



Versicherungsbüro Dr. Ignaz Fiala Gesellschaft m.b.H.

„Ein kleines Handbuch mit Hinweisen, was so grundsätzlich bei Transporten zu beachten ist!“

.....bevor es überhaupt los geht!

„Vorvertragliche Schuldverhältnisse“ oder „wurden dem Auftraggeber unrichtige Informationen gegeben od. sonstige Aufklärungs- und Sorgfaltspflichtverletzungen begangen“?

Solche Schuldverhältnisse entstehen bereits schon mit der Aufnahme eines geschäftlichen Kontaktes und können zu schadenersatzrechtlichen Ansprüchen gem. nationalem Schuldrecht führen!

Wie lautet eigentlich der erteilte Auftrag?

Schuldet man nun eigentlich die Veranlassung einer Beförderung (eher speditionell, Frachtweitervermittlung) od. die effektive Durchführung eines Transportes (frächterlich)? Eine haftungsrelevante Frage (CMR, AÖSp)!

„Läßt sich das überhaupt machen“ (Objektive / subjektive (Un -/ Möglichkeiten) ?

Objektiv nicht einhaltbare bzw. unzumutbare Fristen (zu kurze Fristen) können sittenwidrig und als nichtig einzustufen sein (ist im Einzelfall zu prüfen, je nach Situation und Erfahrung des Frachtführers zu prüfen) und lösen grundsätzlich keinen Schadenersatz aus! Subjektiv nicht einhaltbare Fristen sind sehr wohl im Sinne der CMR haftungsrelevant !!

Unterliegt dieser Vertrag den CMR Bestimmungen od. doch ein Lohnfuhrvertrag?

Lohnfuhr ist ein gemischter Vertrag (Miete und Dienstverschaffung) und ähnlich einem Chartervertrag. Er ist rein ein Begriff des Strassengüterverkehrs. Diese Verträge unterliegen nicht der CMR, da hier der Unternehmer keinen Beförderungserfolg schuldet, sondern lediglich die Gestellung eines Fahrers und eines Fahrzeuges zur beliebigen Verwendung nach Weisung des Auftraggebers. So wird in erster Linie nach Zeit, also Mann- und LKW - Stunden abgerechnet !!

Werden besondere Anforderungen an Fahrer und/oder Fahrzeug gestellt (Kühlfahrzeug, Silofahrzeug,...)?

Bei Übernahme von Kühlgut ist unbedingt der Zustand des Gutes zu überprüfen! Der Fahrer soll unbedingt Vorbehalte/Vermerke am Frachtbrief od. sonstigen Transportpapieren anbringen und den Absender darauf aufmerksam, wenn er den Eindruck hat, dass das Gut bereits verdorben ist oder verdorben sein könnte oder die Ware möglicherweise nicht genügend oder zu stark (Gefrieren) vorgekühlt ist (Durchführen von Messungen mit dem Stichthermometer).

Diese Eintragungen sollte man jedenfalls und auch dann machen, wenn nicht ganz sicher ist, ob diese Vermutungen unbedingt 100%ig stimmen!

Bei eindeutig festgestellten Verderbschäden anlässlich der geplanten Übernahme: Ware nicht annehmen und Weisungen beim Disponenten od. Auftraggeber einholen.

Die Kühltemperatur muss vom Absender im Frachtbrief eingetragen werden und ist dann das Kühlthermostat auf diese Temperatur einzustellen und darauf zu achten, dass eine kontinuierliche Temperaturoaufzeichnung gewährleistet ist.

Der Silo sowie die Anschlüsse und Schlauchleitungen müssen jedenfalls professionell gereinigt werden, worüber man sich einen Leistungsnachweis/ Gutachten und einen Nachweis ausstellen lassen sollte (Regresswahrung gegenüber Reinigungsfirma!!)



Einsatz eines vertragswidrigen Beförderungsmittels!

Sollte vertraglich ein bestimmtes Transportmittel vereinbart worden sein und besteht keine Klausel, ein anderes u.U. einsetzen zu dürfen/können, so stellt dies einen Vertragsbruch dar und löst schadenersatzrechtliche Ansprüche nach nationalem Recht aus!!

Darf ich weitergeben oder existiert ein Weitergabeverbot des Transportauftrages?

Der Frachtführer haftet gemäß Art. 3 CMR für alle Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, derer er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Bediensteten oder andere Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

Diese Bestimmung gilt für alle Haftungstatbestände, auch für jene, deren Folgen in der CMR nicht geregelt sind.

Der CMR-Frachtführer haftet also nicht nur für seine eigenen Leute (Disponenten, Fahrer etc.), sondern auch für einen von ihm eingesetzten Unterfrachtführer und dessen Leute sowie weitere Unterfrachtführer und deren Personal im Rahmen einer Frachtführerkette.

Die Haftung besteht aber insoweit nur, als ein innerer sachlicher Zusammenhang zwischen der im Einzelnen übertragenen Verrichtung einerseits und der schädigenden Handlung andererseits besteht.

Die Handlung bzw. Unterlassung der den Schaden herbeiführenden Person muss daher noch im Umkreis des ihr zugewiesenen Aufgabenbereiches geschehen und nicht nur etwa bei Gelegenheit.

Auf ein zusätzliches eigenes Verschulden des Frachtführers kommt es nicht an. Eine Exkulpierungsmöglichkeit besteht für ihn daher nicht.

Vereinbarungswidrige Weitergabe kann u.U. Leistungsfreiheit des eigenen CMR-Versicherers bewirken ! (siehe unten*)

U.U. lässt sich auch seitens des Geschädigten, sollten sich Schadenursachen realisieren, die eben darauf beruhen, dass statt des unmittelbar beauftragten nun eben ein Subunternehmer tätig geworden ist, ein qualifiziertes Verschulden und damit eine Aufhebung der „kg mäßig beschränkten Haftung“ einwenden.

Bin ich überhaupt und ausreichend versichert?

Überprüfung, ob

- Police den räumlichen und sachlichen Geltungsbereichen in Ansehung des konkreten Transportes entspricht,
- Prämie einbezahlt ist (Leistungsfreiheit des Versicherers in 3. Mahnstufe !),
- qualifiziertes Verschulden i.S. Art. 29 CMR mitversichert ist und auch sonst keine entscheidenden Ausschlussgründe vorliegen (Diebstahl, Warengruppen,...), die den üblichen einschlägigen Versicherungsstandards nicht entsprechen,
- die vereinbarten Höchsthaftungssummen (HHS) mit den übernommenen Warenwerten übereinstimmen oder zumindest die Regelhaftung nach 23/3 CMR (kg Haftung EUR 10,00 pro kg)abgedeckt ist ,
- evtl. noch ein zusätzlicher „Polster“ (höhere HHS als Regelhaftung) für den erfolgreichen Vorwurf des Anspruchstellers wegen qualifizierten Verschuldens vorhanden ist.

..... und wie sieht`s mit meinem Subunternehmer aus?

Siehe Punkt zuvor ! Selbe Prüfungskriterien heranzuziehen! Achtung: Unternehmer aus dem Ausland haben oft nicht die standardisierten Deckungen im Sinne des gewünschten westeuropäischen Standards! Zusatzdeckung notwendig! Rekrutieren von Subunternehmern aus Frächterbörse kann zu unliebsamen Überraschungen führen!



Da es sich hier meist um „eilige“ Transporte handelt, ist man geneigt, gewisse Prüfungskriterien außer Acht zu lassen od. zumindest nicht genauer zu prüfen. Dokumente und sonstige Unterlagen stellen sich später als Falsifikate dar

Generell: Achtung bei Weitergabe an Subunternehmer!!

In letzter Zeit häufen sich Vorfälle, wo sich Frächter mit gefälschten od. mittlerweile ungültig (abgelaufenen) gewordenen Versicherungsbestätigungen um Frachten bewerben. Wo also Unklarheiten bestehen, wäre ein kurzer Anruf bei dem ausgewiesenen Versicherer/Assekuradeur zu empfehlen. Diese werden im Rahmen ihre Möglichkeiten sicherlich eine mit dem Datenschutz vereinbare Auskunft geben können.

Ein weiteres Phänomen ist, dass kleine Unternehmen mit „gewisser Reputation“ in einer Nacht- und Nebelaktion gekauft werden und die neuen Erwerber mit dem „good will“ der erworbenen Frächterfirmen bei Auftraggebern vorstellig werden od. sich per mitgekauften passwords Zugang zu Auftraggebern, Frächterbörsen oder Verladern direkt verschaffen ,obgleich dies bereits mit Vorsatz geschieht, die Ware „abzuzweigen“!! Daher sollte man keine wertvolle od. leicht absetzbare Ware an unbekannte Frächter od. solche mit „wenig Vergangenheit“ über-geben!

.....was, wenn man Zweifel hat?

Empfehlung einer Kontaktaufnahme mit eigenem Versicherer, um vorsorglich für den Einzeltransport od. auch sämtliche Transporte (auf Pauschalbasis) eine *entsprechende* Versicherung für den Subunternehmer einzu-decken. Einzelprämie durch Abzug vom vereinbarten Frachttentgelt mit Subunternehmer zu finanzieren (Korridor 1-5 % ,evtl. Mindestprämie und abhängig von Destination, Warengattung und evtl. weiteren Parametern)

.....was, wenn ich trotz allem „überbleibe“?

Es sollte bei Weitergabemöglichkeit an Subfrächter und nach grundsätzlich vorgenommener positiver Dokumentenprüfung dieser Anforderungen dennoch ausreichender Versicherungsschutz auch für die Fälle bestehen, dass sich die geprüften Unterlagen anlässlich einer Schadenabhandlung als Fälschung oder nicht mehr gültiges Dokument darstellen bzw. sonstige Gründe, wie zB. Prämienzahlungsverzug vorliegen ,die ebenfalls zur Leistungsfreiheit führen können und man sich seitens des Verladers direkt an Sie wendet.

Gibt es den Auftrag zur Eindeckung einer Transportversicherung?

Kann schadenersatzrechtliche Ansprüche nach nationalem Recht auslösen, wenn sich Schäden realisieren, die entweder gar nicht od. nur teilweise über die bestehende CMR Versicherung abgedeckt sind, sehr wohl aber über eine Transportversicherung Deckung gefunden hätten!!

Gibt`s Belade -oder Entladefristen? Einhaltung von Ladefristen ?

Ladefristüberschreitung i.S. eines verspäteten Ankommens beim Verloader löst schadenersatzrechtliche Ansprüche nach nationalem Recht, nicht nach CMR aus !!Verspätungen bei Ankunft bewirken Haftung nach CMR in Höhe der einfachen Fracht, bei qualifiziertem Verschulden- ohne limits!

Gibt es den Auftrag zur Einhebung von Nachnahmen?

Sollten diese Nachnahmevorgaben durch den Frächter nicht beachtet worden sein, so löst dies eine Haftung in Höhe des Nachnahmebetrages und der Option eines Regresses gegen den Empfänger aus !

Wurden vertraglich Be-und/oder Entladeverpflichtungen übernommen?

Siehe unten : „Be-und Entladung“ bei Rubrik: Warenübernahme!

.....was, wenn höhere Wertenwerte (Art.24 CMR) od. ein besonderes Interesse (Art. 26 CMR) gefragt sind?

Nach Art. 24 und Art. 26 CMR kann der Absender gegen Zahlung eines vereinbarten Zuschlages zur Fracht einen Wert des Gutes im Frachtbrief angeben, der dann die in Art. 23 Abs. 3 CMR bestimmten Höchstbeträge übersteigt und gegebenenfalls i.S. der CMR Haftungsregelungen zu zahlen sind ; man kann auch ein entsprechendes besonderes Interesse(Wertangabe)an der Lieferung im Frachtbrief angeben, das dann wiederum



zu ersetzen ist, wenn der Schaden in dieser Höhe entsteht. Der Versicherer ist jedenfalls i.S einer „separaten Tarifierung“ davon zu verständigen und sind diese Werte im Frachtbrief einzutragen.

Wie weit und wie lange geht`s? Sind Ruhepausen einzuhalten? Lassen sich diese auf gesicherten Parkplätzen abhalten?

Transporte und Routen sind stets durch den Frachtführer so zu planen, dass ein sicheres Abstellen des LKW gewährleistet ist. Es sollten daher tunlichst bewachte Parkplätze angefahren od. sonstige Maßnahmen (zB. Verwenden von Kofferaufbauten od. ähnl., Abstellen von dergestalt, dass ein Öffnen des Laderaums nicht möglich ist, wie zB. nächst einer Mauer od. Heck an Heck, ...) getroffen werden, die kriminelle Zugriffe hintanhaltend können. Sollte das nicht möglich sein, so sollte man zB. an eine Doppelbesetzung der Fahrer denken (Durchfahren möglich!) Planen-LKW`s sind als besonders für inkriminierte Zugriffe gefährdete Fahrzeuge zu bezeichnen!

Existiert ein Frachtbrief? Braucht man einen und wenn, wozu?

Art. 4 ff. CMR enthalten Regelungen über einen auszustellenden Frachtbrief. Der CMR-Beförderungsvertrag ist reiner Konsensualvertrag.

Die Art des Vertragsabschlusses richtet sich nach den ergänzend heranzuziehenden Bestimmungen des jeweiligen nationalen Frachtrechts, weil die CMR selbst keine Regelung enthält.

Ein CMR-Frachtvertrag kann daher mündlich, stillschweigend oder konkludent abgeschlossen werden. **Schriftform ist also nicht erforderlich**, jedoch empfiehlt sich die Ausfertigung eines CMR Frachtbriefes ! Erforderlich ist ein solcher Frachtbrief in aller Regel aber grundsätzlich nicht, jedoch nützlich.

Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berührt weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages (Art. 4 CMR). In manchen Ländern wird jedoch ein Frachtbrief gefordert!

In Sonderfällen ergibt sich jedoch eine Notwendigkeit des Frachtbriefes:

Die Vereinbarung, dass der Frachtführer für die Beförderung ein offenes Fahrzeug benutzen darf, muss im Frachtbrief eingetragen sein, wenn sich der Frachtführer auf die Haftungsbefreiung nach Art. 17 Abs.4a berufen will .

Vereinbarungen der Vertragspartner über den Wert des Gutes oder über ein besonderes Lieferungsinteresse des Absenders sind nach Art. 24 und 26 CMR nur wirksam, wenn sie im Frachtbrief eingetragen sind.

Wichtigster Beispielfall ist die Beförderung von **Pkw auf einem Autotransporter**, dieser ist regelmäßig nicht mit Planen bedeckt.

Ein dem Empfänger **während der Beförderung eingeräumtes Verfügungsrecht** über das Gut bedarf gemäß Art. 12 Abs. 3 CMR der Eintragung in den Frachtbrief.

Im **Sonderfall der aufeinanderfolgenden Frachtführer** im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrages tritt gemäß Art. 34 CMR die Haftung des jeweils nachfolgenden Frachtführers nur ein, wenn er nicht nur das Gut, sondern auch den wirksam ausgestellten Frachtbrief übernimmt.

Die Mindestanforderungen an den gültigen Frachtbrief :

Die Urkunde muss daher enthalten:

- Person des Absenders
- Person des Frachtführers
- Mitteilung über die Erteilung des Transportauftrages
- Angaben über das Transportgut (Anzahl, Zeichen, Nummern, Gewicht,..)
- Unterschriften des Absenders und des Frachtführers



Ausfertigung des Frachtbriefes

Nach Art. 5 CMR ist der Frachtbrief in **drei Ausfertigungen (IRU Formulare)** auszustellen, die vom Absender und vom Frachtführer unterzeichnet werden müssen.

Die Unterschriften können gedruckt oder durch Stempel der Vertragspartner ersetzt werden. Die Vollmacht des Fahrers ist in der CMR nicht geregelt und richtet sich nach ergänzend anwendbarem nationalen Recht.

Beweiswirkungen des Frachtbriefes

Der ordnungsgemäß unterzeichnete Frachtbrief dient nach Art. 9 CMR **bis zum Beweis des Gegenteils** als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Vertrages und, soweit kein Vorbehalt vorhanden ist, als Vermutungsnachweis dafür, dass das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme in äußerlich gutem Zustand waren und dass die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen.

Wurden vom Absender zusätzliche Begleitpapiere oder Urkunden übergeben ?

Der Absender hat nach Art. 11 Abs. 1 CMR dem Frachtbrief die Urkunden beizugeben, die für die vor der Ablieferung des Gutes zu erledigende Zoll- und sonstige amtliche Behandlung notwendig sind. Wenn kein Frachtbrief ausgestellt ist, hat er diese Urkunden dem Frachtführer zur Verfügung zu stellen und ihm alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

Nach Art. 11 Abs. 2 CMR ist der Frachtführer nicht verpflichtet, zu prüfen, ob diese Urkunden und Auskünfte richtig und ausreichend sind.

Der Absender haftet vielmehr dem Frachtführer unbegrenzt für die diesem infolge der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden und Angaben entstehenden Schäden. Auch hier ist ein Verschulden des Absenders nicht erforderlich.

Die Haftung des Absenders entfällt jedoch, wenn den Frachtführer selbst ein Verschulden dafür trifft, dass Urkunden und Unterlagen fehlen oder unrichtig sind (Art. 11 Abs. 2 letzter Halbs. CMR).

Verwendet der Frachtführer die ausgehändigten Urkunden falsch oder verliert er sie, haftet er nach Art. 11 Abs. 3 CMR. **Seine Schadenersatzpflicht wird jedoch begrenzt in gleicher Höhe wie bei Verlust des Gutes (Art. 11 Abs. 3 CMR).**

Bei der Warenübernahme!

Auf was sollte man achten?

Der Frachtführer ist nach Art. 8 CMR verpflichtet, bei der Übernahme des Gutes zu überprüfen:

- die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke und über ihre Zeichen und Nummern und
- den äußeren Zustand des Gutes und seiner Verpackung.

Der **Container** ist zugleich Verpackung. Wenn er vom Absender gestellt ist, dann ist auch sein äußerer Zustand zu überprüfen, was häufig übersehen wird.

Der **äußere Zustand des Gutes und der Verpackung** ist zu überprüfen durch einen sorgfältigen äußeren Augenschein. Daneben kann allenfalls noch das Befühlen oder Betasten des Gutes verlangt werden. Der Frachtführer ist kein Warenfachmann.

Eine Sonderfunktion haben **Kühlfahrzeuge**, wie sie z. B. zur Beförderung von Lebensmitteln eingesetzt werden. Hier wird vielfach dem Frachtführer die Obliegenheit auferlegt, bei Übernahme die äußere Temperatur des Gutes zu messen, also die entsprechenden Messgeräte bereitzuhalten.



Die Prüfungspflichten des Art. 8 CMR sind keine echten vertraglichen Nebenpflichten, sondern lediglich Obliegenheiten.

Nach Art. 8 Abs. 2 CMR soll der Frachtführer, wenn ihm keine angemessenen Mittel zur Verfügung stehen, um die Überprüfung vorzunehmen, einen entsprechenden **Vorbehalt** in den Frachtbrief eintragen, der auch zu begründen ist.

Dies gilt für Angaben, wie zB. bezüglich Anzahl der Frachtstücke als auch für deren Nummerierung und Bezeichnung und für den äußeren Zustand des Gutes und seiner Verpackung.

Ist im Frachtbrief angegeben „20 Kartons auf einer Palette“ und ist diese Palette, wie häufig üblich, mit einer Schrumpffolie verschweißt, die der Frachtführer nicht öffnen kann, ohne die Verpackung zu beschädigen, sollte er beispielsweise folgenden Vorbehalt im Frachtbrief anbringen: **"Palette mit Schrumpffolie verschweißt, Anzahl der Kartons nicht zählbar."**

Für den Absender sind diese Vorbehalte nur verbindlich, wenn sie im Frachtbrief von ihm ausdrücklich anerkannt sind (Art. 8 Abs. 2 Satz 2 CMR).

Auch **nicht anerkannte Vorbehalte** sind jedoch nicht ohne Wirkung. Vielmehr zerstören sie die Beweiswirkung des Frachtbriefes bezüglich der Eintragungen des Absenders (Art. 9 CMR).

Nach Art. 8 Abs. 3 CMR kann der Absender vom Frachtführer die **Überprüfung des Rohgewichts** oder der anders **angegebenen Menge** des Gutes verlangen.

Er kann auch verlangen, dass der Frachtführer den Inhalt der einzelnen Frachtstücke überprüft. Dann hat der Frachtführer Anspruch auf Ersatz der **Kosten der Überprüfung**. Das Ergebnis einer solchen Prüfung ist ebenfalls im Frachtbrief einzutragen. In der Praxis kommt diese Bestimmung sehr selten zur Anwendung.

Umstritten ist, ob der CMR-Frachtführer über Art. 8 hinaus vertraglich verpflichtet werden kann, das Gut, die Verpackung und die Verladung zu überprüfen, also auch Prüfungsaufgaben zu übernehmen, die nicht allein durch Augenschein erfolgen können. Die Rechtsprechung bejaht dies im Allgemeinen, insbesondere bei Kühltransporten.

Wie schaut's bei mangelhafter Verpackung aus?

Bei mangelhafter od. fehlender Verpackung haftet der Frachtführer grundsätzlich nicht, sofern die Beschädigung oder der Verlust ausschließlich auf diesen Umstand zurückzuführen ist.

Läßt sich aus der Sicht des Fahrers jedoch erkennen, dass die Ware mangelhaft verpackt ist od. ohne Verpackung überhaupt nicht auf den Weg kommen sollte, so hat er dies dem Absender mitzuteilen und Weisungen einzuholen. Hat er das getan und weist der Absender dennoch diesen Einwand ab, so braucht der Fahrer den Antritt der Fahrt nicht abzulehnen.

Vielmehr:

Der Absender haftet nach Art. 10 CMR dem Frachtführer für alle durch mangelhafte Verpackung des Gutes verursachten Schäden, es sei denn, der Mangel ist offensichtlich oder dem Frachtführer bei der Übernahme bekannt gewesen.

Voraussetzung ist, dass nicht der Frachtführer die Verpackung vorgenommen hat, sondern der Absender oder seine Hilfspersonen oder Dritte.

Ein Verschulden des Absenders wird nicht vorausgesetzt.

Zu ersetzen sind ohne höhenmäßige Beschränkung alle durch die mangelhafte Verpackung verursachten Schäden an Personen, am Betriebsmaterial und anderen Gütern, sowie die dadurch verursachten Kosten.



Bei mangelhafter Verpackung seitens des Absenders oder seiner Hilfspersonen sind haftungsbegrenzende Vereinbarungen der Vertragspartner wegen Verstoßes gegen Art. 41 Abs. 1 CMR unwirksam.

Die Haftung des Absenders ist jedoch ausgeschlossen, wenn der Mangel offensichtlich oder dem Frachtführer bei der Übernahme des Gutes bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat.

Be-und/oder Entladung übernommen ?!

Die CMR enthält keine Regelung, wer zur Ladung verpflichtet ist.

Im Zweifel, wenn also nichts anderes vereinbart wurde, ist die Verladung Sache des Absenders, Entladung Sache des Empfängers.

Übernimmt der Fahrer die Be- und Entladung so erweitert sich sein Haftungszeitraum i.S. Art.17/1 CMR entsprechend und haftet er selbstverständlich für Fehlleistungen anlässlich dieser Tätigkeiten.

Abgestellt wird auf den Umstand, wer die Verladeoperation **tatsächlich durchgeführt** hat.

Der Lenker eines Fahrzeugs hat nach straßenpolizeilichen Vorschriften auch für die Verstauung und Befestigung des Ladeguts zu sorgen hat, damit das Fahrzeug **betriebs sicher** bleibt

Wenn die Verladung nicht dem Frachtführer obliegt, spielt die tatsächliche und untergeordnete Mithilfe des Fahrers bei der Verladung keine Rolle, er ist dann lediglich **Erfüllungsgehilfe des Absenders**.

Führt der Fahrer allerdings die **Oberaufsicht** über die Verladung und Verstauung des Frachtguts aus, so begründet dies seine Haftung ! Er ist dann Herr des Verladevorganges! (OGH Wien, TranspR1984, 95 und VersR 1986, 559). Der Frachtführer ist für die „**Betriebs sicherheit**“ verantwortlich, der Absender für die „**Ladungssicherheit**“ verantwortlich

Während des Transportes

Wenn`s nicht mehr weiter geht! (Beförderungshindernisse)

Wenn vor Ankunft des Gutes an dem vorgesehenen Ablieferungsort die weitere Beförderung unmöglich wird, hat der Frachtführer nach Art. 14 CMR **Weisungen des Verfügungsberechtigten** einzuholen.

Reine Erschwerungen der Beförderung bedeuten noch keine Unmöglichkeit im Sinne des Art. 14 CMR, so z.B. wenn der Frachtvertrag mit dem im Frachtbrief festgehaltenen Inhalt auch durch Umwege oder Umladung erfüllt werden kann. Unzumutbare Anstrengungen dürfen jedoch vom Frachtführer nicht verlangt werden.

Sieht der Frachtführer von der Fortsetzung der Beförderung trotz Möglichkeit der Durchführung ab, so handelt es sich um Nichterfüllung. Der u.U. entstehende Schadenersatz regelt sich nach nationalem Recht.

Der Frachtführer muss **Weisungen** einholen und zwar bei dem jeweiligen Verfügungsberechtigten. Ferner kann er gemäß Art. 16 Abs. 2 CMR das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen. Dann gilt die Beförderung als beendet.

Bei einem Beförderungshindernis hat der Frachtführer ein Wahlrecht: **Entweder holt er Weisungen ein oder er läßt das Gut aus.**

Entschließt sich der Frachtführer, eine Weisung einzuholen, hat er ein **Praxisproblem**:

Die Weisung des Absenders gemäß Art. 12 Abs. 5a CMR kann dem Frachtführer nur durch Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefes wirksam erteilt werden, in dem diese Weisung auch eingetragen ist.



Da die Beförderungshindernisse in der Regel während des Transportes und nicht am Übernahme- oder Ablieferungsort eintreten, ist die Vorlage des die Weisung enthaltenen Frachtbriefes an den Fahrer in der Praxis kaum möglich.

Sie kann allerdings am Sitz des Frachtführers erfolgen, der dann die Weisung seinem wartenden Fahrer weitergeben muss.

Befolgt nämlich der Frachtführer eine Absenderanweisung, ohne dass ihm die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorliegt, riskiert er gemäß Art. 12 Abs. 7 CMR, vom tatsächlich berechtigten Empfänger in Haftung genommen zu werden.

Der Frachtführer muss also im Einzelfall entscheiden, ob er nach einer eingegangenen Weisung auf die Verfügungsbefugnis des Absenders vertraut oder den Eingang der Absenderausfertigung des Frachtbriefes abwartet.

Ferner hat er die Möglichkeit, beim Empfänger anzufragen, ob dieser inzwischen die Verfügungsbefugnis besitzt.

Gegebenenfalls kann er sich von diesem dann die entsprechende Ausfertigung des Frachtbriefes vorlegen lassen.

Hat der Frachtführer um Weisungen angefragt, darf er vorerst nicht nach Art. 16 Abs. 2 CMR vorgehen, darf also das Gut nicht mehr ausladen, bis eine angemessene Zeit für die Weisungserteilung durch Vorlage der Absenderausfertigung des Frachtbriefes verstreicht. Erst danach hat er wieder die Auslademöglichkeit.

Art. 14 Abs. 2 CMR enthält einen seltenen Sonderfall:

Voraussetzung ist, dass die im Frachtbrief vereinbarte Beförderung unmöglich wird, jedoch eine davon abweichende Beförderung noch möglich bleibt. Auch dann darf der Frachtführer nicht ausladen, sondern muss Weisungen einholen. Ein Wahlrecht nach Art. 16 Abs. 2 und 3 CMR besteht hier nicht, weil die Beförderung noch nicht endgültig unmöglich geworden ist.

Erhält der Frachtführer innerhalb angemessener Zeit keine Weisung, kann er die Maßnahmen ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten am besten zu sein scheinen. So darf der Frachtführer nun das Gut gemäß Art. 16 Abs. 2 CMR ausladen.

Auch bei einem Beförderungshindernis bleibt das Gut in der Obhut des Frachtführers: Er haftet daher bis zur endgültigen Ablieferung oder bis zur Ausladung gemäß Art. 16 Abs. 2 CMR nach den Bestimmungen der Art. 17 ff. CMR.

Was ist zu tun bei einem Unfall?

Es sollte der Frachtunternehmer benachrichtigt werden, der seinerseits den/die Verlader zu informieren hat und überdies auch mit dem Versicherer Kontakt aufnehmen sollte, damit dieser möglichst unverzüglich die Entsendung eines Sachverständigen veranlassen kann, um die Ware zu begutachten.

Kontakt mit Bergeunternehmen (diese Kosten sollten mit einer Erstrisikosumme in einer CMR - Versicherung mitgedeckt sein!) sollte ggfalls. aufgenommen werden. Im Sinne einer Beweissicherung sollte, zumal ja ein SV nicht sogleich an der Unfallstelle erscheinen kann, möglichst per „Handykamera“ der unmittelbare Zustand der Ware am Unfallort sowie sonst Relevantes festgehalten werden.

Angekommen und keiner da

.....und jetzt, wohin damit? (Ablieferungshindernisse)

Ein Ablieferungshindernis liegt im Gegensatz zum Beförderungshindernis gemäß Art. 15 CMR dann vor, wenn nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort der Empfänger das Gut nicht annehmen will oder nicht erreichbar ist.



Es muss eine objektive Unmöglichkeit der Ablieferung gegeben sein. Die Dauer dieses Ablieferungs - hindernisses muss nicht gravierend sein.

Erste Voraussetzung für das Ablieferungshindernis ist also die "Ankunft des Gutes" am Bestimmungsort. Dieser Bestimmungsort ist, wie sich aus dem Wortlaut der Originale der englischen und französischen Texte ergibt, die konkrete Ablieferungsstelle.

Die **Annahmeverweigerung des Empfängers** ist gemäß Art. 15 Abs. 1 Satz 2 CMR ein Ablieferungs - hindernis besonderer Art. Die Gründe der Annahmeverweigerung sind ohne Bedeutung. Es kommt daher auch nicht etwa darauf an, ob der Frachtführer das Gut verspätet oder beschädigt anliefert.

Der Absender ist in diesem Fall berechtigt, auch ohne Vorweisung der ersten Ausfertigung des Fracht - briefes über das Gut zu verfügen.

Da der Absender die Ablieferungsmöglichkeit nicht zu gewährleisten hat, ist der Empfänger bezüglich der Abnahme des Gutes auch nicht sein Erfüllungsgehilfe .

Bei einem Ablieferungshindernis hat der Frachtführer Weisungen des Absenders einzuholen (Art. 15 Abs. 1 CMR), kann aber auch das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen. Auch hier besteht ein **Wahlrecht**.

Solange allerdings der Absender noch keine Weisung erteilt hat, kann der Empfänger auch noch nachträglich die Ablieferung verlangen (Art. 15 Abs. 2 CMR). Mit Zugang der Weisung des Absenders erlischt allerdings endgültig das Verfügungsrecht des Empfängers.

Erhält der Frachtführer keine Weisung, gilt Art. 16 Abs. 2 CMR, der Frachtführer kann das Gut ausladen.

Wer ersetzt mir den Zusatzaufwand?

Der Frachtführer hat nach Art. 16 Abs. 1 CMR Anspruch auf Erstattung jener Kosten, die ihm dadurch entstehen, dass er Weisungen einholt und ausführt.

Zu erstatten ist die übliche Vergütung; auch **Standkosten** während der Wartezeit bis zum Eingang der Weisung gehören dazu.

Die Höhe der Kosten ist in Art. 16 CMR nicht abschließend geregelt. Streitig ist, ob Standgeldvereinbarungen getroffen werden können. Jedoch können die Parteien vertraglich im Rahmen der Vergütungsabrede solche Standgelder vereinbaren (so schon immer die wohl herrschende Meinung).

Die Erstattung von Kosten und Auslagen entfällt, wenn der Frachtführer die Kosten schuldhaft verursacht hat (Art. 16 Abs. 1 letzter Halbs. CMR).

Auch Ausladen ist möglich!

Der Frachtführer kann nach Art. 16 Abs. 2 Satz 1 CMR bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen das Gut auch ausladen und damit die Beförderung beenden.

Dieses Recht tritt teilweise alternativ neben die Verpflichtung des Frachtführers nach Art. 14 Abs. 1 und Art. 15 Abs. 1 CMR, in diesen Fällen **Weisungen** einzuholen. Insoweit hat der Frachtführer eine echte uneingeschränkte Wahlmöglichkeit (BGH, VersR 1987, 678).

Mit dem Ausladen endet die Beförderung und damit die frachtrechtliche Haftung. Insoweit steht die Ausladung einer Ablieferung gleich .

Der Frachtführer ist auch nicht zum Wiedereinladen verpflichtet. Vielmehr hat er nunmehr nach Art.16 Abs. 2 Satz 2 und 3 CMR zwei Möglichkeiten, nämlich die der **Verwahrung** und gegebenenfalls des **Verkaufs des Gutes**.



Verwahrung ebenso !

Der Frachtführer kann

- das ausgeladene Gut entweder selbst in Verwahrung nehmen oder
- es einem Dritten anvertrauen.

Übernimmt der Frachtführer das Gut selbst, richten sich seine Rechte und Pflichten nach nationalem Recht. Es gelten dann die Verwahrungsvorschriften des ABGB sowie die des Lagerrechts nach UGB.

Bei Übergabe des Gutes an einen Dritten haftet der Frachtführer für die sorgfältige Auswahl des Dritten (Art. 16 Abs. 2 Satz 3 CMR). Für **Auswahlverschulden seiner Gehilfen** haftet der Frachtführer gemäß Art. 3 CMR. Eine Haftungsbegrenzung für das Auswahlverschulden sieht die CMR nicht vor.

Art. 16 Abs. 2 Satz 4 CMR stellt klar, dass das Gut mit den aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüchen und mit allen weiteren durch die Abladung und Verwahrung entstandenen Kosten, die nicht im Frachtbrief enthalten sind, belastet ist (BGH, VersR 1987, 678).

Der Verwahrer braucht daher das Gut nicht ohne Auszahlung dieser Beträge auszuliefern. Die weiteren Rechte des Frachtführers ergeben sich aus dem ergänzend anwendbaren nationalen Recht.

Zu guter letzt: Verkauf des Gutes !

Der Verkauf des Gutes ist gestattet in drei in Art. 16 Abs. 3 CMR genannten Fällen. Einer Weisung des Verfügungsberechtigten bedarf es nicht, wenn

- es sich um verderbliche Waren handelt oder
- der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder
- wenn die Kosten der Verwahrung in keinem Verhältnis zum Wert des Gutes stehen.

In anderen Fällen kann der Frachtführer den Verkauf des Gutes nur veranlassen, wenn er innerhalb einer angemessenen Frist gegenteilige Weisungen des Verfügungsberechtigten, deren Ausführung ihm billigerweise zugemutet werden kann, nicht erhält (Art. 16 Abs. 3 Satz 2 CMR).

Wenn das Gut bei Vorliegen dieser Voraussetzungen verkauft wird, ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Wenn diese Kosten höher sind als der Erlös, kann der Frachtführer den Unterschied verlangen (Art. 16 Abs. 4 CMR).

.....und nun die Ablieferung!

Bin ich überhaupt beim Richtigen

Man sollte sich stets und insbesondere im Ausland vergewissern, dass man bei der richtigen Entladestelle ist und auch der berechnete Empfänger die Ware in Empfang nimmt. Bin ich also überhaupt an der richtigen Ablieferadresse ? Werde ich vor Ankunft auf einmal durch vermeintliche Empfänger umgeleitet ? Gibt es vereinbarte Erkennungszeichen bei Ankunft ? Ist die Person, mit der ich zu tun habe, überhaupt empfangsbefähigt ?

Ablieferung mit und ohne Vorbehalt!

Die ordnungsgemäße Erfüllung eines Frachtvertrages tritt mit der Ablieferung des Gutes beim berechtigten Empfänger ein.

Dazu enthält Art. 30 Abs. 1 Satz 1 CMR eine Beweislastregel.

Nimmt nämlich der Empfänger das Gut an, ohne dessen Zustand gemeinsam mit dem Frachtführer zu prüfen und ohne an den Frachtführer einen Vorbehalt unter Angaben allgemeiner Art über den Verlust oder eine Beschädigung zu richten, wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass er das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat.



Bei **äußerlich erkennbaren Verlusten und Beschädigungen** müssen Vorbehalte spätestens bei der Ablieferung des Gutes gemacht werden, **äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen** spätestens binnen sieben Tagen nach Ablieferung (Art. 30 Abs. 1 Nr. 2 CMR).

Die Beweisvermutung des Art. 30 Abs. 1 CMR setzt einen ordnungsgemäß unterzeichneten Frachtbrief voraus.

Für den Vorbehalt bei äußerlich erkennbaren Verlusten oder Beschädigungen ist zwar **keine Form** vorgeschrieben, dieser muss aber tunlichst direkt im Frachtbrief erfolgen, weil er die dort eingetragenen Angaben widerlegen soll.

Hinsichtlich der erst später erkennbaren Güterschäden ist gemäß Art. 30 Abs. 1 Satz 3 CMR Schriftform erforderlich. Ist kein ordnungsgemäßer Frachtbrief ausgestellt, kann die Beweisvermutung des Art. 30 CMR nicht eintreten.

Bei **Lieferfristüberschreitung** muss gemäß Art. 30 Abs. 3 CMR binnen 21 Tagen nach Ablieferung ein schriftlicher Vorbehalt gerichtet werden. Diese Vorschrift hat Präklusionswirkung .

Der Vorbehalt muss den Mangel hinreichend deutlich beschreiben und so auf den später näher festzustellenden Schaden nach Art und Umfang hinweisen.

Ein handschriftlicher Vermerk auf dem Frachtbrief und ein beigeheftetes Foto, aus dem die Mängel ersichtlich sind, sind ausreichend .

Unterschied: Vorbehalt und Reklamation

Der Vorbehalt unterscheidet sich von der Reklamation im Sinne des Art. 32 Abs. 2 CMR dadurch, dass jene zusätzlich die unmissverständliche Klarheit gegenüber dem Frachtführer enthalten muss, dass dieser für den Schaden am Gut oder für die Verspätung haftbar gemacht wird.

Gemeinsame Schadensfeststellung wäre angesagt!

Art. 30 Abs. 2 CMR enthält eine besondere Bestimmung für den Fall einer gemeinsamen Überprüfung des Zustands des Gutes durch den Empfänger und den Frachtführer.

Empfänger und Frachtführer müssen nämlich nach einer gemeinsamen Überprüfung auch zu einem gemeinsamen Ergebnis gekommen sein. Nur dieses zählt. Dabei ist der Fahrer berechtigt, den Frachtführer zu vertreten.

Eine übereinstimmende Feststellung hat zur Folge, dass deren Ergebnis für beide Vertragspartner absolut bindend ist. Ein späterer Gegenbeweis ist nur noch bei äußerlich nicht erkennbaren Verlusten und Beschädigungen zulässig. Den entsprechenden Vorbehalt muss der Empfänger wiederum binnen sieben Tagen schriftlich an den Frachtführer richten.

... jeder hat da so seine Mitwirkungspflichten!

Art. 30 Abs. 5 CMR bestimmt, dass Frachtführer und Empfänger sich gegenseitig jede angemessene Erleichterung für alle erforderlichen Feststellungen und Überprüfungen zu gewähren haben.

Wofür hafte ich nun eigentlich?

Wie und wofür hafte ich eigentlich nach den CMR und was sollte man noch puncto Haftung wissen?

Die Haftung des Frachtführers für **Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung** ist in Art. 17 Abs. 1 CMR geregelt.



Für die Folgen des Verlustes und der **unrichtigen Verwendung** der im Frachtbrief bezeichneten und diesem beigelegten **Urkunden** haftet der Frachtführer gemäß Art. 11 Abs. 3 CMR wie ein Kommissionär. Die Ersatzpflicht ist auf die Schadenssumme, die bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, begrenzt .

Art. 12 Abs. 7 CMR enthält die Haftung des Frachtführers **bei Verstößen gegen die ihm erteilten Weisungen**. Lädt der Frachtführer das Gut aus und vertraut es einem Dritten an (Art. 14 Abs. 1 und 15 CMR), haftet er gemäß Art. 16 Abs. 2 Satz 3 CMR nur für die **sorgfältige Auswahl des Dritten**.

Nach Art. 21 CMR haftet der Frachtführer, wenn er das Gut dem Empfänger ohne die Einziehung einer vereinbarten **Nachnahme** abgeliefert, bis zur Höhe des Nachnahmebetrages. Er kann beim Empfänger insoweit Rückgriff nehmen.

..... bei Verlust

Art. 23 CMR regelt den Umfang der Regelhaftung bei Verlust. Die konkrete Berechnung erfolgt in zwei Schritten:

Maßgeblich für die Höhe der Entschädigung ist der Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung.

Dieser Wert bestimmt sich nach dem **Börsenpreis**, mangels eines solchen nach dem **Marktpreis** oder mangels beider nach dem **gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit**. In der Regel ist es der jeweilige Marktwert, wobei es auf die **Handelsstufe** und auch im Einzelfall auf das dortige Marktsegment ankommt .

Art. 23 Abs. 3 CMR begrenzt außerdem die Entschädigung auf **8,33 SZR Sonderziehungsrechte** des Internationalen Währungsfonds je Kilogramm des Rohgewichts der Sendung einschließlich der Verpackung.

Wenn also der Wert des verlorenen Gutes höher ist, gibt es insoweit keine zusätzliche Entschädigung.

Die Umrechnung der SZR in die Landeswährung erfolgt jedoch gemäß Art. 23 Abs. 7 CMR **am Tag des Urteils und nicht zum Tag der Übernahme des Gutes**. Dies führt in der Praxis häufig zu erheblichen Schwierigkeiten.

Bei der Höchstentschädigung ist ferner zu beachten, dass einige Mitgliedstaaten der CMR - insbesondere solche des früheren Ostblocks - die Neufassung des Abkommens aus dem Jahr 1978 nicht akzeptiert haben. **In diesen Ländern beträgt die Entschädigung nach wie vor 25 Goldfranken**.

Neben der Entschädigung des reinen Güterschadens sind **die Frachtkosten, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des Gutes entstandene Kosten** zurückzuerstatten, im Fall des Teilverlustes anteilig.

Nicht zu ersetzen sind jedoch Schadensfeststellungskosten, weil sie erst infolge des eingetretenen Güterschadens entstehen. Das Gleiche gilt für etwaige Bergungskosten sowie die Kosten eines schadensbedingten Rücktransportes.

Weitere Schäden, insbesondere Güterfolgeschäden, entgangene Gewinne etc. werden **nicht** erstattet!

..... bei Beschädigung

Artikel 25 CMR regelt die Haftung bei Beschädigung des Gutes.

Der Frachtführer hat nach Abs.1 einen **Wertminderungsbetrag** zu zahlen, der sich aus der Differenz des Wertes des Gutes im unbeschädigten und im (fiktiv zu berechnenden) beschädigten Zustand am Ort und zur Zeit der Übernahme ergibt.

Nach Abs. 2 darf die Entschädigung nicht höher sein, als wenn gänzlicher oder teilweiser Verlust entstanden wäre. Auch hier gilt also die Regelhaftung gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR in Höhe von maximal 8,33 SZR pro Kilogramm des Rohgewichts.



Zusätzlich zu ersetzen sind auch hier (gegebenenfalls anteilig) die **Frachtkosten, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung entstandene Kosten (Art. 25 Abs. 1 mit 23 Abs. 4 CMR)**.

Schadensminderungskosten werden grundsätzlich nicht erstattet. Sie sind aber im Rahmen der Wertminderung zu berücksichtigen.

Auch hier werden weitere Schäden, insbesondere **Güterfolgeschäden**, nicht erstattet !

..... bei Überschreitung der Lieferfrist

Nach Art. 17 Abs. 1 letzter Halbs. CMR haftet der Frachtführer für die Folgen einer Lieferfrist - überschreitung. Der Begriff der Lieferfrist ist in Art. 19 CMR geregelt.

Die Überschreitung der **Ladefrist** vor Beginn der Beförderung ist keine Lieferfristüberschreitung. Hierfür wird nach ergänzend nationalem Recht gehaftet.

Wird durch die Verzögerung der Ladefrist jedoch die gesamte Lieferfrist nicht eingehalten, gilt wiederum Art. 19 CMR. Der Frachtführer haftet dann nach Art. 17 Abs. I CMR.

Wenn also der Frachtführer zu spät zum Beladeplatz kommt und dadurch Mitarbeiter des Absenders tatenlos herumstehen, weil sie mit der Beladung nicht beginnen können, haftet der Frachtführer für diesen dem Absender entstehenden Vermögensschaden (nutzlos aufgewendete Löhne und Gehälter) nach nationalem Recht.

Die Regelhaftung bei Lieferfristüberschreitung ist beschränkt auf die Höhe der Fracht (Art. 23 Abs. 5 CMR).

Beachte: Vermögensschäden wegen Lieferfristüberschreitung können gemäß Art. 30 CMR nur gefordert werden, wenn binnen **21 Tagen** nach der Ablieferung an den Frachtführer ein schriftlicher Vorbehalt gerichtet wird (**Präklusionswirkung**).

..... bei Nachnahmeaufträgen

Bei Nichteinziehung einer vertraglich vereinbarten Nachnahme regelt Art. 21 CMR die Schadenersatzpflicht des Frachtführers .

Art. 21 CMR beschränkt den Begriff der Nachnahme auf die Einziehung des vereinbarten Betrages in bar. Gleichwertige Zahlungsmittel werden dort nicht erwähnt.

..... bei Verlust oder falschen Verwendung von Papieren

Der Frachtführer haftet in diesen Fällen wie ein Kommissionär, verwendet er die ausgehändigten Urkunden falsch oder verliert er sie, haftet er nach Art. 11 Abs. 3 CMR.. **Seine Schadenersatzpflicht wird jedoch begrenzt in gleicher Höhe wie bei Verlust des Gutes (Art. 11 Abs. 3 CMR)**.

..... bei fehlendem Frachtbriefhinweis auf die CMR

Der Frachtführer haftet für alle Kosten und Schäden , die dadurch entstehen, dass in Art. 6/1k CMR vorgeschriebene Angabe fehlt, wonach die Beförderung trotz gegenteiliger Abmachung den Bestimmungen der CMR unterliegt.

..... wenn eingelagert wird!

Sollten Ablieferungshindernisse auftreten ,so kann der Frachtführer das Gut Ausladen und einem Dritten anvertrauen. Er haftet für die sorgfältige Auswahl dieses Dritten!

..... für Gehilfen

Es besteht Haftung für alle Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und sonstigen Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient!!



Mitverschulden?

Gemäß Art. 17 Abs. 5 CMR tritt eine Schadensteilung ein, wenn der eingetretene Schaden sowohl auf haftungsausschließenden Umständen nach Abs. 2 und 4 beruht als auch auf solchen, für die der Frachtführer gemäß Abs. 1 und 3 einzustehen hat.

Die genaue Schadensquote ist nicht geregelt, sodass für die Aufteilung im Einzelfall ein weiterer Abwägungsspielraum besteht.

Beachte folgenden Rechengang bei Mitverschulden:

Zunächst ist der Gesamtschaden zu beziffern, also der Wertersatz bzw. die Wertminderung.

Dann ist die Schadensquote zu berechnen, d. h. der vom Frachtführer zu bezahlende Anteil an der Gesamtschädigung.

Erst zum Schluss ist zu prüfen, ob die ausgeworfene Quote der Schadenssumme die Höchstsumme nach Art. 23 Abs. 3 (8,33 SZR pro Kilogramm des Rohgewichts) übersteigt oder nicht.

Unbeschränkte Haftung!

Gemäß Art. 29 CMR entfallen alle Haftungsbefreiungen und -beschränkungen, wenn der Frachtführer oder seine Gehilfen den Schaden vorsätzlich verursachen.

Das Gleiche gilt, wenn grobes Verschulden vorliegt, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht.

Diese Verweisung auf das nationale Recht des angerufenen Gerichts resultiert daraus, dass sich die Signatarstaaten bei den Beratungen wegen der **unterschiedlichen Schuldrechtsregime** der einzelnen Länder nicht auf einen gemeinsamen Vorschlag einigen konnten.

In Österreich wird nach wie vor die grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz gleichgesetzt.

Von großer Bedeutung ist, dass die Gerichte in die Verschuldensbeurteilung das **grobe Organisationsverschulden** einbezogen haben. Organisationsverschulden ist immer ein Verschulden der Firmenleitung.

Die Anwendung dieses Begriffs in der Rechtsprechung wäre im Rahmen der CMR eigentlich nicht erforderlich, weil der Frachtführer ohnehin für alle seine Gehilfen und Bediensteten nach Art. 3 CMR wie für eigenes Verhalten und Unterlassen haftet.

Gesetzeslage und Rechtsprechung sind in den verschiedenen Mitgliedsstaaten der CMR recht unterschiedlich.

So kennt z. B. das **belgische Recht** neben der Schuldform des Vorsatzes keine alternative für grobes Verschulden i. S. d. Art. 29 CMR.

Während in **Deutschland** gerade wegen der Einbeziehung von Organisationsmängeln häufig grobes Verschulden des Frachtführers angenommen wird, ist dies in den anderen Ländern seltener der Fall.

Insbesondere bei Diebstählen und Raubüberfällen sind die Unterschiede sehr gravierend, je nachdem, wo der Prozess anhängig wird.

Dies kann von grober Fahrlässigkeit des Frachtführers wegen mangelnder organisatorischer Vorausschau, was den Transportablauf betrifft (Ruhepausen, bewachte Parkplätze) bis hin zu einem unabwendbarem Ereignis führen.

Die unterschiedliche Rechtslage führt zum allseits bekannten **Forum Shopping**. Man sucht sich innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Gerichtsstände und je nach Interessenlage den möglichst optimalen zur Durchsetzung od. Abwehr von Vorwürfen qualifizierten Verschuldens aus.



Einige Beispiele grober Fahrlässigkeit:

- Auslieferung an Nichtberechtigte
- Alkoholschmuggel , generell Schäden an der Transportware zugefügt durch Schmuggel
- Weiter- oder Losfahren trotz Erkennen gravierender Beladefehler
- Transport einer offensichtlich falsch verladenen Maschine, einer unzureichend verpackten Ware,..
- Versuch, Viadukte, Brückendurchfahrten mit hoch verladenen Fahrzeugen zu durchfahren, deren angegebene Dimensionen eigentlich zu „denken“ geben müsste,
- Übernahme von flüssigen und rinfusen Substanzen in unzureichend od. gar nicht gereinigtem Tanklastzug
- Abstellen von Fahrzeugen auf unbewachten und nur mit Maschendraht gesichertem Gelände (Italien), auf Parkspur einer Autobahn
- Übernachten auf ungesicherten und unbeaufsichtigten Autobahnparkplätzen im Ausland
- Kurzes Verlassen eines Fahrzeuges mit Umzugsgut auf unbewachten Parkplatz in Italien (Essen)
- Beförderung von wertvoller Ware (nach Polen) mit nur einem Fahrer ohne Begleitperson
- Zurücklassen eines Fahrzeuges ohne technische Diebstahlssicherung auf unversperrtem Firmenparkplatz
- Unbewachte nächtliche Zwischenlagerung auf Betriebsgelände ohne besonderen Schutz gegen Einbrüche (insbesondere bei Vorhandensein mehrerer Schlüssel bei mehreren Mitarbeitern)
- Fahrer hat kein Geld um zu tanken und den Transport fortzusetzen
- Unterlassen der Verriegelung des Führerhauses zur Hintanhaltung des Eindringens von Räufern bei einer „Ampel auf rot“ in gefährlichen Gegenden
- Keine Ein -und Ausgangskontrolle bei Umverteilung von Sammelgut
- Schwere Fahrfehler, Nichtbeachten von Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen
- Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit um mehr als 100%
- Alkoholisiertes Fahren, übermüdet fahren

Diese Unterlage hat selbstverständlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern versteht sich vielmehr als lediglich kleine „Orientierungs- und Sensibilisierungshilfe“ anlässlich der Durchführung von Transporten!