

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

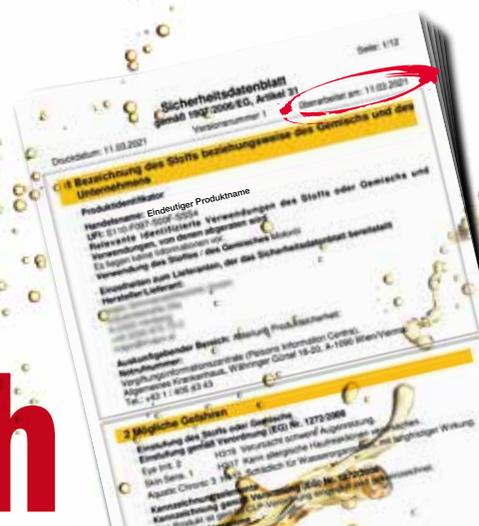
OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZZ02042092 M. Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Case 7, 1230 Wien

SICHERHEITSDATENBLATT

Stop dem Öl-Schmäh

Seite 46



LKW-ABGASMESSUNG „LIVE“ De facto Feinstaubfrei!

Lkw-Importeurssprecher Franz Weinberger hat mit der TU Graz eine Live-Lkw-Abgasmessung initiiert – mit erstaunlichen Ergebnissen!

Seite 14

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Haftungsfalle beim Rollentausch

Bei einem Transport haftet bekanntlich der Absender dem Frachtführer gegenüber. Was viele Transporteure übersehen, ist, dass diese Haftung auch sie treffen kann, wenn Subfrachtführer eingesetzt werden.

Der Absender haftet dem Frachtführer gegenüber für die Erteilung sämtlicher, für den Transport relevanten Informationen und die Beigabe aller notwendigen Urkunden. Die Haftung des Absenders für unrichtige bzw. unvollständige Informationen und Urkunden ist hierbei unbegrenzt und verschuldensunabhängig. Das ist soweit bekannt. Bei Sub-Transportketten wird's etwas komplizierter.

Sub-Transportkette

Absender im Sinne der CMR ist immer der Vertragspartner des Frachtführers (somit der Auftraggeber des Frachtführers). Dieser Umstand wird in der Praxis oft verkannt. In rechtlicher Hinsicht ist der Absender nämlich nicht das Unternehmen, bei dem die Ware abgeholt wird, sondern stets derjenige, der den Frachtführer beauftragt.

In der Praxis kommt es häufig vor, dass ein Transport mehrmals „weitergegeben“ wird und somit eine Transport-

kette entsteht. Gerade bei solchen Transportketten treten manche Parteien sowohl als Frachtführer, als auch als Absender auf. Erteilt beispielsweise das Produktionsunternehmen „P“ einen Transportauftrag an den Transportunternehmer „T“ und beauftragt dieser wiederum den Subfrachtführer „S“ mit der tatsächlichen Durchführung des Transports, so befindet sich der Transportunternehmer „T“ in einer vielschichtigen Position. Gegenüber seinem Auftraggeber „P“ nimmt er die Rolle des Frachtführers ein. Im Verhältnis zum Subfrachtführer „S“ ist der Transportunternehmer jedoch als Auftraggeber anzusehen und treffen diesen somit alle Pflichten eines Absenders. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Transportunternehmer „T“ als Auftraggeber und Vertragspartner des „S“ tätig wird.

Transportunternehmen, die sich in dieser Position befinden, erhalten in der Praxis alle Informationen und Unterlagen zum gegenständlichen Transport von ihrem Auftraggeber und geben diese inhaltsgleich an den von ihnen beauftragten Subfrachtführer weiter. Hinter diesem Vorgang verbirgt sich jedoch ein enormes Haftungspotenzial, mit unbegrenzten Schadensersatzforderungen.

Informationen / Urkunden

Art. 7 CMR regelt die Folgen unvollständiger oder unrichtiger Angaben im Frachtbrief. Demnach haftet der Absender dem Frachtführer gegenüber insbesondere für die unrichtigen oder unvoll-

ständigen Angaben von Absender und Empfänger, Tag und Ort der Übernahme des Gutes, Bezeichnung, Anzahl und Gewicht des Gutes etc., sofern hieraus ein Schaden entsteht.

Art. 11 CMR normiert, dass der Absender dem Frachtführer sämtliche Urkunden beizugeben hat, die für die Zoll- oder sonstige amtliche Behandlung notwendig sind und der Absender darüber hinaus auch alle erforderlichen Auskünfte hierzu erteilen muss.

Hinzu kommt die Verschärfung, dass die Haftung des Absenders verschuldensunabhängig ist. Den Frachtführer trifft im Übrigen keine Pflicht die Eingaben

AUF EINEN BLICK

- Absender im Sinne der CMR ist immer der Auftraggeber des Frachtführers
- aus diesem Grund können auch Transportunternehmen, die einen Transportauftrag an einen Subfrachtführer weitergeben, diesem gegenüber als Absender auftreten
- der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief und die Vollständigkeit und Richtigkeit der beigegebenen Urkunden und erteilten Informationen.
- diese Haftung ist der Höhe nach unbegrenzt und darüber hinaus verschuldensunabhängig.
- Informationen, die man vom eigenen Kunden erhält, sollten nicht unkontrolliert an den Subfrachtführer weitergegeben, sondern genauestens auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft werden.
- im schlimmsten Fall können unrichtig bzw. unvollständig weitergegebene Informationen und Urkunden zu enormen Schadenersatzansprüchen und Fahrzeugbeschlagnahmen führen.

des Absenders im Frachtbrief oder die beigegebenen Urkunden zu überprüfen. Nur bei ganz offenkundig falschen Angaben bzw. Urkunden könnte ein Mitverschulden des Frachtführers in Betracht kommen.

Unrichtig oder unvollständig?

Die Haftung des Absenders ist darüber hinaus betragsmäßig unbegrenzt, sodass wegen unrichtigen und unvollständigen

an den Frachtführer zu bezahlen sind. Wenn der Transportunternehmer Subunternehmer beauftragt, ist dieses Haftungsrisiko zu beachten. Der Transportunternehmer als Auftraggeber muss gewährleisten, dass der Subunternehmer sämtliche Informationen erhält, auch wenn der Transportunternehmer selbst von seinem Auftraggeber diese Informationen nicht bekommen hat. In diesem Fall muss der Transportunternehmer die

Disponenten müssen auf diese Problematik geschult werden. Die Praxis zeigt, dass die Disponenten dieses Risiko meist gar nicht kennen!

Eintragungen im Frachtbrief und unrichtigen bzw. unvollständigen Urkunden sämtliche Güter- und Vermögensschäden, einschließlich entgangenen Gewinns

erforderlichen Unterlagen beschaffen, damit es bei der Ausführung des Transports durch den Subunternehmer zu keinen Problemen kommt.

Gefahr bei UK-Transporten

Seit 31. Dezember 2020 gelten für Großbritannien-Transporte bekanntlich neue Rahmenbedingungen. Bei der Einfuhr von Waren aus dem EU-Raum in das Vereinigte Königreich müssen u.a. folgende Dokumente mitgeführt werden:

- CMR Frachtbrief
- Handelsrechnung mit Warentarifnummer und EORI Nummer
- ADB (Ausfuhrbegleitdokument = Nachweis der zuständigen Zollstelle über die Zulässigkeit der Ausfuhr)
- MRN (Movement Reference Number = Zoll-Registrierungsnummer, die es der Zollbehörde ermöglicht, ihre Exportwaren im elektronischen Zoll System zu identifizieren und zu bearbeiten)
- GMR (Goods Movement Reference = Nachweis, dass alle erforderlichen Einfuhrerklärungen vorab eingereicht wurden). Dieser muss online selbst generiert werden >



ZUM AUTOR

**Rechtsanwalt
Dr. Dominik Schärmer**

TRANSPORT COMPETENCE CENTER
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

Der Schmierstoff-Spezialist für Ihre Nutzfahrzeuge

Mit XTL®-Technologie:
TITAN CARGO MAXX SAE 5W-30 / 10W-30 / 10W-40

- 1,8 % weniger Kraftstoffverbrauch*
- 27,0 % weniger Ölverbrauch
- 23,0 % verbesserte Kälteperformance
- 11,0 % weniger Turbolader-Ablagerungen

www.fuchs.com/at



* Vergleich TITAN CARGO MAXX SAE 5W-30 XTL® zu herkömmlichen TITAN CARGO MAXX SAE 10W-40



Sandwich-Position

Wie bereits erwähnt, muss der Absender gemäß Art. 11 CMR dem Frachtführer sämtliche Urkunden begeben und erforderlichen Auskünfte erteilen, die für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung notwendig sind. Befindet man sich daher in der Rolle eines Transportunternehmers, der einen Auftrag von seinem Kunden erhält und an einen Subfrachtführer weitergibt, so ist dafür zu sorgen, dass sämtliche oben aufgelisteten Dokumente und Informationen eingeholt und dem Subfrachtführer zur Verfügung gestellt werden.

Aus diesem Grund ist bei Transportunternehmen in einer solchen „Zwischenposition“ enorme Achtsamkeit gefragt.

Selbst wenn diese von ihrem eigenen Auftraggeber unrichtige bzw. unvollständige Informationen und Unterlagen erhalten, haften diese im Verhältnis zu ihrem Subfrachtführer unbegrenzt für alle entstehenden Schäden. Aus diesem Grund sollten die, vom Kunden beigegebenen, Unterlagen und Informationen gründlich auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft werden, um spätere Ansprüche des Subfrachtführers zu vermeiden.

Fahrzeugbeschlagnahme!

Die oben beschriebene Haftung ist nicht nur für Transporte ins Vereinigte Königreich, sondern für alle grenzüberschreitenden sowie nationalen Transporte relevant.

Im schlimmsten Fall können Unachtsamkeiten und Fehler zu fatalen Folgen wie der monatelangen Beschlagnahme von Fahrzeugen und erheblichen Schadensersatzforderungen führen!

In einem brandaktuellen Fall wurde das Fahrzeug eines Mandanten von italienischen Behörden beschlagnahmt, da diese vermuten, dass die beigegebenen Urkunden, aus denen sich die Informationen zum beförderten Gut ergeben, nicht mit dem tatsächlich beförderten Gut übereinstimmen. Das Fahrzeug ist zu Redaktionsschluss dieser Ausgabe bereits seit 11 Monaten beschlagnahmt, da ein Strafverfahren in Italien immer noch anhängig ist. Da die Haftung für die Richtigkeit der Urkunden, wie bereits

Fazit

Die weitverbreitete und gelebte Praxis, wonach die Fälligkeit des Frachtlohns von der Übersendung von originalen Ablieferbelegen abhängig gemacht wird, ist derzeit nach der österreichischen Rechtslage rechtswidrig. Der Anspruch auf Bezahlung des Frachtlohns entsteht, sobald der Frachtführer vollständig, fristgerecht und schadensfrei abgeliefert hat. Verabsäumt es der Frachtführer, entgegen einer ausdrücklichen Vereinbarung, die originalen Ablieferbelege zu übermitteln, so entsteht hieraus allenfalls ein Schadensersatzanspruch des Absenders. Hierbei müsste der Absender jedoch beweisen, dass diesem tatsächlich ein Schaden, wie etwa ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstanden ist. In Deutschland hingegen ist eine solche Zurückbehaltung des Frachtlohns bereits zulässig und es bleibt abzuwarten, ob die deutsche Rechtsmeinung zukünftig auch auf Österreich „überschwappt“.

KOMMENTAR

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



BESSER RECHT ALS SCHLECHT

Originalpapiere her, sonst gibt's kein Geld!

DAUERBRENNER In der Transportbranche ist es nicht ungewöhnlich, dass Auftraggeber in ihren allgemeinen Geschäftsbedingungen bzw. Transportaufträgen die Fälligkeit der Frachtrechnung von der Übermittlung der originalen Ablieferbelege und Transportdokumente abhängig machen. Immer mehr Frachtführer treten an uns mit der Frage heran, ob diese Vorgehensweise zulässig sei.

Wann ist der Frachtlohn fällig?

Da es sich bei einem Transportvertrag um einen Werkvertrag handelt, besteht der geschuldete Erfolg des Frachtführers in der Verbringung von Gütern von einem bestimmten Platz zu einem anderen. Dieser Beförderungsvorgang stellt die Hauptleistungspflicht des Frachtführers dar. Somit hat der Frachtführer Anspruch auf den Frachtlohn, sobald dieser seiner Hauptleistungspflicht vollumfänglich nachgekommen ist und das Gut schadensfrei, vollständig und fristgerecht abgeliefert hat.

Die Vereinbarung zwischen Absender und Frachtführer, dass dieser Ablieferbelege im Original zu übermitteln hat, kann eine Nebenleistungspflicht des Frachtführers aus dem Transportvertrag begründen. Übersendet der Frachtführer die originalen Ablieferbelege nicht an den Absender, so stellt dies zwar die Verletzung der

Nebenpflicht dar, rechtfertigt jedoch nicht die Zurückbehaltung des Frachtlohn bzw. eine Entgeltminderung. Der Frachtlohn darf vom Absender daher unter Umständen dann zurückbehalten werden, wenn das Gut beim Empfänger beschädigt, verspätet oder unvollständig abgeliefert wurde. Kommt der Frachtführer jedoch seiner Hauptleistungspflicht nach, so ist der Frachtlohn fällig und darf nicht bis zur Übermittlung von originalen Transportdokumenten zurückbehalten werden.

Anders in Deutschland

Im Gegensatz zu Österreich, ist es in Deutschland zulässig, die Fälligkeit von Frachtforderungen von der Übermittlung von Transportdokumenten im Original abhängig zu machen. In einem aktuellen Urteil vom 6. August 2021 (1 HKO 831/20) kam das Landesgericht Traunstein zu dem Schluss, dass eine Klausel in den AGB, welche ein Zahlungsziel von 45 Werktagen nach Rechnungseingang, bei vollständiger Übermittlung aller Transportdokumente im Original vorsieht, zulässig ist. Nach der deutschen Rechtslage stelle eine solche Vereinbarung eine von § 420 HGB abweichende zulässige Fälligkeitsregelung dar und ist die Klausel nach § 307 BGB auch nicht als unangemessen anzusehen.

erwähnt, den Auftraggeber trifft, der selbst ein Spediteur ist, wurden bereits sämtliche, aus der Beschlagnahme resultierenden Kosten, gegen dem Auftraggeber eingeklagt.

Lieferschein: Teil der Lösung

Gemäß Art. 6 CMR hat der Frachtbrief u.a. die Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke, sowie das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes zu enthalten. Darüber hinaus hat der Frachtbrief auch Weisungen für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung zu beinhalten.

Da die in der Praxis gängigen Muster für einen Frachtbrief, nur ein sehr kleines Feld für diese Eintragungen vorsehen, kann hier der Lieferschein Abhilfe schaffen. Hinsichtlich der Warenbezeichnung kann im hierfür vorgesehenen Feld des Frachtbriefs auf den Lieferschein verwiesen werden (Beispiel: „siehe Lieferschein-Nr. XXX“), womit der Lieferschein zum Bestandteil des Frachtbriefs wird. Dies hat den Effekt, dass nun alle im Lieferschein enthaltenen Angaben, im Frachtbrief eingetragen gelten. Hierdurch vermeidet man als Auftraggeber die Problematik, dass der Frachtbrief zu wenige Informationen zum Gut enthält.

Gründlich prüfen!

Darüber hinaus empfiehlt es sich, als Auftraggeber eines Subfrachtführers, stets die Unterlagen, die man von seinem eigenen Kunden erhält, gründlich zu überprüfen und diesen bei auffallenden Abweichungen und Unvollständigkeiten umgehend zu kontaktieren.

Kommt es schlussendlich dennoch zu Ansprüchen des Subfrachtführers aufgrund unvollständiger bzw. unrichtiger Urkunden und Informationen, so empfiehlt es sich stets, den eigenen Auftraggeber haftbar zu halten und einen hierfür spezialisierten Rechtsanwalt einzuschalten, um den Anspruchsregress gegen den eigenen Auftraggeber zu sichern. ◀

WIR SUCHEN:

Standort in Wien und Wien-Umgebung,
gerne auch Übernahme aufgrund Pensionierung!

&

Disponent (m/w/d) für die Bereiche Bagger,
LKW, Erd- und Abbrucharbeiten

HOCHBERGER

Bau, Transporte und Erdbewegungen
Kleinneusiedlerstr. 16
2401 Fischamend
Telefon.: +43 664/7823804

hte.hochberger@gmail.com | www.hte-hochberger.at

ANZEIGE

VERSICHERUNGEN



Preisalarm!

Traditionell finden im Herbst des Jahres die „Renewal-Gespräche“ mit den Versicherern statt. Für Makler und Kunden in der Regel eine einfache Übung – doch heuer ist vieles anders.

Nachdem lange Zeit Prämien nicht gestiegen oder sogar gesunken sind, haben sich zuletzt die Konditionen aus Sicht der Versicherungsnehmer massiv verhärtet. Damit ist der steigende Kostendruck für Unternehmer durch das Verhalten vieler Versicherer weiter verstärkt worden.

Zu den jüngsten Entwicklungen zählen der Rückzug vieler Versicherer aus exponierten Branchen, die Reduktion der angebotenen Deckungssummen insbesondere in Gewerbe und Großindustrie, die Aufnahme von Cyber- und Pandemieausschlüssen sowie teilweise massive Prämienhöhungen. Vor allem in den NATCAT Deckungen (Naturkatastrophen) sind die Prämien überproportional gestiegen – aber auch in FLEXA (Feuer)- und EC (Extended Coverage)-Deckungen wird seitens der Rückversicherer eine um bis zu 50 Prozent erhöhte Prämie für 2022 gefordert.

Das unternehmerische Risikomanagement steht verstärkt im Fokus der Versicherer. Absichtserklärungen, risikominimierende Maßnahmen zu setzen, würden nicht mehr genügen, gefordert wird deren Umsetzung. Kunden müssen sich zunehmend gegenüber dem Versicherer öffnen und betriebswirtschaftliche Auswertungen und

Liquiditätsplanungen vorlegen. Dazu kommt, dass Corona zu einer massiven Reduzierung der Deckungssummen geführt hat und Zusatzlimits rigoros gestrichen wurden.

Risikomanagement

Damit beginnt für Unternehmen das Zeitalter sich in Zukunft mit dem Thema „Risiko Tool“ zu beschäftigen und proaktiv – anhand geeigneter Instrumente und Maßnahmen – schon im Vorfeld für eine verbesserte Risikoabsicherung innerhalb des Unternehmens zu sorgen. Hierbei geht es aber in der Regel nicht nur um kostenintensive Maßnahmen (wie Sprinkler oder Brandmeldeanlagen), sondern in den meisten Fällen um organisatorische Verbesserungen. Die mit den Risiko Tools erstellten Gefahrenszenarien und daraus empfohlenen Umsetzungen helfen dem einzelnen gegenüber dem Versicherer, seine Risikoposition genau darzustellen und somit auf zukünftige Prämiengestaltungen wesentlichen Einfluss zu nehmen.

ZUM AUTOR

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

