

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



RENAULT TRUCKS E-TECH T „Österreich-Premiere“

Seite 42

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

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



AKTUELLES INTERVIEW

„Nicht ob, sondern wie“

Ist Künstliche Intelligenz eine Bedrohung oder ein wichtiges Werkzeug für Transporteure?
KI-Experte Eric Weisz im Interview. Seite 30

Schnelles Handeln gefragt

Weshalb bei Transportschäden schnelles Handeln gefragt ist und welche Besonderheiten bei sogenannten Haftbarhaltungen beachtet werden müssen.

Vergangenen Monat konnten wir erneut eine positive Entscheidung beim Obersten Gerichtshof für einen oberösterreichischen Transportunternehmer erreichen. Die Forderung des Anspruchstellers wegen eines Transportschadens von über 100.000 Euro konnte erfolgreich durch Einwand der besonderen Verjährungsfrist gemäß CMR abgewehrt werden.

Ausgangslage

Unser Mandant hat zwischen 2016 und 2018 mehrere Transporte für einen Kunden durchgeführt. Im Zuge dieser Transporte kam es zu mehreren Transportschäden. Aus diesem Grund hat unser Mandant die Schäden unverzüglich seiner Versicherung gemeldet und diese wiederum einen Sachverständigen mit der Begutachtung und Sachverhaltsaufarbeitung beauftragt. Eine konkrete Schadensbelastung über die Transportschäden seitens des Kunden lag zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor. Lediglich in den Frachtbriefen wurden Vermerke über die Schäden vorgenommen. In weiterer Folge wandte sich der Sachverständige an den Kunden, um nähere Informationen zum Sachverhalt zu erlangen, welche er auch vom Kunden erhielt. Als das Gutachten abgeschlossen war, wurde dieses vom Sachverständigen an die Versicherung übermittelt, welche das

Gutachten wiederum an unseren Mandanten weiterleitete. Ein konkretes Anspruchsschreiben des Kunden an unseren Mandanten lag auch zu diesem Zeitpunkt nicht vor.

Erst 2022 brachte der Kunde dann eine Klage gegen unseren Mandanten ein. Dieser war offenbar der Meinung, dass nach wie vor keine Verjährung eingetreten ist, da es zur Hemmung der Verjährung gekommen sei und die Verjährungsfrist somit nicht fortläuft.

Verjährung nach CMR

Die Verjährungsfristen sind in der CMR im Art. 32 geregelt. Die Verjährungsbestimmungen beziehen sich auf alle Ansprüche aus einer der CMR unterliegenden Beförderung. Die Verjährungsfrist beträgt grundsätzlich ein Jahr und müssen somit Ansprüche aus einem Transport innerhalb eines Jahres gerichtlich geltend gemacht werden. Lediglich beim Vorliegen eines groben Verschuldens (Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit), beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre und steht in solch einem Fall ein längerer Zeitraum von drei Jahren zur Geltendmachung von Ansprüchen zur Verfügung.

Ein besonderes Augenmerk ist auch auf dem Beginn der Verjährungsfrist zu richten. Bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist beginnt die Frist mit dem Tag der Ablieferung des Guts. Bei gänzlichem Verlust beginnt die Frist mit dem 30. Tag nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder wenn keine Lieferfrist vereinbart wurde,

mit dem 60. Tag nach der Übernahme des Guts durch den Frachtführer. In allen anderen Fällen (beispielsweise Frachtforderungen, Standgeld, Palettenforderungen) beginnt die Frist mit Ablauf von drei Monaten nach Abschluss des Transportvertrags. Im letzten Fall beträgt die Verjährungsfrist somit effektiv 15 Monate ab Abschluss des Transportvertrags.

Besonders aufgrund dieser kurzen Verjährungsfristen empfehlen wir jedem Transportunternehmer entsprechende Kalender zu setzen und fristgerecht einen Anwalt mit der Klageeinbringung zu beauftragen. Oftmals führen langwierige Mahn- und Inkassoverfahren zum Eintritt der Verjährung und ist dann eine gerichtliche Betreuung nicht mehr möglich.

Verjährung hemmen

Art. 32 CMR sieht weiters aber auch vor, dass die Verjährung durch eine schriftliche Reklamation (Haftbarhaltung) bis zu dem Tag gehemmt wird, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigelegten Belege zurücksendet. Auch Vergleichsgespräche bewirken eine Hemmung der Verjährungsfrist, auch wenn dies in der CMR nicht ausdrücklich geregelt ist. Die Hemmung der Verjährung bewirkt, dass die Frist zwischen dem Zeitpunkt der Haft-

barhaltung und den Zeitpunkt der Ablehnung nicht weiterläuft und somit eine Fortlaufhemmung eintritt. Wird ein Frachtführer somit gemäß den Bestimmungen der CMR wirksam haftbar gehalten und lehnt der Frachtführer diese Haftbarhaltung nicht ab, so bleibt

die Verjährungsfrist stehen und hierdurch Zeit zu gewinnen.

Achtung: Eine Ausnahme besteht jedoch bei Lieferfristüberschreitungen. Solche Schadensersatzansprüche können nur dann wirksam gerichtlich geltend gemacht werden, wenn an den Fracht-

Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches. Wird dieser Vorbehalt nicht rechtzeitig getätigt, so verliert der Anspruchsteller sein Recht auf gerichtliche Geltendmachung des Schadens.

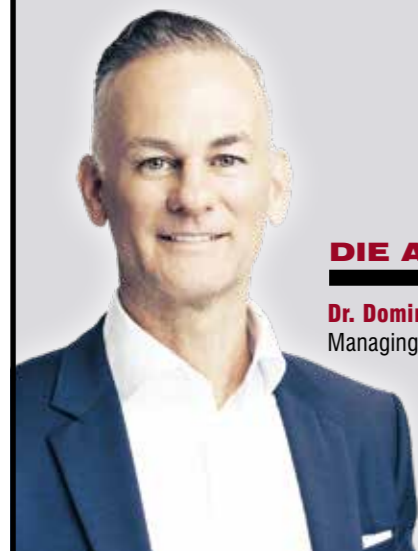
Schriftlichkeit!

Voraussetzung für eine wirksame Haftbarhaltung ist in erster Linie die Schriftlichkeit. Dieses Kriterium wird aber auch durch ein E-Mail oder Fax erfüllt. Ein weiteres Kriterium für die Haftbarhaltung ist die unmissverständliche Inanspruchnahme des Frachtführers. Eine Schadensreklamation darf sich nicht darauf beschränken, dass lediglich auf die Tatsache des Bestehens von Schäden hingewiesen wird. Vielmehr ist es notwendig, dass gegenüber dem Frachtführer unmissverständlich klargestellt wird, dass er für die Schäden am Transportgut einstehen soll und somit erkennbar ist, dass dieser in Anspruch genommen wird. ▶

Oftmals führen langwierige Mahn- und Inkassoverfahren zur Verjährung und eine gerichtliche Betreuung ist dann nicht mehr möglich.

für eine potentielle Klageeinbringung mehr Zeit. Eine Haftbarhaltung ist nicht, wie fälschlicherweise oft angenommen eine Voraussetzung dafür, dass überhaupt geklagt werden kann. Der einzige Zweck einer Haftbarhaltung liegt darin, die Verjährungsfrist bis zu deren Ableh-

nung zu hemmen und hierdurch Zeit zu gewinnen. Der Vorbehalt einer Lieferfristüberschreitung innerhalb von 21 Tagen ist somit eine Voraussetzung für die spätere



DIE AUTOREN

Dr. Dominik Schärmer
Managing Partner

Mag. Alexej Miskovec
Managing Associate

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



fahrtechnik OAMTC

Berufskraftfahrer Weiterbildung

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Anwendung der Vorschriften
- Training Gesundheit/Ergonomie

C95/D95 Trainings in ganz Österreich, jederzeit möglich. Praxisnah und praxisorientiert.

Info & Buchung: Tel. +43 2253 817 00 32100 | fahrtechnik@oamtc.at

Gleich informieren!

Nicht ausreichend ist somit lediglich eine Schadensmeldung, sondern muss zweifelsfrei hervorgehen, dass der Frachtführer für diesen Schaden in Anspruch genommen wird. Es ist jedoch nicht notwendig, den Schaden bereits dem Grunde und der Höhe nach beziffern zu können und somit einen konkreten Betrag zu fordern.

Vermerke nicht ausreichend

Die Aufforderung an den Frachtführer, dass dieser seine CMR Versicherung einschalten soll, wobei offen gelassen wird ob überhaupt ein Schaden entstanden ist oder der Frachtführer in Anspruch genommen wird, ist nicht ausreichend. Weiters reicht es auch nicht aus, wenn lediglich im Frachtbrief vermerkt wurde, dass die Ware beschädigt angeliefert worden ist.

Solche Vorbehalte werden oftmals kurz gehalten, wie beispielsweise „Ware beschädigt“ oder „10 Paletten kaputt“. Diese Vorbehalte entsprechen jedoch nicht den oben genannten Voraussetzungen, da hierbei zwar auf einen Schaden hingewiesen wird, sich allerdings nicht ableiten lässt, dass der Frachtführer tatsächlich in Anspruch genommen wird.

Konkreter Fall

Im oben beschriebenen Ausgangsfall hat der OGH zu unseren Gunsten entschieden, dass keine wirksame Haftbarhaltung vorlag und die Ansprüche somit wegen bereits eingetretener Verjährung zurückzuweisen waren. Die Vermerke in den Frachtbriefen waren nicht ausreichend, da der Frachtführer, wie bereits oben beschrieben, dadurch nicht in Anspruch genommen wird. Auch die Übermittlung einer Schadensaufstellung an den Sachverständigen ist aus mehreren Gründen keine wirksame Haftbarhaltung. Zum einen richtet sich diese nicht direkt an den Frachtführer, sondern zunächst an den Sachverständigen, welcher diese dem Frachtführer erst weiter-



ZEITGEWINN Eine Haftbarhaltung bewirkt die Hemmung der Verjährung und es bleibt somit mehr Zeit, um den Frachtführer gerichtlich in Anspruch zu nehmen.

leitet. Eine wirksame Haftbarhaltung muss aber direkt gegenüber dem Frachtführer ausgesprochen werden. Darüber hinaus ergibt sich auch aus einer Schadensaufstellung keine konkrete Inanspruchnahme des Frachtführers, sondern wird hiermit lediglich gemeldet, dass ein Schaden entstanden ist. Hierbei ist es auch völlig gleichgültig, ob der Frachtführer bereits erwartet oder sich denken kann, dass er wegen dem in seiner Obhut entstandenen Schaden in Anspruch genommen werden wird. Es kommt alleine auf den objektiven Erklärungswert einer direkt an diesen gerichteten Haftbarhaltung an.

Haftungsablehnung

Die Hemmung der Verjährung gilt lediglich bis zu jenem Tag, an dem der Frachtführer die Haftung zurückweist. Auch diese Haftungsablehnung muss schriftlich erfolgen. Der Frachtführer muss

hierbei nicht begründen, warum er die Haftung ablehnt, sondern reicht aus, dass er die Haftung grundsätzlich ablehnt. Ab diesem Zeitpunkt läuft die Verjährungsfrist weiter und ist eine neuerliche Hemmung durch neuerliche Haftbarhaltung in Österreich nicht möglich. Nur in einzelnen Ländern, wie beispielsweise Italien, bewirkt eine neuerliche Haftbarhaltung eine neuerliche Hemmung der Verjährung und führt dies in der Praxis oft zu einem langen „hin und her“. In Italien muss der Frachtführer somit jede neuerliche Haftbarhaltung wieder ablehnen, um die Hemmung der Verjährung zu vermeiden.

Abgrenzung zu Vorbehalten

Eine Haftbarhaltung gemäß Art. 32 CMR ist von den Vorbehalten des Art. 30 CMR zu unterscheiden. Eintragungen im Frachtbrief, wie oben beschrieben, verfolgen nämlich einen anderen Zweck. Wird

das Gut vom Empfänger vorbehaltlos übernommen, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass das Gut in ordnungsgemäßen Zustand abgeliefert wurde. Dies bedeutet für einen Gerichtsprozess, dass aufgrund des vorbehaltlosen Frachtbriefs eine Beweisvermutung dafür entsteht, dass der Frachtführer das Gut in ordnungsgemäßen Zustand (schadensfrei) abgeliefert hat.

In solch einer Konstellation würde es dem Anspruchsteller obliegen, das Gegenteil zu beweisen. Um eine solche



Beweisschwierigkeit zu vermeiden, sollten Schäden binnen der in Art. 30 CMR vorgesehenen Fristen gerügt werden:

- Äußerlich erkennbare Schäden müssen spätestens bei der Ablieferung des Gutes gerügt werden. Dies erfolgt in der Praxis meistens durch einen entsprechenden Eintrag im Frachtbrief.
- Äußerlich nicht erkennbare Schäden müssen spätestens binnen 7 Tagen nach der Ablieferung gerügt werden, wobei Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht miteingerechnet werden.

Bessere Beweislage

Die Vorbehalte gemäß Art. 30 CMR (Eintragungen im Frachtbrief) verfolgen somit lediglich den Zweck einer besseren Beweislage. Daran sind keine Folgen im Hinblick auf die Verjährung geknüpft, sondern geht es allein darum, in einem potentiellen Gerichtsprozess eine leichtere Beweislage für das Bestehen oder Nichtbestehen von Schäden zum Zeitpunkt der Ablieferung zu schaffen. Lediglich die in Art. 30 Abs. 3 geregelte Reklamation einer Lieferfristüberschreitung ist, wie bereits oben beschrieben, unbedingt binnen 21 Tagen vorzunehmen, da der Anspruch ansonsten nicht mehr gerichtlich geltend gemacht werden kann.

DROHNEN-EINSATZ



Es (f)liegt was in der Luft

Der private und gewerbliche Einsatz von Drohnen boomt. Wie sind aber die versicherungsrechtlichen Bedingungen für den Betrieb derselben?

Wir haben über dieses Thema mit der zuständigen Behörde, der Austro Control, gesprochen und dabei Lücken bei der Deckung der Risiken erkannt. Grundsätzlich müssen in Österreich sämtliche Drohnen über 250 Gramm bzw. unter 250 Gramm – wenn sie eine Kamera mitführen – bei Austro Control registriert werden. Dies impliziert neben einem Drohnenführerschein auch eine gesetzlich verankerte Versicherungspflicht. Bei der Registrierung ist die verpflichtende Haftpflichtversicherung mit einer Mindestsumme von 750.000 Euro vorzulegen. In dieser gesetzeskonformen Drohnenversicherung müssen die spezifischen Gerätedaten wie Modell, Seriennummer, Gewicht etc. inkludiert sein. Es wird somit eine in der Luftfahrt übliche gerätebezogene Versicherungspflicht gefordert.

Sammelpolizzen zulässig?

Dem widerspricht die steigende Tendenz, Drohnen über Sammelpolizzen von Modellsportvereinen und ähnlichen Vereinigungen, also das unbemannte Luftfahrzeug lediglich über den Mitgliedsbeitrag zu versichern. In diesen Sammelpolizzen wird ausschließlich personenbezogener Deckungsschutz angeboten: „Wir versichern Sie als Drohnenpilot / in mit unbegrenzter Anzahl an Drohnen. Ebenso enthalten sind geliehene und gemietete Drohnen“, heißt es da. In diesen Polizzen werden weder die vom Gesetzgeber geforderten Daten, noch die Betreiber erfasst. Diese Vorgangsweise entspricht laut Juristen und der

zuständigen Behörde nicht den gesetzlichen Bestimmungen! Ohne Gerätedaten in der Sammelpolizze kann die Exekutive, ob und wo die konkrete schadenverursachende Drohne überhaupt versichert ist, nicht überprüfen. Das „direkte Klagerecht“ wird so ausgehebelt, was dem im Luftfahrtgesetz verankerten erhöhten Geschädigten-schutz widerspricht.

Zusätzlich verschärft wird die Haftungsproblematik bei Sammelpolizzen durch fehlende Informationspflichten durch potenziellen Deckungswegfall bei Beendigung des Vertrags wegen Prämien-schuld oder Kündigung des Vertrags durch den Versicherer. Die Drohne wird ohne Versicherungsschutz weiterverwendet, was eine Verwaltungs-übertretung mit empfindlichen Strafen bedeutet. Außerdem droht gerade bei Personenschäden dem Betreiber der finanzielle Ruin, denn das Pflichtversicherungsregime bei unbemannten Luftfahrzeugen ist mit jenem aus dem Kfz-Bereich vergleichbar! Oder würde jemand sein Kfz ohne Fahrzeugdaten über eine Vereins-Sammelpolizze versichern?

Fazit

Sorgen Sie also dafür, dass Ihre Drohne laut den gesetzlichen Bestimmungen richtig versichert ist, um im Schadenfall nicht persönlich in die Haftung genommen zu werden, denn das kann teuer zu stehen kommen!



ZUM AUTOR

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

FEITZINGER – Qualität aus Österreich!

Spezialkipp-Aufbauten in allen Ausführungen



Unser Servicemobil ist prompt für Sie unterwegs!



www.FEITZINGER.com

Brünnerstraße 140-146 T +43 2246 3360, F +43 2246 3360-20
A - 2201 Gerasdorf bei Wien E office@feitzinger.com