

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



**HOLZ-FAHRER ALS
GABALIER-DOUBLE**

Der Volks Truck'n'Roller

Seite 34



AKTUELLES INTERVIEW

„Dünner, dünner, dünner“

Was wir uns von Schmierstoffen in Zukunft erwarten können, erklärt Lukoil Europa Entwicklungs-Chefin Karin Baumann.

Seite 44

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Haftungsfalle Ladungssicherung!

Übernimmt der Frachtführer die Verpflichtung zur Verladung und Sicherung der Güter und führt diese aus, haftet er für die daraus entstehenden Schäden.

In seiner aktuellen Entscheidung zur Geschäftszahl 7 Ob 118/21k beschäftigte sich der OGH mit der Haftung des Frachtführers für Schäden aufgrund mangelhafter Verladung und Ladungssicherung. Im gegenständlichen Fall wurde der Frachtführer mit dem Transport einer Drehbohranlage beauftragt. Diese wurde auf einer Baustelle vom Frachtführer abgeholt. Zwischen den Parteien wurde vereinbart, dass die Verladung und Ladungssicherung der zu transportierenden Drehbohranlage dem Frachtführer obliegt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass zum Zeitpunkt der Abholung keine Bauarbeiter mehr auf der Baustelle anwesend waren. Aus diesem Grund wurde seitens des Absenders lediglich die transportbereite Abstellung der Drehbohranlage zugesagt.

Der Frachtführer hat in der Vergangenheit bereits mehrere Transporte gleicher Art für den gleichen Absender durchgeführt. Vor der Abholung der Ware

wurde der Mäkler-Kopf der Drehbohranlage stets von 4,7 auf 4,02 Meter abgesenkt. Im gegenständlichen Fall wurde dies jedoch von den Bauarbeitern unterlassen und fiel dies dem Fahrer auch nicht auf. Schließlich kam es beim Durchqueren einer Autobahnbrücke zu einer Kollision.

Wer haftet für die Verladung?

Die CMR regelt nicht, wen die Pflicht zur Verladung (worunter auch die Ladungssicherung fällt) trifft. Im Rahmen des Beförderungsvertrages bleibt es den Parteien überlassen, eine vertragliche Vereinbarung darüber zu treffen, wer die Entladetätigkeit vorzunehmen hat. Vereinbart werden kann nicht nur, dass der Frachtführer zur Verladung und Verstauung des Frachtguts verpflichtet ist, sondern auch, dass er die durch den Absender vorgenommene Verladung und Verstauung zu überprüfen hat. Gemäß ständiger Rechtsprechung des OGH ist die Verladung im Zweifel Sache des Absenders (RS0073756).

In anderen Worten bedeutet dies, dass grundsätzlich der Absender für die Verladung und Verstauung verantwortlich ist, sofern keine ausdrückliche Vereinbarung getroffen wurde, in der sich der Frachtführer zur Verladung und Verstauung verpflichtet.

Wird der Fahrer bei der Verladungstätigkeit des Absenders, trotz Fehlen einer Vereinbarung hierüber, tätig bzw. behilflich, so ist der Fahrer als Erfüllungsgehilfe des Absenders anzusehen.

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



HEIKLES GUT
Eine Drehbohranlage (Symbolbild) wurde nach einem Transport-schaden zum Streitfall.



In solch einem Fall sind Fehler des Fahrers bei der Verladung, ebenfalls dem Absender zuzurechnen.

Vereinbarung über Verladepflicht

Für die Haftung des Frachtführers nach Art. 17 CMR kommt es darauf an, ob die Beschädigung der Ware zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme und ihrer Ablieferung eingetreten ist. Das Verladen der Güter auf das Transportfahrzeug fällt dabei grundsätzlich nicht in den Haftungszeitraum. Die Übernahme des Gutes nach Art. 17 Abs. 1 CMR bedeutet vielmehr, dass der Frachtführer das Gut zur Erfüllung des Beförderungsvertrages entgegennimmt.

Nur wenn der Frachtführer gemäß einer Vereinbarung mit dem Absender, auch zum Verladen verpflichtet ist, beginnt der Haftungszeitraum des Frachtführers bereits mit der Verladung >



AUSZEICHNUNG Die Dr. Schärmer & Dr. Spindel Cargo Experts GmbH hat den Hermes Logistik Preis 2021 als „KMU des Jahres“ gewonnen. Die Redaktion gratuliert – mehr dazu auf Seite 30!

PRAXISTIPPS

- Die CMR trifft keine Regelungen darüber, wer zur Verladung und Verstauung des Gutes verpflichtet ist.
- Im Zweifel ist daher der Absender zur Verladung und Verstauung (worunter auch die Ladungssicherung fällt) verpflichtet.
- Diese Verpflichtung kann den Frachtführer nur dann treffen, wenn hierüber eine ausdrückliche Vereinbarung getroffen wurde.
- Sofern mit bloßem Auge erkennbar ist, dass die beförderte Ware im übergebenen Zustand nicht transportiert werden kann bzw. nicht den Angaben des Absenders entspricht, müssen Weisungen des Absenders eingeholt werden. Im Zweifel muss der Frachtführer vor Antritt der Fahrt eine Kontrolle durchführen und die Abmaße auf Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen kontrollieren.
- Hat der Frachtführer die Verpflichtung zur Verladung und Verstauung der Güter vertraglich übernommen, so haftet dieser im Schadensfall.

NEW GENERATION DAF

XG+

Start the Future

Der New Generation XG+ bietet ein überwältigendes Maß an Komfort mit enormem Raum zum Arbeiten, Wohnen, Entspannen und Schlafen. Darüber hinaus besticht er durch einzigartige Kraftstoffeffizienz und Sicherheit. Der XG+, das neue Flaggschiff, übertrifft jeden Lkw auf dem Markt.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

10%* GERINGERER KRAFTSTOFF-VERBRAUCH
+
ÜBERRAGENDE SICHERHEIT
+
DER GIPFEL AN KOMFORT, RAUM UND LUXUS

(* Abhängig von den Bedingungen im Straßenverkehr, der Ladung und dem Fahrzeugtyp)

Die Höhenüberschreitung von einem 3/4 Meter hätte dem Fahrer aufgrund des etwa vier Meter hohen fixen Bezugspunktes des Fahrerhauses mit bloßem Auge auffallen müssen.

und haftet dieser somit für Schäden aufgrund von mangelhafter Verladung bzw. Ladungssicherung.

OGH: Frachtführer haftet!

Da im gegenständlichen Fall zwischen dem Absender und dem Frachtführer eine eindeutige Vereinbarung darüber getroffen wurde, dass der Frachtführer die Verladung und Ladungssicherung durchzuführen hat, haftet dieser auch für sämtliche hieraus resultierenden Schäden. Der Frachtführer war auch zur Höhenkontrolle verpflichtet.

Obwohl dem Frachtführer im Vorfeld des Transports mitgeteilt wurde, dass die zu transportierende Ware eine Höhe von 4,02 Meter, anstatt der tatsächlichen Höhe von 4,7 Meter aufweist, führte diese



HAFTUNG
Ladungssicherung bleibt ein heißes Thema im Güterbeförderungsgewerbe.

WAS VORBEUGEND ZU TUN IST

Verantwortlicher Beauftragter Geschichte?

Eine brandaktuelle Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs (28. Juni 2021 – Ro 2020/11/0016, 0017-3) hat verheerende Folgen für alle Transportunternehmen. Bei Konzessionsentzugsverfahren sind nun auch gegen verantwortliche Beauftragte gemäß § 9 Abs. 2 VStG verhängte Strafen zu berücksichtigen.

Gemäß § 9 Abs. 1 VStG sind bei juristischen Personen jene Personen für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften verantwortlich, die zur Vertretung nach außen berufen sind. Grundsätzlich handelt es sich hierbei um den handelsrechtlichen Geschäftsführer. Hierdurch wirkt sich auch jede Übertretung negativ auf die Zuverlässigkeit des handelsrechtlichen Geschäftsführers und das Risikoeinstufungssystem des Unternehmens aus. Genau aus diesem Grund – nämlich um die Zuverlässigkeit zu bewahren und somit keine Konzessionsprobleme zu bekommen – liegt es im Interesse des Geschäftsführers, die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit an bestimmte Personen zu übertragen.

Option: § 9 Abs. 2 VStG

Eine Möglichkeit, diese Verantwortlichkeit auf eine andere Person zu übertragen, bietet § 9 Abs. 2 VStG. In diesem Zusammenhang können Unternehmen eine oder mehrere Personen als verantwortliche Beauftragte bestellen.

Der ursprüngliche Sinn und Vorteil dieser Vorschrift war, dass über die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten, dieser nun für die Einhaltung gewisser verwaltungsrechtlicher Vorschriften haftete und Strafen sich hierdurch nicht mehr negativ auf die Zuverlässigkeit des Geschäftsführers auswirkten.

Konzession in Gefahr

Dieser Vorgehensweise schob der Verwaltungsgerichtshof in seiner aktuellen Entscheidung nun einen Riegel vor und sprach aus, dass im Konzessionsentzugsverfahren auch jene Strafen, die gegen verantwortliche Beauftragte gemäß § 9 VStG verhängt wurden, zu berücksichtigen sind.

Hierdurch verliert die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten natürlich an Bedeutung. Wenn sich nämlich nun die Strafen des verantwortlichen Beauftragten ebenfalls auf die Zuverlässigkeit des Geschäftsführers auswirken, so ist es jetzt gleichgültig, gegen welche der beiden Personen die Strafe verhängt wird. Die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten würde damit ins Leere laufen und zahnlos sein.

Rechtsschutz zwingend notwendig

Da sich nun jede Strafe negativ auf die Zuverlässigkeit des Geschäftsführers auswirkt, ist das letzte vorbeugende Mit-

tel, um einen Konzessionsentzug aufgrund vieler Bestrafungen im Vorfeld zu vermeiden, der Kampf gegen rechtswidrige Strafen. Wie schon so oft in dieser Kolumne hervorgehoben, unterlaufen den Behörden in zahlreichen Fällen formelle Fehler bei der Erlassung eines Straferkenntnisses. Genau bei diesen Formalmängeln muss mithilfe eines Transportrechtsspezialisten eingehakt werden, um die Beseitigung von Strafen zu erreichen!

Da im Verwaltungsstrafverfahren kein Kostenersatz für Rechtsanwaltskosten – auch im Falle des Gewinnens – gilt, ist es absolut notwendig, über eine Rechtsschutzversicherung zu verfügen, um sich gegen jede noch so geringe Strafe zur Wehr setzen zu können. Dies ist auch wichtig, da sich auch mehrere geringe Strafen negativ auf die Zuverlässigkeit des Transportunternehmers auswirken.



KOMMENTAR

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

fehlerhafte Angabe nicht zu einer Haftung des Absenders.

Der Absender ist grundsätzlich dazu verpflichtet, dem Frachtführer alle notwendigen Informationen über das Gut (somit auch Abmessungen) zu erteilen und trifft diesen auch die Haftung für unrichtige bzw. mangelhafte Angaben. Im gegenständlichen Fall sprach der OGH aus, dass es dem Frachtführer hätte auffallen müssen, dass die geladene Drehbohranlage zu hoch war. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Frachtführer bereits mehrere Transporte dieser Art durchgeführt hat und daher wusste, dass der Mäkler-Kopf abgesenkt werden muss. Die Höhenüberschreitung von 0,75 Meter hätte dem Fahrer aufgrund des etwa vier Meter hohen fixen Bezugspunktes des Fahrerhauses mit bloßem Auge auffallen müssen. Bei einer derart leicht erkennbaren Höhenüberschreitung hätte der Frachtführer den Absender zumindest telefonisch auf den bestehenden Mangel hinweisen können und mit der Beförderung zuwarten, bis die Höhe der Drehbohranlage angepasst wird.

Fazit

Da der Frachtführer somit zur ordnungsgemäßen Verladung verpflichtet war und dieser Verpflichtung nicht nachkam, haftet dieser auch für sämtliche hieraus resultierenden Schäden. Da der OGH das Vorgehen des Frachtführers als grobes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR wertete, haftet dieser auch vollumfänglich und somit in unbegrenzter Höhe für die eingetretenen Schäden. <

AUS GEGEBENEM ANLASS



Zwei heiße Eisen

Versicherungsprämien klettern in ungeahnte Höhen. Und dem Thema Strafrechtsschutz kommt eine neue Bedeutung zu.

Wenn Sie sich die Ausführungen von Alexej Miskovez auf der linken Seite durchgelesen haben, wissen Sie um die Wichtigkeit eines Strafrechtsschutz bereits Bescheid. Ich möchte gerne an den gemeinsam von IRM mit der Wirtschaftskammer entwickelten Strafrechtsschutz erinnern („Der Österreichische Transporteur“ berichtete). Die Behörden strafen weiterhin – in hohem Maße oft ungerechtfertigt – sowohl die Unternehmen, aber auch die Verantwortlichen ab. Da wird es schon fast zur Pflicht, gegen diese Strafverordnungen Einspruch zu erheben, da es letztendlich zum Entzug der Gewerbeberechtigung kommen kann!

Obwohl die Strafbeträge oftmals im eher geringen Bereich ausfallen, ist der Einspruch mit Hilfe eines Rechtsanwalts kostspielig – das Honorar beläuft sich schnell auf ein Vielfaches des Strafbeitrages. Manch einer scheut daher den Einspruch und bezahlt. Wer im Besitz einer Strafrechtsschutz-Versicherung ist (inkl. geringer Bagatellgrenze von 80 Euro!) kann sich getrost auf den oftmals erfolgsversprechenden Einspruch einlassen, da die Kosten in jedem Fall seitens des Versicherers übernommen werden. Denn im Gegenzug zu einem zivilrechtlichen Verfahren, übernimmt der Versicherer im Strafverfahren immer die Kosten der Verteidigung. Ohne Rechtsschutz bleiben gegenüber den Behörden die Verfahrenskosten immer dem Transportunternehmer, egal ob er obsiegt oder das Verfahren verliert. Nutzen Sie daher den Vorteil dieser Spezialversicherung, da die Kosten im Verhältnis marginal sind. So kostet die Prämie pro Lkw im Schnitt 60 Euro pro Jahr – ein Bruchteil der möglichen Verfahrenskosten, wie die Spezialisten aus dem Hause Schärmer auch immer wieder betonen ...

Prämienerhöhungen

Wie schon letzten Monat an dieser Stelle berichtet, ist die Situation am Rückversicherungsmarkt in den letzten Wochen eskaliert: Die Prämienerhöhungen überschreiten die genannten Prämienerhöhungen am Markt bei weitem – das beschriebene „Risk-Tool“ tritt noch stärker in den Fokus!

Die meisten Versicherungsnehmer können mit dieser neuen Situation wenig anfangen und benötigen daher in den Verhandlungen mit dem Versicherer vermehrt die Unterstützung von qualifizierten Beratern. Da die notwendigen Ausführungen den Rahmen dieses Artikels sprengen würden, werde ich in der nächsten Ausgabe ausführlich über diesen Bereich informieren. Wollen Sie vorab Informationen über dieses neue Tool einholen, können Sie mich jederzeit kontaktieren, um die Möglichkeiten für Ihr Unternehmen vorab zu prüfen. Erstinformationen finden Sie auch auf unserer Homepage unter www.irm-broker.com.

ZUM AUTOR

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

