frachtführer jedoch dann nicht berufen, wenn diesem qualifiziertes Verschulden anzulasten ist. Unter qualifiziertem Verschulden ist in Österreich grobe Fahrlässigkeit ›

URTEIL Ein Diebstahl aus einem über Nacht unbewacht in einem Gewerbegebiet abgestellten Planen-Lkw ist nicht unvermeidbar.

feelimage / Matem

ZUM AUTOR

Rechtsanwalt
Dr. Dominik Schärmer,
Transportrecht
Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien
Tel.: +43 1 310 02 46
Fax: +43 1 310 02 46-18
E-Mail: kanzlei@schaermer.com
www.schaermer.com

PRAXISTIPPS

- Gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR haftet der Frachtführer für Verluste oder Beschädigungen des Gutes die zwischen der Übernahme und der Ablieferung eintreten.
- Gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR ist der Frachtführer jedoch von der Haftung befreit, wenn der Verlust u.a. durch besondere Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.
- Ein Diebstahl aus einem über Nacht unbewacht in einem Gewerbegebiet abgestellten Planen-Lkw ist nicht unvermeidbar.
- Da der Frachtführer die Gelegenheit hatte, seinen Auftraggeber zu informieren, damit dieser entsprechende Sicherheitsmaßnahmen einleitet und dieser Informationspflicht nicht nachkam, kann sich dieser auch nicht auf ein unabwendbares Ereignis berufen.
- Da ein Diebstahl der Ware in der gegenständlichen Konstellation auch vorhersehbar und sogar zu erwarten war, ist dem Frachtführer qualifiziertes Verschulden anzulasten, womit dieser unbeschränkt für den Schaden haftet.
- Bei plötzlichen Ereignissen und Hindernissen im Zuge des Transports, ist der Auftraggeber immer unverzüglich zu informieren, damit dieser die Möglichkeit hat, entsprechende Sorgfaltsmaßnahmen zu treffen.

BESSER RECHT ALS SCHLECHT

Gefahrguttransport – alles dicht?

In einem aktuellen Gefahrgut-Strafverfahren konnten wir wieder vor Gericht aufzeigen, dass die Behörde falsch liegt. Die gesetzlichen Straftatbestände sind bei genauer Prüfung oft gar nicht erfüllt. Auch wenn die Strafverfügungen noch so umfangreich formuliert sind, lohnt sich eine genaue Prüfung durch einen Transportanwalt mit Gefahrgutspezialisierung.

Lithium-Batterien

Unser Mandant führte einen Transport von Gefahrgut (Lithium-Batterien, Feuerzeuge) in Niederösterreich durch. Im Zuge einer Unterwegs-Kontrolle sei festgestellt worden, dass die Beförderungseinheit nicht den entsprechenden Gefahrgut-rechtlichen Vorschriften entsprochen hätte. Konkret wurde unserem Mandanten vorgeworfen, er habe die Vorschriften für die Handhabung und Verstauung der Ladung nicht beachtet. Wenn gefährliche Güter zusammen mit anderen Gütern befördert werden, müssen alle Güter in den Fahrzeugen oder Containern so gesichert oder verpackt werden, dass das Austreten gefährlicher Güter verhindert wird (Unterabschnitt 7.5.7.1. dritter Satz ADR). Diese anderen Güter seien nicht dementsprechend gesichert bzw. verpackt gewesen und so wurde gegen unseren Mandaten ein Straferkenntnis erlassen, welches wir mit Beschwerde beim Landesverwaltungsgericht anfochten.

Keine Bestrafung zulässig

Unterabschnitt 7.5.7.1. dritter Satz ADR stellt darauf ab, dass die Ladungssicherung so beschaffen sein muss, dass keine gefährlichen Güter austreten können. Die Behörde führte aus, dass ein Verrutschen der Ladung und die Durchbrechung der Laderaumbegrenzung (Plane) jederzeit möglich sei. Somit bestand die von der Behörde vorgeworfene Gefahr darin, dass durch eine unsachgemäße Ladungssicherung gefährliche Güter austreten und den Laderaum verlassen könnten.
Das Beweisverfahren ergab, dass das verwendete Fahrzeug mit einer „Code-XL“ Zertifizierung ausgestattet war und darüber hinaus die gefährlichen Güter ordnungsgemäß und sorgfältig verpackt waren (geprüfte Verpackung, Luftpolsterfolie). Der im Verfahren beigezogene Sachverständige bestätigte zwar, dass kein vollkommener Formschluss vorhanden war und ein mögliches Verrutschen von Ladungsteilen, bei den im Normalbetrieb auftretenden Krafteinwirkungen, nicht ausgeschlossen werden konnte. Mit einem Verlust von Ladegut bzw. einem Verlassen im Sinne einer Durchbrechung der Laderaumbegrenzung war jedoch nicht zu rechnen. Dies war der ausschlaggebende Punkt im konkreten Verfahren. Somit lag zwar keine einwandfreie Ladungssicherung vor, jedoch wurde der vorgeworfene Tatbestand nicht verwirklicht, da ein Austritt von gefährlichen Gütern und ein Verlassen der Laderaumbegrenzung ausgeschlossen war. Das Strafverfahren musste somit eingestellt werden.

Fazit

Im Gesamtergebnis lag somit zwar eine nicht optimal durchgeführte Ladungssicherung vor, jedoch wurde unserem Mandanten der falsche Tatbestand vorgeworfen, da Unterabschnitt 7.5.7.1. dritter Satz ADR nur dann erfüllt ist, wenn gefährliche Güter austreten könnten. Eben diese Gefahr wurde im gegenständlichen Fall nicht verwirklicht. Aus diesem Grund wird es immer wichtiger, Strafen vom spezialisierten Transportanwalt checken zu lassen. Die Risikoeinstufung im Verkehrsunternehmerregister und die behördliche und regelmäßige Beurteilung der Zuverlässigkeit wird es Ihnen danken!

KOMMENTAR

Von **Mag. Alexej Miskovez,**
Rechtsanwaltskanzlei Dr. Schärmer

Das qualifizierte Verschulden liegt im gegenständlichen Fall gerade deswegen vor, da im Zeitraum (fünfeinhalb Stunden) zwischen dem notfallbedingten Abstellen des Lkw und dem Verlassen des Lkw liegen, in denen entsprechende Informationen innerhalb der Auftragskette weitergegeben werden hätten können. Da der Lkw lediglich vier Kilometer von der Ladestelle entfernt abgestellt wurde, hätte ohne weiteres der Auftraggeber, bei entsprechender Information, Maßnahmen treffen können, um einen Diebstahl zu vermeiden. So hätte zum Beispiel ein Ersatzfahrer zum nicht weit entfernten Lkw gebracht werden können, der diesen wieder zurück zur Ladestelle bringt oder den Transport fortsetzt. Jedenfalls hätte ein unbeaufsichtigtes Abstellen in einem unbewachten Gewerbegebiet über Nacht, bei entsprechender Information verhindert werden können.

Immer Informieren!

Der gegenständliche Fall zeigt, dass eine Haftung des Frachtführers deshalb vorliegt, weil er keine Informationen an seinen Auftraggeber weitergegeben hat, obwohl ihm dies zumutbar war. Grundsätzlich ist eine unvorhersehbare und plötzlich eintretende Erkrankung des Fahrers ein unabwendbares Ereignis, für das der Frachtführer nichts kann. Der Schaden wurde im gegenständlichen Fall jedoch nur deswegen nicht als unabwendbares Ereignis gewertet, da es naheliegend ist, dass ein Fahrzeug, mit einem diebstahlsgefährdeten Gut, nicht eine ganze Nacht unbeaufsichtigt gelassen werden kann. Der Frachtführer hätte somit seinen Auftraggeber über die plötzlichen Umstände zumindest informieren müssen: Damit dieser entsprechende Sicherheitsmaßnahmen treffen kann. ‹

ANZEIGE

CYBER-KRIMINALITÄT

TIPP transporteur

Kein KMU ist für Angreifer zu klein!

Das Cyber-Risiko im Unternehmensbereich ist ein hoch dynamisches und vielfältiges Thema, welches man fokussiert und professionell betreiben sollte.

In der Vergangenheit wurde an dieser Stelle schon öfters darüber gesprochen und war die Aktualität niemals höher als zum jetzigen Zeitpunkt: Durch die Corona-Pandemie erleben „Home Office“ und „Online Shopping“ einen gewaltigen Schub. Dadurch ist in nahezu allen Branchen die Abhängigkeit von IT-Systemen stark gestiegen und es stellt sich die berechtigte Frage: Steigt durch vermehrtes Home Office auch die Gefahr von Cyberattacken exponentiell an? Exponentiell ist wahrscheinlich nicht der mathematisch korrekte Begriff, aber aufgrund der Recherchen der Versicherungsbranche sprechen wir 2020 von rund einem Drittel (!) mehr geführten Angriffen im Vergleich zum Vorjahr …

Gekommen, um zu bleiben

Home Office ist gekommen, um zu bleiben! Obwohl die technischen Vorkehrungen (welche im ersten Lockdown noch über Nacht und unzureichend getroffen wurden) mittlerweile besser greifen, besteht vielerorts noch immer ein immenser Nachholbedarf, um zumindest gegen die gängigsten Angriffsszenarien ausreichend geschützt zu sein!
Parallel hierzu gewinnt die Cyber-Versicherung immer mehr an Bedeutung für Unternehmen. Eine gute Cyber-Versicherung beinhaltet folgende Komponenten: Sie arbeitet mit einer weitreichenden Schadendefinition, um der Komplexität des Themas bestmöglich beizukommen. Sie deckt sowohl Eigenschäden aus Identitätsdiebstahl, Kompromittieren von Konten, Schäden an Hard-/Software und Datenverlust sowie Betriebsunterbrechung und Haftpflichtschäden an Dritten.

Schadenbeispiele

Wenn Sie sich jetzt fragen, ob auch für Ihr Unternehmen Gefahr besteht, dann lade ich Sie gerne ein, auf unserer Homepage unter der Rubrik „Cyber Risk“ sämtliche Informationen rund um das Thema abzurufen. Dort finden Sie auch Schadenbeispiele aus dem Alltag unserer Kunden. Ich wünsche Ihnen für 2021 ein erfolgreiches Jahr – in der Hoffnung, dass wir alle bald wieder zur Normalität zurückkehren können.

ZUM AUTOR

Michael Patocka
IRM Versicherungsmakler und -beratungs GmbH
Börsegasse 9, 1010 Wien
E-Mail m.patocka@irm-broker.com
www.irm-broker.com