

# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

**NEUE SHELL LNG-STATION: A8 SUBEN**

## Die Alternative zum Diesel



**INTERVIEW: SHELL-CEO KLÖPFER**

### „Bio-LNG birgt enormes Potenzial“

Shell setzt ganz auf Dekarbonisierung. Was das für Transporteure bedeutet, erklärt CEO Rainer Klöpfer im Interview. Seite 40

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

# Verladung durch Dritte

*Ist der Absender von der Haftung befreit, wenn dem Frachtführer Fahrzeugschäden durch mangelhafte Ladungssicherung entstehen, weil die Verladung durch Dritte erfolgte?*

In einer aktuellen Entscheidung (7 Ob 168/22m) fasste sich der Oberste Gerichtshof („OGH“) erneut mit der oft aufgeworfenen Frage der Verantwortlichkeit für die Ladungssicherung. Konkret ging es darum, ob der Absender von der Haftung befreit ist, wenn dem Frachtführer Fahrzeugschäden aufgrund mangelhafter Ladungssicherung entstehen, weil die Verladung durch ein Drittunternehmen durchgeführt wurde.

## Ausgangslage

Der Kunde beauftragte das Transportunternehmen A mit der Organisation und dem Transport von Teilen eines Spanplattenwerks von Österreich in die Türkei. Dieser Transportunternehmer gab den Transportauftrag an den Subfrachtführer B weiter, der seinen Sattel-

aufieger wiederum einem weiteren Frachtführer überließ, der den Transport durchführte. Die Besonderheit in diesem Fall ist, dass zur Verladung der Ware auf den Sattelaufieger ein Drittunternehmen beauftragt wurde. Dieses erteilte die maßgeblichen Anweisungen im Zuge der Verladung und führte die Ladungssicherung gemeinsam mit Mitarbeitern des Kunden durch.

Der Subfrachtführer B übermittelte dem Auftraggeber nach Erteilung des Transportauftrags eine Auftragsbestätigung, in der festgelegt wurde, dass das Gut in geeigneter Weise verladen, verstaut und gesichert sein muss. Weiters wurde eine Haftung für die Beladung ausgeschlossen und darauf hingewiesen, dass der Fahrer, auch wenn er bei der Verladung mithilft, als Erfüllungsgehilfe des Auftraggebers anzusehen ist.

## Ware kippte um

Beim Transport kippte die Ware um und beschädigte den Auflieger, weshalb der Subfrachtführer B Schadenersatz für die Schäden am Auflieger von seinem Auftraggeber A forderte. Der Auftraggeber lehnte eine Haftung ab, da er nicht zur Verladung verpflichtet gewesen sei und hierfür zudem ein Drittunternehmen eingesetzt wurde.

## Wer haftet?

Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes ist die Sicherung der Ladung mangels anderer Ver-



einbarung als Bestandteil des Verladevorgangs anzusehen. Die Ladungssicherung obliegt somit demjenigen, der die Verladung durchführt. Weder im nationalen Unternehmensgesetzbuch (UGB) noch in der CMR ist geregelt, wer zur Verladung verpflichtet

## PRAXISTIPPS

- Ladungssicherung ist als Bestandteil der Verladung anzusehen
- wer die Ware verlädt, ist daher grundsätzlich auch zur Ladungssicherung verpflichtet (es sei denn, es ist vertraglich anders geregelt)
- CMR und UGB regeln nicht, wer zur Verladung verpflichtet ist
- im Zweifel ist die Verladung Sache des Absenders
- wird die Verladung von einem anderen Unternehmen durchgeführt, so ist dieses dem Absender zuzurechnen
- der Absender haftet dem Frachtführer in einem solchen Fall auch für Schäden am Fahrzeug, die aus der mangelhaften Verladung resultieren.

## HAFTUNG

Wer die Ware verlädt, ist grundsätzlich auch zur Ladungssicherung verpflichtet.

ist. Aus diesem Grund können die Parteien vertraglich vereinbaren, wer die Verladung durchzuführen hat und für daraus resultierende Schäden haften soll. Existiert jedoch keine solche Vereinbarung, so wird angenommen, dass die Verladung im Zweifel Sache des Absenders ist.

Dies ergibt sich daraus, dass der Frachtführer grundsätzlich lediglich die Beförderung der Ware von einem Ort an einen anderen schuldet. Bei einem Frachtvertrag übernimmt der Frachtführer – mangels anderweitiger Vereinbarung – somit lediglich den Transport der Ware und nicht zusätzlich auch die Verladung.

## AGB in Auftragsbestätigungen

Wird zwischen den Parteien keine gesonderte Vereinbarung über die Pflicht zur Verladung getroffen, wird vermutet, dass der Absender zur Verladung verpflichtet >



## ZUM AUTOR

### Dr. Dominik Schärmer

Managing Partner  
Schärmer + Partner Rechtsanwälte GmbH  
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.transportrecht.at



Josef-Sandhofer-Str. 9, 2000 Stockerau  
Tel.: +43 2266 66156-0  
Mail: Info@FAUN-AUSTRIA.com

# WIR REINIGEN EMISSIONSFREI!

Mit voll elektrischen FAUN  
Kehrmaschinen ist Straßenreinigung  
jetzt nachhaltiger denn je!



ist. Die meisten Transportaufträge enthalten jedoch AGB, in denen geregelt ist, dass der Frachtführer zur Verladung und Ladungssicherung verpflichtet ist. Aus diesem Grund wird seitens des Frachtführers nach Erhalt eines Transportauftrags regelmäßig eine Auftragsbestätigung geschickt, in der das Gegenteil geregelt ist, nämlich dass der Frachtführer nicht für die Verladung und Ladungssicherung verantwortlich ist.

Die neuere Rechtsprechung sieht vor, dass eine nachträgliche Auftragsbestätigung samt AGB auch dann den ursprünglichen Vertrag nicht ändert, wenn dieser vom Auftraggeber nicht widersprochen wird. Das bedeutet, dass ein Auftraggeber,

## Obwohl die Auftragsbestätigung des Frachtführers nicht zur wirksamen Vereinbarung seiner AGB führte, haftete der Auftraggeber trotzdem.

ber, der einen Transportauftrag erteilt hat und daraufhin eine Auftragsbestätigung mit anderslautenden AGB erhält, dieser nicht ausdrücklich widersprechen muss, um deren Gültigkeit abzuwenden. Nur in ganz besonderen Ausnahmefällen kann durch Stillschweigen eine Vertragsmodifikation eintreten, wie etwa

wenn es sich um geringfügige oder bewusst offengelassene Punkte handelt.

### „Nachschießen“ der AGB

Da die nachträgliche Übermittlung einer Auftragsbestätigung meist zu Problemen führen kann, müssen die Frachtführer-AGB richtig verwendet werden.

Dies geschieht in der Regel in Form eines Offerts. Bietet der Frachtführer einen Transport von Anfang an unter Zugrundelegung seiner Offertbedingungen an, so kann nicht mehr die Rede von einem „Nachschießen“ der AGB sein.

Mit einem entsprechenden Offert legt der Frachtführer nämlich bereits vor Abschluss des Transportvertrages und vor Übermittlung des Transportauftrages offen, den Auftrag nur zu seinen Bedingungen abschließen zu wollen. Auch ein entsprechender Verweis auf die AGB in der Email-Signatur ist diesbezüglich hilfreich.

### Fazit

Obwohl die Auftragsbestätigung des Frachtführers B nicht zur wirksamen Vereinbarung seiner AGB führte, haftete der Auftraggeber trotzdem. Der OGH gelangte nämlich zu dem Schluss, dass im gegenständlichen Fall nicht vertraglich vereinbart wurde, wer die Beladung und Ladungssicherung vorzunehmen hat. Aus diesem Grund gelangt die „Zweifelsregelung“ zur Anwendung und galt somit, dass die Verladung Sache des Absenders ist. Der Transportunternehmer A konnte sich auch nicht dadurch von der Haftung befreien, dass er auf ein Verschulden des Drittunternehmens, das die Verladung durchgeführt hat, verwies. In diesem Fall war nämlich auch der Verlader dem Transportunternehmer A zuzurechnen. <

ANZEIGE

## BESSER RECHT ALS SCHLECHT

### Empfänger lädt mehr aus, als vorgesehen

**FALSCHABLIEFERUNG** Gerade bei Teilladungen kommt es nicht selten zu Verwechslungen und falschen Entladungen. So kommt es in der Praxis immer wieder vor, dass z.B. ein Frachtführer von zwei unterschiedlichen Kunden mit dem Transport von jeweils zwei Paletten beauftragt wird, bei dem zwei Paletten des Kunden A an den Empfänger A und zwei Paletten des Kunden B an den Empfänger B zu liefern sind.

Bei der Entladung beim Kunden A werden versehentlich nicht nur die für diesen bestimmten, sondern auch die für den Kunden B vorgesehenen Paletten entladen. Wie so oft ist der Fahrer der Entladung nicht dabei und verlässt daher die Entladestelle, ohne den Vorfall zu bemerken. Als dem Fahrer beim Kunden B bewusst wird, dass dessen Ware versehentlich bei der vorherigen Entladestelle abgeladen wurde, ist es meistens zu spät. Die falsch ausgelieferte Ware wurde beim Kunden A umgeschlagen und befindet sich versehentlich schon auf dem Weitertransport.

#### Ware in Verlust?

Die erste Frage, die sich in derartigen Fällen stellt, ist, ob die Ware als in Verlust geraten gilt. Der klassische Verlust im Sinne der CMR liegt dann vor, wenn die Ware gestohlen wird und somit feststeht, dass weder der Frachtführer noch der Absender oder Empfänger wissen, wo die

Ware verblieben und diese somit unfindbar ist. In einem Fall wie dem gegenständlichen ist die Ware zwar nicht mehr beim Frachtführer, allerdings könnte diese noch auffindbar sein, da sie bei einem falschen Empfänger abgeliefert wurde.

Für all diese Fälle legt Art. 20 CMR fest, dass die Ware als verloren betrachtet werden kann, wenn sie nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist abgeliefert worden ist. Wurde keine fixe Lieferfrist vereinbart, so gelten 60 Tage ab Übernahme des Gutes. Die Falschablieferung an einen unberechtigten Empfänger führt somit jedenfalls zum Verlust, wenn die Ware nicht innerhalb von 30 Tagen gefunden und abgeliefert wird (sofern eine fixe Lieferfrist vereinbart wurde, ansonsten verlängert sich diese Frist auf 60 Tage ab der Übernahme).

#### Haftung des Frachtführers

Gemäß Art. 17 CMR haftet der Frachtführer für Verluste, die zwischen der Übernahme und der Ablieferung entstehen. In einem Fall wie dem gegenständlichen haftet der Frachtführer deshalb, weil keine wirksame Ablieferung erfolgte. Der Obhutszeitraum des Frachtführers ist nur dann beendet, wenn an den im Frachtbrief vorgesehenen Empfänger abgeliefert wurde. Wird die Ware daher versehentlich beim falschen Empfänger

ausgeladen, gilt der Transport als nicht abgeschlossen und der Haftungszeitraum des Frachtführers als nicht beendet.

#### Mitverschulden Auftraggeber

Unter Umständen kann dem Auftraggeber dann ein Mitverschulden angelastet werden, wenn beide Transporte vom gleichen Auftraggeber beauftragt werden. Das Personal an beiden Entladestellen ist dann nämlich in aller Regel dem Auftraggeber zuzurechnen. Die Übernahme eines Gutes, dass nicht für den Empfänger bestimmt ist, stellt jedenfalls eine Sorgfaltswidrigkeit dar. Ist der Empfänger daher dem Auftraggeber zuzurechnen, kann dessen Fehlverhalten dem Auftraggeber gegenüber als Mitverschulden eingewandt werden. Festzuhalten ist jedoch, dass das Hauptverschulden stets beim Frachtführer bleibt, da schlussendlich dieser in erster Linie dafür verantwortlich ist, dass die richtigen Güter an den richtigen Empfänger übergeben werden.

#### KOMMENTAR

Von **Mag. Alexej Miskovez**, Managing Associate, Schärmer + Partner Rechtsanwälte GmbH



Mitarbeiter sollte eine genauso wichtige Bedeutung zugemessen werden, wie der Nutzung künstlicher Intelligenzen.

**4. Makroökonomische Veränderungen:** Unternehmen befürchten 2023 sinkende Wachstumsraten aufgrund diverser makroökonomischer Faktoren. Inflation, Lohnkosten, Energiepreise sowie die steigenden Leitzinsen zur Bekämpfung der Inflation sind die größten Sorgen. Firmenkredite, Flotten- und Maschinenleasing und Mietkosten verteuern sich in kürzester Zeit.

**5. Extreme Wetterereignisse:** Die Zunahme von extremen Wetterereignissen ist unverkennbar mit dem Klimawandel verbunden. Ob Nachhaltigkeitsziele bei Rezessionsängsten und Margendruck weiterhin verfolgt werden, ist nur schwer abzuschätzen. Daran entsteht eine stetig zunehmende Gefahr für Unternehmenswerte (Gebäude, Maschinen, Einrichtungen, Waren). Aber auch ein Anstieg von Lieferkettenunterbrechungen ist nicht auszuschließen.

#### Vernunft und Vorausschau

Einige der Top Risiken kann man mit Versicherungen absichern, jedoch bleibt ein erhebliches Restrisiko für den Unternehmensleiter der Jetztzeit über. Schwere Zeiten, in denen wir leben – aber mit kluger Vorausschau und vernünftiger Arbeitsweise lässt sich die derzeitige Situation durchaus meistern!



## Das Barometer

Die Pandemie ist in den Hintergrund gerückt, Cybergefahren und Inflation führen die Liste der 5 Top Risiken an.

Die Risikolandschaft für Unternehmen hat sich in den letzten zwölf Monaten stark verändert – das geht aus einer jüngst veröffentlichten Analyse hervor. Herausgearbeitet wurden die Erkenntnisse aus den Studien des Allianz Risk Barometers, dem „Global Risks Report“ des Weltwirtschaftsforums und weiterer Institute. Hier also die Top 5 Risiken:

**1. Cyberrisiken:** Die wachsende Bedrohungslage durch Cyber-Kriminalität führt zu Cyber-Unsicherheit für Unternehmen und Gesellschaft zugleich, Unternehmen würden immer häufiger Opfer von Supply-Chain- bzw. Third-Party-Angriffen. Damit ist gemeint, dass nicht die Unternehmen selbst, sondern Lieferanten für Anwendungen und IT-Services attackiert und Malware via Softwareupdates in die Unternehmensnetzwerke geschleust oder Daten von Kunden oder Lieferanten gestohlen und veröffentlicht bzw. weiterverkauft werden.

**2. Inflation:** Fachkräftemangel und steigende Energiepreise haben die Kosteninflation für die Unternehmen zusätzlich verstärkt. Viele Unternehmen haben immer noch mit den Folgen der Pandemie zu kämpfen.

**3. Fachkräftemangel:** Die Verknappung von Fachkräften hat zu steigenden Lohnkosten geführt und die Margen unter Druck gesetzt. Auch in 2023 wird es nötig sein, die Nachfrage nach Telearbeit und kollaborativen sowie hybriden Arbeitsumgebungen des Arbeitsmarktes zu befriedigen, um an qualifizierte Mitarbeiter heranzukommen. Der Weiterbildung bestehender

#### ZUM AUTOR

**Michael Patocka**  
IRM Versicherungsmakler und -beratungs GmbH  
Börsegasse 9, 1010 Wien  
E-Mail [m.patocka@irm-broker.com](mailto:m.patocka@irm-broker.com)  
[www.irm-broker.com](http://www.irm-broker.com)