

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Blumengasse 5/17 - 1170 Wien



BEI LEICHTEN UND SCHWEREN NFZ:

Wasserstoff am Weg

Seite 38



AKTUELLES INTERVIEW „Alles viel spontaner“

Martin Preissler, HIAB: Wie sich Corona auf das Investitionsverhalten in der Branche ausgewirkt hat. Seite 50

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



Versteckte Haftungsfalle!

Obwohl die Haftung des Frachtführers im Rahmen der CMR beschränkt ist (außer bei grobem Verschulden) und eine vertragliche Haftungserhöhung an strenge Voraussetzungen gebunden ist, finden Auftraggeber immer öfter Möglichkeiten, die schützenden Haftungsgrenzen der CMR „auszuhebeln“.

Art. 23 und 25 CMR sehen vor, dass die Haftung des Frachtführers für Verluste und Beschädigungen, außer bei Vorliegen von grobem Verschulden, mit 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm beschränkt ist (umgerechnet derzeit ca. EUR 10 pro Kilogramm). Die CMR bietet jedoch mit Art. 24 und Art. 26 Möglichkeiten, die Haftung des Frachtführers von Anfang an vertraglich zu erhöhen. Von dieser Möglichkeit machen große Auftraggeber immer öfters in Logistikverträgen Gebrauch.

„Überfrachtete“ Logistikverträge

Das Problem in der Praxis ist, dass dem Transportunternehmer oft sehr komplexe, völlig „überfrachtete“ Logistikverträge vorgelegt werden. Der Transportunternehmer macht meist nur einen kurzen Check und kontrolliert, ob die Bestimmungen der CMR vereinbart wurden. Die Praxis zeigt, dass der Transport-

unternehmer beruhigt ist, wenn er im Logistikvertrag die Klausel sieht: „es gelten die Bestimmungen der CMR“. Dieser kurze Check ist aber zu wenig. Oft haben harmlos wirkende Klauseln in den Verträgen eine enorme Tragweite. Logistikverträge müssen daher unbedingt von einem Spezialisten geprüft werden, damit der Transportunternehmer darüber aufgeklärt wird, welche Risiken er durch Unterfertigung des Vertrages eingeht. Zusätzlich muss bei derartigen Logistikverträgen vorsorglich der Versicherer miteinbezogen werden, da bestimmte Klauseln in Logistikverträgen als Gefahrenhöhung im Sinne des Versicherungsrechtes gewertet werden können. Zu komplexen Logistikverträgen sollte daher vor Unterfertigung die Zustimmung des Versicherers eingeholt werden. Dies geschieht meist über den spezialisierten Versicherungsmakler oder dem fachkundigen Rechtsanwalt, der eine Evaluierung des Versicherungsschutzes im Zusammenhang mit den vertraglichen Pflichten aus dem Vertrag vornimmt und das Thema mit dem Versicherer bespricht.

Wertdeklaration, Art. 24 CMR

Art. 24 CMR räumt dem Absender die Möglichkeit ein, die Haftungshöchstgrenze des Art. 23 Abs. 3 CMR gegen Zahlung eines Frachtzuschlages zu erhöhen. Wird eine solche Wertvereinbarung getroffen und im Frachtbrief eingetragen, so tritt der vereinbarte Wert anstelle

der Haftungshöchstgrenze (8,33 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm).

Die erste Voraussetzung einer solchen Wertdeklaration, ist die Eintragung im Frachtbrief. Eine weitere Voraussetzung ist die Vereinbarung eines Zuschlags. Die Haftungshöchstgrenzen des Art. 23 Abs. 3 CMR können nur dann durch eine Werterhöhungsvereinbarung ausgehebelt werden, wenn zwischen Frachtführer

PRAXISTIPPS

- Grundsätzlich haftet der Frachtführer für Verlust und Beschädigung gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR mit 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm. Außer im Falle eines groben Verschuldens des Frachtführers, ist dessen Haftung stets mit diesem Betrag begrenzt.
- Art. 24 und 26 CMR bieten die Möglichkeit, die Haftungshöchstgrenze (auch bei leichter Fahrlässigkeit!) zu erhöhen. Dies geschieht oft durch komplexe Logistikverträge!
- Absolute Voraussetzungen für die Haftungserhöhung sind die Vereinbarung einer Haftungserhöhung, die Eintragung im Frachtbrief und die Vereinbarung eines Zuschlags mit dem Frachtführer.
- Die Wertdeklaration und Interessendeklaration ermöglichen es dem Absender, besonders bei wertvollen Gütern mit geringem Gewicht, einen weit über der CMR-Grenze liegenden Schadenersatz zu erhalten.
- Da die formellen Voraussetzungen, die den Frachtführer schützen sollen, oft in komplexen Verträgen geschickt und versteckt eingearbeitet werden, sollten solche Verträge ausschließlich durch spezialisierte Experten geprüft werden.

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



RECHT BEANSPRUCHEN
Auch wenn große Auftraggeber bei Abänderung von Verträgen wenig verhandlungsbereit sind, müssen extrem benachteiligende Klauseln abgedefert werden!

und Absender eine solche Werterhöhungsvereinbarung getroffen und mit dem Frachtführer ein Zuschlag vereinbart wurde.

Sind die obigen Voraussetzungen erfüllt, so haftet der Frachtführer auch bei leichtem Verschulden, nicht mit 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm, sondern bis zum vereinbarten Höchstbetrag.

Interessendeklaration

Möchte sich der Absender zusätzlich zum hohen Wert des Gutes auch gegen weitere Schäden (Vermögensschäden), wie insbesondere entgangenen Gewinn, der sonst nur beim Vorliegen grober Fahrlässigkeit



Kraftstoff sparen. Kosten senken. Der Conti EcoPlus.

Der Conti EcoPlus spart nicht nur Tropfen, sondern gleich ganze Liter Kraftstoff. Achse für Achse wurde der Rollwiderstand dieser Fernverkehrsreifen bis ins kleinste Detail verfeinert. Dies reduziert den Kraftstoffverbrauch und macht diese Hochleistungs-Kraftstoffsparer zur besten Wahl für Ihr Budget.



Informationen finden Sie unter:
www.continental-lkw-reifen.de

Schutz für Handelnde!

Nicht zuletzt durch die Datenschutzgrundverordnung werden Geschäftsführer und leitende Personen in Unternehmen stärker in die Pflicht genommen – und das Verschuldensunabhängig.

Niemand kann Ihnen als Geschäftsführer, Aufsichtsrat oder Vorstand Ihre hohe Verantwortung abnehmen, auch dann nicht, wenn Sie Eigentümer oder Gesellschafter sind. Sie haften als Unternehmensorgan unbeschränkt und in voller Höhe – persönlich und solidarisch – d.h. auch für Handlungen anderer Kollegen, auf Schadensersatz. Die GmbH haftet beschränkt, ein Geschäftsführer oder Vorstand unlimitiert! Dieses finanzielle Risiko lässt sich mit einer D & O („Directors & Officers“) Vermögensschadens-Haftpflichtversicherung abfedern.

Mitgeschaftern) sowie von Dritten (Außenverhältnis, Lieferanten, Kunden etc.).

Schutz des Privatvermögens

Die Versicherungsdeckung umfasst die außergerichtliche und gerichtliche Abwehr ungerechtfertigter Forderungen und die Bezahlung begründeter Forderungen. Die Versicherung schützt das Privatvermögen der Manager vor Haftpflichtansprüchen aus Vermögensschäden im Rahmen der dienstlichen Tätigkeit. Gleichzeitig wird damit aber auch das Firmenvermögen geschützt, da durch Manager verursachte Vermögensschäden auch realisiert werden können, wenn eine D & O Versicherung für den Ausgleich sorgt.

Am heimischen Versicherungsmarkt tummeln sich zahlreiche Anbieter mit diesem Produkt, idealerweise besprechen Sie vorab mit Ihrem Rechtsbeistand die Notwendigkeit für Ihre Absicherung und in der Folge können Sie sich auch gerne von uns über die angemessene Absicherung beraten lassen!

Wer ist versichert?

Versicherungsnehmerin und damit Prämienschuldnerin ist die GmbH selbst. Als versicherte Personen gelten alle ehemaligen, gegenwärtigen und zukünftigen Mitglieder der Geschäftsführung, des Vorstands, des Aufsichtsrats sowie des Bei- und Verwaltungsrats. Auch leitenden Angestellte und Prokuristen mit Eigenverantwortung fallen unter den Versicherungsschutz. Die Manager-Haftpflichtversicherung (D & O Versicherung) bietet Versicherungsschutz für die persönliche Haftpflicht der Unternehmensorgane wegen Pflichtverletzungen in Ausübung ihrer Organtätigkeit und zwar wegen Ansprüchen für Vermögensschäden des versicherten Unternehmens selbst (Innenverhältnis; z.B. Überwachungsverschulden unter den

ZUM AUTOR

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



Frachtführer vereinbart, dass dieser zur Ausstellung des Frachtbriefs verpflichtet wird und deshalb von sich aus dafür zu sorgen hat, dass die Wert- bzw. Interessendeklaration im Frachtbrief eingetragen wird. Unterlässt der Frachtführer dies, so trifft diesen die Haftung für die unterlassene Eintragung und gelangt die Haftungserhöhung dennoch zur Geltung.

Derartige Klauseln fallen nur dann auf, wenn der Vertrag ordentlich mit „einem spezialisierten Auge“ geprüft wird.

Massive Folgen für Frachtführer

Unterschreibt der Frachtführer einen solchen Rahmenvertrag, ohne die gehörige Prüfung vorzunehmen, kann dies existenzbedrohende Folgen für den Frachtführer haben. Unbewusst haftet der Frachtführer plötzlich unbeschränkt für Schäden und Verluste auch bei leicht-

ANZEIGE

KRONE TRUSTED
100% GEPRÜFTE
MARKENERSATZTEILE
MIT BIS ZU 50%
EINKAUFVORTEIL
JETZT ONLINE

KRONE
Wir transportieren Zukunft

ter Fahrlässigkeit. Im „worst case“ lehnt dann die eigene Versicherung die Versicherungsdeckung ab, mit der Begründung, dass eine sogenannte Gefahrenerhöhung geschaffen wurde bzw. der Transporteur als Versicherungsnehmer eine unübliche Vereinbarung mit seinem Auftraggeber eingegangen ist. Vor Unterfertigung eines Logistikvertrages muss daher unbedingt ein spezialisierter Versicherungsmakler bzw. spezialisierter Rechtsanwalt beigezogen werden. Dieser evaluiert die Risiken und klärt Sie auf und nimmt im Idealfall für Sie Kontakt mit der Versicherung auf, damit bei ungünstigen Verträgen, die in einigen Fällen nicht verhandelbar sind, zumindest ein Ausgleich durch einen angemessenen Versicherungsschutz gewährleistet werden kann. <

ersatzfähig wäre, absichern, so kann ein besonderes Interesse an der Lieferung gemäß Art. 26 CMR vereinbart werden. Hierbei wird ein bestimmter Betrag (Interesse) vereinbart, bis zu dem der Frachtführer für alle Schäden und somit auch entgangenen Gewinn haften soll.

Auch bei der Interessendeklaration gemäß Art. 26 CMR gelten die gleichen Voraussetzungen wie bei Art. 24 CMR und muss das deklarierte Interesse daher im Frachtbrief eingetragen und mit dem Frachtführer ein Zuschlag vereinbart werden.

Worauf besonders achten?

Die Möglichkeit zur Haftungserhöhung des Frachtführers führt dazu, dass auch bei leichter Fahrlässigkeit ein sehr hoher

Schaden vom Auftraggeber gefordert werden kann. In diesem Fall gelten dann nicht die Haftungshöchstgrenzen von 8,33 Sonderziehungsrechten. Hierdurch wird es möglich, dass der Frachtführer voll ersatzpflichtig ist, wenn sehr teure Güter mit geringem Gewicht versandt werden. Da die CMR den Frachtführer schützen will, sind diese Möglichkeiten zur Haftungserhöhung an sehr strenge formelle Voraussetzungen gebunden. Dazu gehören der Eintrag im Frachtbrief sowie die Zahlung eines Zuschlages. Umfangreiche Logistikverträge von Großauftraggebern werden genau dazu genutzt, diese Voraussetzungen für eine erhöhte Haftung des Transportunternehmens zu schaffen.

Die gesonderte Vereinbarung eines

Zuschlags wird dadurch „versteckt eingeschleust“, dass in Rahmenverträgen vereinbart wird, dass der Zuschlag bei der Frachtkalkulation bereits berücksichtigt wurde und somit in der Fracht enthalten ist. Wird nämlich vereinbart, dass im Frachtpreis bereits der Zuschlag gemäß Art. 24/26 CMR für eine Wert- bzw. Interessendeklaration enthalten ist, so ist die erste formelle Voraussetzung bereits erfüllt. Dies fällt einem Transportunternehmer bei einem schnellen Check des Logistikvertrages vor Unterfertigung meist gar nicht auf.

Haftungserhöhung

Bei der zweiten Voraussetzung, nämlich der Eintragung im Frachtbrief wird ebenfalls „getrickt“. So wird mit dem

tausch gegen das richtige Kennzeichen durfte das Verwaltungsgericht nicht mehr durchführen, da dies keine zulässige Spruchkorrektur, sondern einen Austausch der Tat darstellen würde. Aus diesem Grund wurde das gesamte Straferkenntnis in allen Punkten aufgehoben.

Fazit

Zusammengefasst wäre das Straferkenntnis der Behörde aus formeller Sicht einwandfrei gewesen, wenn diese gar kein Kennzeichen angeführt hätte. Da die Behörde die Tat von vornherein jedoch auf ein bestimmtes Kennzeichen eingeschränkt hat, mit dem die Übertretungen jedoch nicht begangen wurde, war das Straferkenntnis aufzuheben. Aus diesem Grund empfiehlt es sich stets bei Strafen aufgrund von Überschreitungen der Lenk- und Ruhezeiten, die Fahrkarte auszulesen und zu überprüfen, mit welchem Fahrzeug der Lenker tatsächlich unterwegs war.



KOMMENTAR

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

ALLES WAS RECHT IST

Mit welchem Kennzeichen ist er nun gefahren?

DIGITACHO Vergangenen Monat konnten wir erneut aufgrund von Ungenauigkeiten der Behörde, für einen unserer Mandanten zahlreiche Strafen beseitigen. Von zentraler Bedeutung war hier das im Vorwurf enthaltene Kennzeichen. Die Exekutive kontrolliert „unsere Transportunternehmer“ und wir kontrollieren die Strafbescheide der Behörden. In vielen Fällen finden wir formelle Fehler.

Exakte Zuordnung

Wird im Zuge eines Verwaltungsstrafverfahrens ein Straferkenntnis erlassen, so hat der Spruch gemäß §44a Abs 1 Z 1 VStG, wenn er nicht auf Einstellung lautet, u.a. die als erwiesen angenommene Tat zu enthalten. Dieser Anforderung ist dann entsprochen, wenn im Spruch des Straferkenntnisses dem Beschuldigten die Tat in so konkretisierter Umschreibung vorgeworfen ist, dass die exakte Zuordnung des Tatverhaltens zur Vorschrift, die durch die Tat verletzt wurde, ermöglicht wird. Der Beschuldigte muss somit aus dem Spruch ableiten können, welche Tat ihm genau vorgeworfen wird. Alle tatrelevanten Merkmale müssen im Spruch des Straferkenntnisses enthalten sein.

Kennzeichen: Genauigkeit gefragt

Im konkreten Fall wurden unserem Mandanten zahlreiche Verstöße gegen die

Lenk- und Ruhezeiten vorgeworfen. Im Straferkenntnis wurde hierbei das Kennzeichen jenes Fahrzeuges angeführt, mit dem der Beschuldigte zum Zeitpunkt der Kontrolle unterwegs war. In den 28 Tagen vor der Kontrolle lenkte der Beschuldigte jedoch mehrere Fahrzeuge mit verschiedenen Kennzeichen. Die Überschreitungen wurden daher nicht mit dem Fahrzeug begangen, das kontrolliert wurde, sondern mit mehreren anderen Fahrzeugen.

Wie bereits zuvor ausgeführt, muss der Spruch des Straferkenntnisses alle tatrelevanten Merkmale enthalten. Die Nennung des konkreten Fahrzeugs ist bei Überschreitungen gegen die Lenk- und Ruhezeiten jedoch nicht erforderlich.

Formeller Fehler

Die Behörde hätte daher gar kein Kennzeichen im Spruch anführen müssen. Da aber explizit das Kennzeichen des angehaltenen Fahrzeuges angeführt wurde, lag ein formeller Fehler der Behörde vor. Durch die Anführung des konkreten Kennzeichens schränkte die Behörde das Verfahren nämlich eben auf dieses einzige Kennzeichen ein. Somit war die Tatanzustand, wonach die Überschreitungen der Lenk- und Ruhezeiten in diesem konkreten Fahrzeug begangen worden seien, unrichtig (diese wurden mit einem anderen Fahrzeug begangen). Einen Aus-