

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



THE FAMILY. EXTENDED.

Die neue Volvo Aero Range



REPORTAGE

Immer am Puls

Der steirische Transportunternehmer Hannes Matzhold setzt auf Nachhaltigkeit und zufriedene Mitarbeiter. Spannend, wie er das handhabt. *Seite 32*

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

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Fehlende Kommunikation

Annahmeverweigerung durch Empfänger – fehlende Kommunikation durch den Frachtführer führt zum Totalverlust.

Schon in der letzten Ausgabe haben wir über die rechtlichen Grundlagen und Konsequenzen eines Ablieferhindernisses berichtet. Das Oberlandesgericht Karlsruhe (15 O 4/22) hat sich aktuell mit einem Fall befasst, in dem ein Kommunikationsfehler des Frachtführers zu einer vollen Haftung führte. Diesen Fall haben wir zum Anlass genommen, nochmals zur Wichtigkeit eines richtigen Verhaltens bei Ablieferhindernissen zu sensibilisieren.

Ausgangslage

Im konkreten Fall wurde ein Frachtführer mit einem Transport von Waren, die unter anderem Schmuck und Uhren mit einem Wert von 33.532 Euro enthielt, beauftragt. Der Frachtführer übernahm die Waren vollständig und unbeschädigt und traf fristgerecht an der Entladestelle ein. Der Lkw wurde an diesem Tag jedoch nicht entladen und der Frachtführer vom Empfänger gebeten, in der Nacht nochmals anzuliefern. Bei dieser zweiten Anlieferung wurden die Waren aber

erneut nicht angenommen, da etwas mit den Kennzeichnungen offenbar nicht stimmte. Daraufhin hat der Frachtführer die Ware in ein nahegelegenes Lagerhaus verbracht und dort eingelagert.

Da die Waren nicht ordnungsgemäß abgeliefert wurden, begehrte der Auftraggeber Schadenersatz in Höhe des vollen Warenwerts. Auch zu Beginn des Gerichtsverfahrens befand sich die Ware nach wie vor im Lagerhaus und es wurde danach nochmals versucht, die Ware anzuliefern. Auch hier gab es eine erneute Annahmeverweigerung.

Hintergrund

Ein Ablieferungshindernis liegt vor, wenn die Aushändigung des Transportguts an den Empfänger zu einem bestimmten Zeitpunkt objektiv unmöglich wird. Es ist hierbei unerheblich, ob die Ablieferung aufgrund eines vom Frachtführer oder eines vom Auftraggeber vertretenden Umstandes unmöglich wird. Auch die Annahmeverweigerung des Empfängers, egal aus welchem Grund, stellt ein Ablieferungshindernis dar.

Liegt somit ein Ablieferungshindernis vor, kann die Ware nicht ordnungsgemäß abgeliefert werden und befindet sich somit nach wie vor im Obhutszeitraum des Frachtführers. Gemäß Art. 17 CMR haftet der Frachtführer auch in diesem Fall weiterhin für sämtliche Beschädigungen und Verluste, die in diesem Zeitraum eintreten.

Warenverlust?

Gemäß Art. 20 CMR kann der Verfügungsberechtigte das Gut, ohne weitere Beweise erbringen zu müssen, als verloren betrachten, wenn dieses nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist abgeliefert wor-

den ist. Wurde keine Lieferfrist vereinbart, beträgt die Frist 60 Tage ab Übernahme des Gutes. Diese sogenannte Verlustfiktion der CMR berechtigt den

AUF EINEN BLICK

- die Annahmeverweigerung durch den Empfänger zählt als Ablieferungshindernis im Sinne des Art. 15 CMR
- kommt es zu einer solchen Annahmeverweigerung ist der Frachtführer zunächst verpflichtet Weisungen des Auftraggebers einzuholen
- nur wenn keine bzw. keine zeitnahe Weisung erfolgt, ist der Frachtführer berechtigt das Gut auf Kosten des Empfängers einzulagern
- grundsätzlich wird der Obhutszeitraum des Frachtführers mit der Ablieferung beim Empfänger beendet
- im Falle eines Ablieferungshindernisses zählt auch die Einlagerung in ein fremdes Lager als wirksame Ablieferung, dies aber nur, wenn der Frachtführer vorher eine Weisung hierüber eingeholt hat oder versucht hat, diese einzuholen
- handelt der Frachtführer eigenmächtig und ohne vorheriger (versuchter) Weisungseinholung, wird der Haftungszeitraum nicht beendet
- wird das Gut nicht innerhalb von 30 Tagen ab vereinbartem Liefertermin bzw. 60 Tage ab Übernahme abgeliefert, darf es der Verfügungsberechtigte als verloren betrachten und muss es später nicht mehr annehmen



Nur wenn keine bzw. keine zeitnahe Weisung erfolgt, ist der Frachtführer berechtigt, das Gut auf Kosten des Empfängers einzulagern.

KOMMUNIZIEREN Handelt der Frachtführer eigenmächtig und ohne vorheriger (versuchter) Weisungseinholung, wird der Haftungszeitraum nicht beendet.

Verfügungsberechtigten somit, das Gut als verloren zu betrachten, wenn dieses innerhalb eines gewissen Zeitraumes nicht abgeliefert wird. Hintergrund dieser Vorschrift ist, dass der Verfügungsberechtigte nicht der unsicheren Situation ausgesetzt sein soll, keine sinnvolle Entscheidung über eine anderwärtige Beschaffung der überfälligen Güter treffen zu können. Würde es nämlich keine Verlustfiktion geben, bestünde immer die Gefahr, dass der Verfügungsberechtigte nach einer gewissen Zeit ein Ersatzgut einkaufen muss und in weiterer Folge dennoch das ursprüngliche Gut erhält.



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

HIER HAT ALLES SYSTEM!

Transportsysteme

MAWEV
 VAZ St. Pölten
 10.-13.04.2024
 Freigelände OST
 Stand H15

Vielfältig wie die Aufgaben der Kreislauf- und Entsorgungswirtschaft: So funktionieren die Lösungen von Huffermann Transportsysteme! Wir haben die moderne Wechselbehälterlogistik mitentwickelt. Nützen auch Sie das innovative System des Marktführers! hueffermann.de



Ablauf der Frist

Es ist wichtig hervorzuheben, dass der Verfügungsberechtigte nach Ablauf der Frist unabhängig davon, ob der tatsächliche Standort des Gutes bekannt ist, von einem Verlust ausgehen kann. Es ist dabei vollkommen unerheblich, ob der Frachtführer und der Verfügungsberechtig-

tigte wissen, wo sich das Gut befindet oder ob es tatsächlich unauffindbar ist. Im gegenständlichen Fall wurde die Ware, wie bereits beschrieben, vom Empfänger nicht angenommen und daraufhin in einem nahegelegenen Lager eingelagert. Da die Ware somit nach wie vor nicht wirksam abgeliefert war und auch

keine Lieferfrist vereinbart wurde, lief die 60-tägige Frist des Art. 20 seit der Übernahme der Güter weiter.

Zählt Einlagerung als Ablieferung?

Grundsätzlich gehört es im Rahmen der CMR nicht zu den Aufgaben des Absenders, die Ablieferung (Annahme durch

Empfänger) zu gewährleisten. Der Empfänger ist auch nicht zur Annahme verpflichtet, weshalb Art. 15 genaue Regelungen für einen solchen Fall vorsieht. Tritt wie im gegenständlichen Fall ein Ablieferungshindernis ein, ist der Frachtführer in erster Linie dazu verpflichtet, Weisungen des Auftraggebers einzuholen. Art. 16 sieht in weiterer Folge vor, dass der Frachtführer bei einem Ablieferungshindernis das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen kann und die Beförderung mit dem Ausladen als beendet gilt. Nach der herrschenden Lehre muss sich der Frachtführer aber zunächst bemühen, eine Weisung des Auftraggebers einzuholen. Genau dieser Umstand führte im gegenständlichen Fall auch zu einer Haftung des Frachtführers.

Schriftlich Weisung einholen!

Im gegenständlichen Fall hat der Frachtführer nämlich nicht die Weisung des Auftraggebers eingeholt, sondern selbst entschieden, das Gut einzulagern. Deswegen kam es durch die Einlagerung des Gutes nicht zu einer wirksamen Abliefe-

ANZEIGE

Siems & Klein
siems-klein.at

Bremsprüfstände

office@siems-klein.at
Tel. 01-61008-0

rung, sondern befand sich das Gut weiterhin im Obhutszeitraum des Frachtführers. Es ist somit zwingend notwendig zumindest zu versuchen, eine Weisung des Auftraggebers einzuholen, bevor eigenmächtig entschieden wird, die Ware an einem anderen Ort einzulagern. Für die Praxis wird daher empfohlen, im Falle eines Ablieferungshindernisses schriftlich beim Auftraggeber Weisungen einzuholen und für die Erteilung derselben eine Frist zu setzen. Verstreicht die Frist dann fruchtlos, kann der Frachtführer sich darauf berufen, dass eine Weisung nicht zeitnah erfolgt ist und daher die Einlagerung berechtigt war. Nachdem im gegenständlichen Fall 60 Tage ab der Übernahme des Gutes vergangen waren, durfte der Empfänger somit berechtigterweise das Gut als verloren betrachten und haftet der Frachtführer für den gesamten Schaden. <

einbarte Frachtpauschale und nicht – wie fälschlicherweise oft angenommen – den Wert der Ware.

Fazit

Aus den vorhergehenden Ausführungen wird schnell klar, dass die Haftungshöhe des Frachtführers je nach Art des Schadens sehr unterschiedlich ist. Worauf kann sich ein Auftraggeber daher stützen, wenn zunächst eine Verzögerung beim Transport auftritt und die Ware infolge dieser Verzögerung beschädigt oder unbrauchbar wird?

Ein einfaches Abstellen auf die Ursache des Schadens, nämlich die Verspätung, wäre für einen Auftraggeber oft wenig zufriedenstellend, da die Haftung des Frachtführers mit der Höhe der Fracht begrenzt wäre. Nach heute herrschender Auffassung sind durch Lieferfristüberschreitung entstandene Güterschäden (Beschädigung der Ware) nach den Regelungen für Warenschäden zu entschädigen. Insofern tritt eine Haftungsbegrenzung auf die Höhe der Fracht gemäß Art. 23 Abs. 5 CMR (Frachtpauschale) nicht ein. Wird die Ware daher aufgrund einer Verspätung beschädigt, haftet der Frachtführer bei gewöhnlichem Verschulden mit 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm. Lediglich für Vermögensschäden und Güterfolgeschäden greift dann die Limitierung in Höhe der Fracht.

KOMMENTAR

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

BESSER RECHT ALS SCHLECHT

Verspätungsschaden vs. Beschädigung

HAFTUNG Beschädigungen und Verluste von Waren sowie Verspätungsschäden (Überschreitung der Lieferfrist) gehören zum Alltag im Transportgeschäft. Nicht selten fallen Verspätungsschäden mit Beschädigungen der Ware jedoch zusammen. Dies ist etwa bei Frischwaren regelmäßig der Fall. Kommt es während des Transports zu Verzögerungen und ist die fristgerechte Ablieferung daher nicht mehr möglich, liegt zunächst ein Verspätungsschaden vor. Aufgrund dieser Verspätung wird dann das Mindesthaltbarkeitsdatum der Ware verkürzt oder verstreicht dieses gänzlich. In diesem Fall liegt auch ein Warenschaden vor, da die Ware unbrauchbar bzw. wertlos wird. In der Praxis gibt es auch viele weitere Konstellationen, in denen Warenschäden mit Verspätungsschäden zusammenfallen. Weshalb die Unterscheidung so wichtig ist und welche unterschiedlichen rechtlichen Konsequenzen an die jeweiligen Schadensarten geknüpft sind, haben wir für Sie zusammengefasst.

Haftung bei Beschädigung

Gemäß Art. 17 CMR haftet der Frachtführer für sämtliche Schäden, die sich in dessen Obhutszeitraum ereignen. Bei Beschädigung der Ware hat der Frachtführer gemäß Art. 25 CMR die Wertminderung des Gutes zu bezahlen. Zunächst ist daher der Wert des unbeschädigten Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zu bestimmen. Anschließend ist der Wert festzustellen, den das Frachtgut infolge der Beschädigung noch hat. Gemäß Art. 25 steht dem Auftraggeber bei gewöhnlichem Verschulden des Frachtführers (somit keine grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz) jedoch neben der Wertminderung kein weiterer Schadenersatz zu. Insbesondere Vermögensschäden, die der Auftrag-

geber wiederum an seinen Kunden zahlen muss oder andere Mehrkosten sowie Güterfolgeschäden sind bei gewöhnlichem Verschulden des Frachtführers nicht ersatzfähig.

Eine Ausnahme gibt es lediglich bei Schadensminderungskosten, die der Auftraggeber aufwendet. Ein weiterer Schranken ist die Haftungsbeschränkung gemäß Art. 25 iZm Art. 23 CMR. Demnach haftet der Frachtführer bei gewöhnlichem Verschulden mit höchstens 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm des beschädigten Gutes. Dabei handelt es sich um eine Recheneinheit des Internationalen Währungsfonds und entspricht ein Sonderziehungsrecht derzeit etwa 1,22 Euro. Zusammengefasst haftet der Frachtführer bei Beschädigungen somit lediglich für die Wertminderung und für diese mit höchstens 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm des beschädigten Gutes.

Haftung: Lieferfristüberschreitung

Für Lieferfristüberschreitungen trifft Art. 23 CMR besondere Haftungsregelungen. In erster Linie muss der Auftraggeber beweisen, dass diesem tatsächlich ein Schaden entstanden ist. Eine mit dem Frachtführer vereinbarte Verspätungspönale stellt keinen Schaden im Sinne der CMR dar und ist daher auch nicht ersatzfähig. Ein tatsächlicher Schaden entsteht etwa dann, wenn beispielsweise am Ablieferort Montagepersonal für den Liefertermin bestellt wurde und dieses aufgrund des verspäteten Eintreffens des Gutes nicht eingesetzt werden kann. Ein weiteres Beispiel ist der Produktionsstillstand, weil die Ware nicht rechtzeitig geliefert wurde. Ist erstmal ein Schaden nachgewiesen, haftet der Frachtführer bei gewöhnlichem Verschulden jedoch lediglich bis zur Höhe der Fracht. Damit meint die CMR die ver-



MITARBEITERBINDUNG

Fahrer intelligent absichern

Lkw-Fahrer zu finden ist schwer. Sie zu behalten ebenfalls. Warum sich also nicht intensiver um sie annehmen?

Die Österreicher lieben ihre Autos – fast alle sind Vollkasko versichert. Für sich selbst bzw. für die eigene Arbeitskraft, ist die Bereitschaft zur Absicherung allerdings nur in einem sehr geringen Maße vorhanden. Dabei ist nach einer Studie des IGF die Genesungszeit nach einem Unfall oder einer schweren Krankheit um bis zu 60 Prozent kürzer, wenn durch private Versicherungen die finanzielle Absicherung zu 100 Prozent gegeben ist. Mit anderen Worten: Ihr Mitarbeiter kann sich bedeutend schneller wieder in den Arbeitsprozess eingliedern!

Monatliche Rente

Optimalen Schutz dafür bietet die Grundfähigkeitsversicherung, ein Produkt, das speziell für den Lkw-Lenker entwickelt wurde. Denn hier trifft beides zu: Körperliche Arbeit und der täglichen Gefahr auf Österreichs Straßen ausgesetzt! Versichert werden die essenziellen körperlichen und geistigen Fähigkeiten, welche Voraussetzung für die Arbeit hinter dem Steuer sind. Sind diese durch einen Unfall oder eine Krankheit nicht mehr gegeben, dann tritt die versicherte Leistung in Kraft, nämlich die Zahlung einer monatlichen Rente. Im Falle einer Krankheit kann auch eine einmalige Kapitalzahlung vereinbart werden. Die Liste der Beeinträchtigungen ist lange, daher hier die wichtigsten, die vier Hauptgruppen, nach denen Leistung erbracht wird:

- Verlust von körperlichen Aktivitäten
- Verlust von Fähigkeiten der Sinne und des Intellekts

- Beeinträchtigung auf Grund von Pflegebedürftigkeit
- Beeinträchtigung mit Vertretung durch einen Erwachsenenvertreter oder Vorsorgebevollmächtigten

Tarifrechner

Ist eine in diesen Gruppen enthaltene Grundfähigkeit beschädigt oder nicht mehr vorhanden, beginnt die Rentenzahlung, solange, bis die Behinderung wieder wegfällt oder das Rentenalter erreicht ist. Dem Rentenbezieher ist es jedenfalls erlaubt (ohne das die Rente eingestellt oder vermindert wird), eine andere berufliche Tätigkeit entgeltlich auszuüben. Mit dieser Versicherung wird für den Lkw-Fahrer ein weltweiter 24/7-Versicherungsschutz aufgebaut, welcher sämtliche Absicherung bietet, um finanzielle Engpässe zu verhindern.

Dass dafür kein Vermögen an Prämie zu zahlen ist, zeigt ein Beispiel: Mann, 40 Jahre, 600 Euro Rente p.m. plus Einmalzahlung ergibt eine Monatsprämie von 24 Euro. Einen Tarifrechner finden Sie unter www.irm-broker.com im Bereich „Transportunternehmen und Spediteure“. Wichtig: Im Rahmen des §3/15 sind die Prämien volle Betriebsausgaben und für den Arbeitnehmer Lohn- und Sozialabgaben frei. Sichern Sie Ihre Krafffahrer also steuerlich begünstigt ab und bieten Sie Ihnen ein soziales Netz!



ZUM AUTOR

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