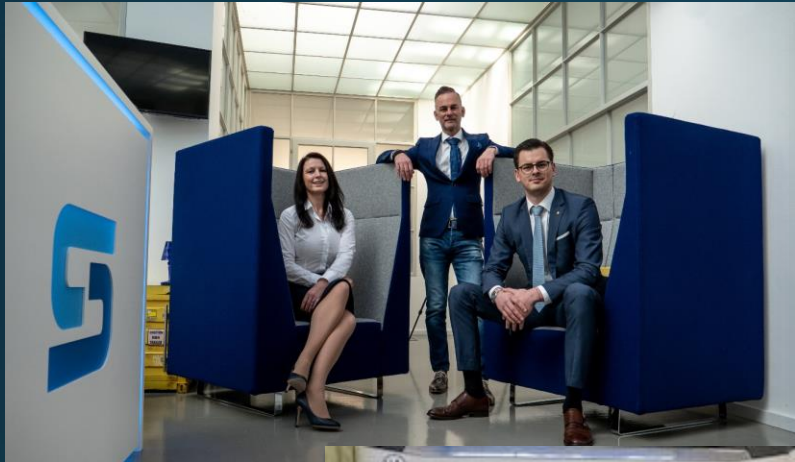


Detention / Demurrage: Containertransporte aus Sicht der österreichischen Rechtslage

Dr. Schärmer & Dr. Spendel
CARGO EXPERTS GmbH

Von der Praxis für die Praxis



BEGRIFFE – „DEMURRAGE“

Kosten für die verlängerte Verwendung des Containers in der Obhut des Verfrachters



BEGRIFFE – „DETENTION“

Kosten für die verlängerte Verwendung des Containers außerhalb der Obhut des Verfrachters



BEGRIFFE – „LAGERGELD“

Die für die Einlagerung vom Einlagerer gemäß § 467 Abs. 2 HGB zu zahlende vereinbarte Vergütung



Detention/Demurrage – Weiterverrechnung?!

Standgelder in der Seefachsprache: „Storage/Demurrage/Detention-Charges“

häufige Vertragsklausel:

Exkludierte Leistungen: Hübe, Lagergelder, Standgelder, Demurrage, Detention und alle weiteren nicht auf unser Verschulden zurückzuführende Mehrkosten



Detention/Demurrage – Weiterverrechnung?!

§ 30 AÖSp:

„Von Forderungen oder Nachforderungen für Frachten, Havarieeinschüsse oder -beiträge, Zölle, Steuern und sonstige Abgaben, die an den Spediteur, insbesondere als Verfügungsberechtigten oder als Besitzer fremden Gutes gestellt werden, hat der Auftraggeber den Spediteur auf Aufforderung sofort zu befreien.“



Zurechnung der Streiks- und Hafenüberlastungen

Sphärentheorie

- welcher Risikosphäre sind Streiks- und Hafenüberlastungen zuzuordnen?
- Streik- und Boykottmaßnahmen von Stauereiarbeitern: dem Verfrachter zuzurechnen sind

Regelung durch Vertrag besonders wichtig!



Zurechnung der Streiks und Hafenüberlastungen

- Bei einer Fixkostenspedition sind Reedereien als Erfüllungsgehilfen zu werten
- der Spediteur haftet somit für seine Erfüllungsgehilfen



§ 30 AÖSp befreit nicht von allen Forderungen

- Spediteur organisierte für den Kunden Seefrachtbeförderungen
- Als der Spediteur von der Reederei mit D&D Kosten belastet wurde, forderte er diese vom Kunden
- D&D Kosten entstanden wegen Stornierung von Slots durch den Hafen
- Reederei ist Erfüllungsgehilfe des Spediteurs



Beispiel: Verzögerung des Schiffs

Demurrage steht nicht zu, weil die Leistungsstörung aus der Sphäre des Spediteurs bzw. seiner Erfüllungsgehilfen stammt (Sphärentheorie)



Beispiel: Hafenüberlastung

Hafen-, Terminal- und Infrastrukturüberlastungen sind dem Verantwortungsbereich des Spediteurs zuzuordnen. Der Spediteur muss mögliche Störungen einkalkulieren und erforderlichenfalls eine Umladung auf ein anderes Transportmittel vornehmen.



Beispiel: Behördenschließung des Hafens

Es liegt ein Beförderungs- bzw. Ablieferungshindernis vor, das der Spediteur trotz größter Anstrengungen nicht vermeiden kann. Wenn die hoheitliche Anordnung bereits vor Übernahme zum Transport bestand, hätte der Spediteur damit rechnen müssen. Kommt es aber erst im Zuge des Transports zum Eingriff hoher Hand, entsteht ein Anspruch auf Demurrage.



Beispiel: Fehlgeschlagene Verzollung

Bei einer Stehzeit aufgrund einer Verzollung ist zu untersuchen, ob die Verzollung durch den Spediteur oder den Auftraggeber vorgenommen werden hätte sollen. Fällt die Verzollung nicht in die Sphäre des Spediteurs, hat er Anspruch auf Demurrage.



Beispiel: Verspätete Abholung durch Empfänger

Der Container steht bereit zur Abholung, wird aber über die Freizeit hinaus nicht abgeholt. Anspruch des Spediteurs besteht.



IX. Besonderheiten des Seefrachtrechts in Österreich

GRUNDSÄTZE DES SEEFRACHTRECHTS

In Österreich



= Übereinkommen der vereinten Nationen von 1978
über die Beförderung von Gütern auf See samt Einvernehmen

Hamburg Rules

Geltungsbereich (Art. 2)

*Auf Seefrachtverträge für die Beförderung
zwischen 2 versch. Staaten, wenn:*

- Ladehafen im Vertragsstaat liegt
- Löschhafen im Vertragsstaat liegt
- Konnossement oder die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde in einem Vertragsstaat ausgestellt ist (!)
- Konnossement oder andere Seefrachturkunde vorsieht, dass das Recht eines Staates anzuwenden ist, der dieses Abkommen ratifiziert hat

Bedeutung für Österreich

In vielen Fällen wird Konnossement oder
Seefrachturkunde in Österreich ausgestellt!



GRUNDSÄTZE DES SEEFRACHTRECHTS

Zwingendes Recht

- Einseitig zwingendes Recht
- Erhöhung, jedoch keine Reduzierung der Haftungsgrenzen möglich
- AÖSp werden daher weitgehend unwirksam

Haftungsgrundsätze

- Obhutshaftung des Verfrachters/Beförderers (Art. 5 HR)
- Haftungszeitraum: Güter im Ladehafen, während der Beförderung, im Löschhafen (Art. 4 HR)
- Erfüllungsgehilfenhaftung: Haftung für Bedienstete und Beauftragte (Art. 4 Abs. 3 HÜ)

Haftungsbeschränkungen

- Haftung ist mit 835 SZR je Packung oder Ladungseinheit oder 2,5 Rechnungseinheiten pro kg beschränkt
- Bei Lieferfristüberschreitung: 2,5-fache Fracht für die verspäteten Güter
- Der Gesamtbetrag, der aufgrund des Seefrachtvertrages zu zahlenden Fracht darf nicht überschritten werden
- Werden die Güter in einem Container zusammengefasst, ist auf das Konnossement abzustellen
- Im Zweifel gilt das Beförderungsgerät (Container, Palette) als einzige Ladungseinheit



GRUNDSÄTZE DES SEEFRACHTRECHTS



HAFTUNGSDURCHBRECHUNG – BEWUSSTE LEICHTFERTIGKEIT

- Grobe Fahrlässigkeit reicht nicht aus



VERJÄHRUNG

- 2-jährige Verjährungsfrist
- Frist beginnt mit Ablieferung
- Verjährungsverlängerungen sind zulässig



GERICHTSBARKEIT/ ZUSTÄNDIGKEIT

- Hauptniederlassung des Beklagten
- Ort, an dem der Vertrag geschlossen wurde
- Ladehafen, Löschhafen

GRUNDSÄTZE DES SEEFRACHTRECHT

Nach UGB



- Geregelt im 5. Buch des UGB „Seehandel“
- §§ 476-905 UGB Haftungshöchstgrenze
- Verfrachter haftet für jede Packung/Einheit bis zu einem Höchstbetrag von ATS 10.000,- (= EUR 726,73)
- Unklar ist, ob der Begriff „Einheit“ auch Container betrifft
- Im Zweifel ist auf das Beförderungsdokument abzustellen
- Im Zweifel ist auf die kleinste Einheit abzustellen



GRUNDSÄTZE DES SEEFRACTRECHTS

Haftungsdurchbrechung?

Eine Durchbrechung der Haftungshöchstgrenzen sieht das Seefrachtrecht des UGB bei schwerem Verschulden nicht vor (!)



Zwingendes Recht?

Wenn Konnossement ausgestellt wurde – Haftungsbestimmungen des UGB zwingend (§ 662 UGB)

Im Falle eines Konnossements kann die Haftungssumme nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden (§ 662 Abs. 1 UGB)

Vereinbarungen über die Erweiterung der Haftung müssen im Konnossement aufgenommen werden (§ 662 Abs. 3 UGB)

GRUNDSÄTZE DES SEEFRACHTRECHTS

Bedeutung der AÖSp

Wenn kein zwingender Rechtsbestand AÖSp Schutz vor unbeschränkter Haftung – maximale Haftungsreduzierung

Regressausschluss außerhalb des zwingendes Rechtes Haftungsbeschränkung bei EUR 1.000 bzw. rund 2.000

Vorteile bei Weiterverrechnung von „Containerkosten“



Judikatur zum Seefrachtrecht nach UGB

Kein Nachweis eines Konnossements in Österreich

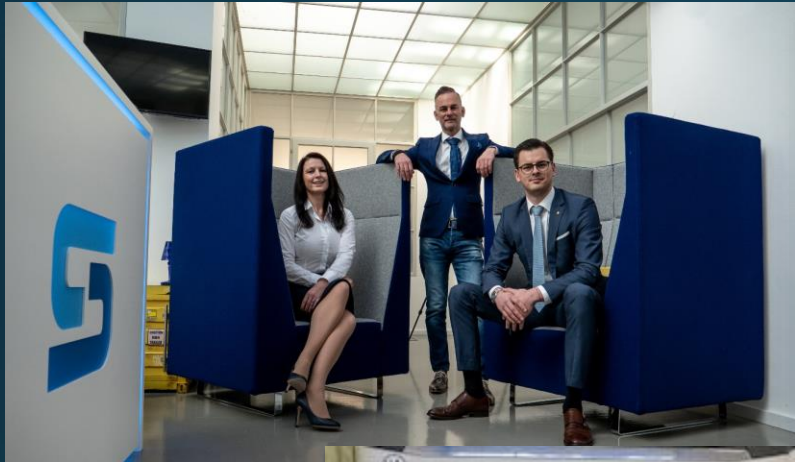
Kein ausdrücklicher Hinweis auf die Geltung der HR

Ergebnis: Haftung mit EUR 726,73 (§ 660 UGB) – anstatt EUR 150.345,-

Unterschiede im internationalen Bereich Fokus Österreich

Dr. Schärmer & Dr. Spindel
CARGO EXPERTS GmbH

Von der Praxis für die Praxis



I. Allgemeine Österreichische Spediteurbedingungen (AÖSp)



AÖSp

Allgemeine Österreichische Spediteurbedingungen

zur Regelung speditioneller Geschäfte und zur Reduzierung der Speditionshaftung

rechtliche Relevanz nur bei Einbeziehung in den Vertrag durch Konsens

Anwendbarkeit der AÖSp nur zwischen den Vertragsparteien



Erleichterte Einbeziehung der AÖSp

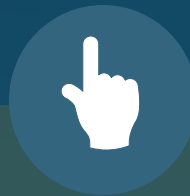
Unternehmer müssen der Geltung der AÖSp widersprechen!

AÖSp haben keine normative Kraft und sind daher AGB

AÖSp

Wann greifen die AÖSp

AÖSp gelten für alle Verrichtungen des Spediteurs mit Unternehmern
es müssen speditionstypische Geschäfte sein
im Verhältnis zu Konsumenten gelten die AÖSp nicht



Haftungsgrenzen

€ 7.267,28 bei Unterschlagung, Veruntreuung durch Arbeitnehmer gem. § 54 lit a AÖSp (meist unwirksame Bestimmung!)

€ 1,09 pro Kilogramm des beschädigten Gutes, höchstens € 1.090,09 pro Schadensfall

Für alle sonstigen Schäden höchstens € 2.180,19 (§ 54 lit a Zi 3)

AÖSp

Regressverzicht



Regressverzicht gemäß § 37 lit d AÖSp außerhalb zwingendem Recht wirksam

kein Vertrag zu Lasten des Versicherers

zufolge Art 41 CMR bleibt der auf § 67 VersVG beruhende Regressanspruch des Versicherers bestehen



Ausführliche Entscheidung des OGH dazu



AÖSp

Kurze Verjährungsfrist



6-monatige Verjährungsfrist gemäß § 64 AÖSp
außerhalb des zwingenden Rechtes wirksam
auch bei grober Fahrlässigkeit bleibt kurze Verjährungsfrist wirksam!



Ausführliche Entscheidung des OGH dazu



I. AÖSp – SVS



SPEDITIONSVERSICHERUNG

- SVS

Anwendung der Versicherung



HAFTUNG

- Bei Eindeckung der Speditionsversicherung haftet der Speditionsversicherer an Stelle des Spediteurs (§§ 39-41)



VERSICHERUNG

- Versicherung für fremde Rechnung
- Versicherungsnehmer bleibt der Spediteur; er schuldet die Versicherungsprämie



AUSGLEICH

- Speditionsversicherer vergüten Schaden nach gesetzlichen Bestimmungen über die Haftung des Spediteurs
- Versicherer verzichten auf die Einwendungen aus den AÖSp

SPEDITIONSVERSICHERUNG

- SVS

Ausschlüsse aus der Versicherung



GEFAHREN

Die durch eine andere Versicherung gedeckt sind:

- Transportversicherung
- Lagerversicherung



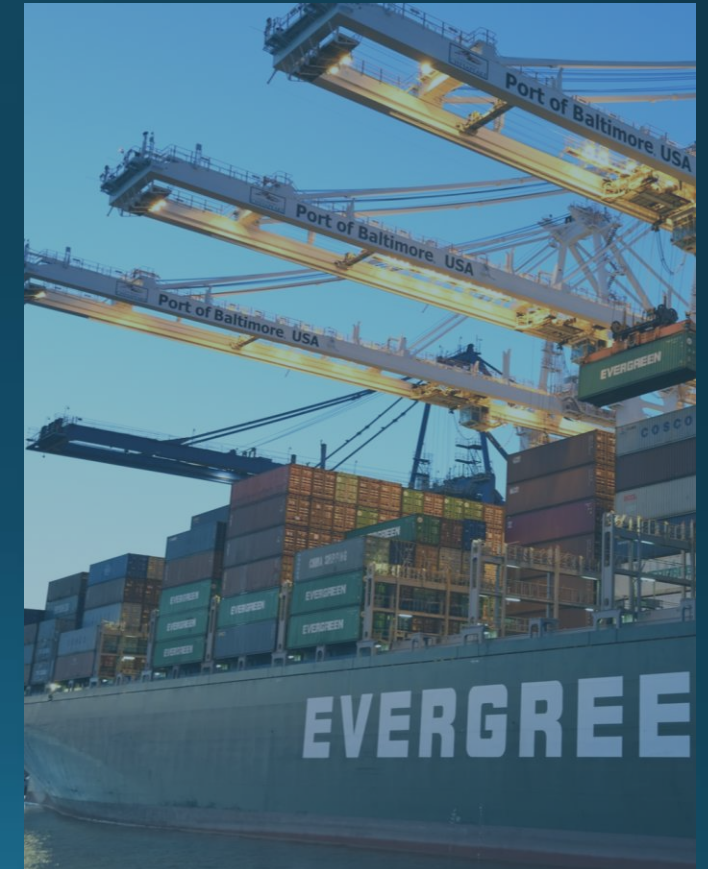
SCHÄDEN

Die zu vertreten sind durch:

- Güterfernverkehrsunternehmen

Wareschäden die verursacht sind durch:

- ausländischen
Zwischenspediteuren
- See- und
Binnenschiffahrtsspedition



STRABENFRACHTRECHT

Entscheidung zum Standgeld

Bei Verlängerung der Inanspruchnahme des LKW kann es zu einem Standgeldanspruch kommen



€ 200,- pro Stehtag sind angemessen

Empfehlung:

Standgeldsatz in AGB aufnehmen (!)

Standgeldfreiheit widersprechen

STRAßENFRACHTRECHT

Rechtsprechung zu Art. 29 CMR



es braucht besonders schwere Verfehlungen

ein ungeklärter Verlust führt nicht per se zur vollen Haftung

nicht grob fahrlässig: Abstellen eines Koffer-Lkw in Italien, wenn der Fahrer bereits 4 Parkplätze angefahren hat (OGH 7 Ob 27/12i)

Verlust einzelner Stücke im Massen Paketdienst nicht grob fahrlässig (OGH 6 Ob 349/97 K; 7 Ob 160/00f)

STRAßENFRACHTRECHT

Mitverschuldenseinwand unzulässig



bei grober Fahrlässigkeit darf Frachtführer Mitverschulden nicht einwenden-
eventuell wenn beide grob fahrlässig sind Mitverschuldenseinwand zulässig (bisher nur im Bahnfrachtrecht)

Link zum OGH



IV. Lagerrecht



LAGERRECHT

Grundsätze des Lagerrechts



in den Bestimmungen der § § 416 UGB geregelt
keine Haftungsbegrenzungen im Gesetz vorhanden
volle Haftung daher auch bei leichter Fahrlässigkeit

LAGERRECHT

Risikominimierung im Lagerrecht



Haftungsgrenzen müssen daher vertraglich vereinbart werden!

Problem in Ö: AÖSp werden oft nicht mehr akzeptiert

Lagervertrag muss her

V. Prozessuale Besonderheiten



PROZESSUALE BESONDERHEITEN

Streitverkündung- was ist zu beachten?



- Streitverkündung in Ö unterbricht nicht den Lauf der Verjährung
verjährungsunterbrechende Maßnahmen setzen (Haftungsgefahr für Makler!!)
- Verjährungsverzichtserklärung (nur in bestimmten Fällen ratsam!)
 - Verjährungsunterbrechende Klage

VI. Besonderheiten im Versicherungsrecht



BESONDERHEITEN IM VERS.-RECHT

Leistungsfreiheit i. d. Versicherung

Repräsentantenhaftung wie in Deutschland wird von österreichischer Judikatur im VersVG abgelehnt
das Verhalten eines Dritten (LKW-Lenkers) kann grundsätzlich nicht zu Leistungsfreiheit führen (7 Ob 165/02v)
auch eine selbstständige Ausführung durch einen Erfüllungsgehilfen ist dem VN nicht zuzurechnen (7 Ob 78/99t)
auf Vorsatz oder grobes Verschulden des Lenkers kommt es nicht an (7 Ob 157/08a)
grob fahrlässiger Sorgfaltsverstoß bei der Betriebsführung führt zur Leistungsfreiheit
völlige Gleichgültigkeit, unentschuldbare Pflichtverletzungen

[Link zum OGH](#)



Strassenfrachtrecht

VII. Multimodale Beförderung



MULTIMODALE BEFÖRDERUNG



GRUNDLAGE (gesetzlich)

- Regelungen in den Sonderfrachtrechten.



RECHTSLAGE

- Problematik entsteht durch die Vielzahl der in Frage kommenden Sonderfrachtrechte.



HAFTUNGSSYSTEM (in Österreich)

- System der „Gesamtbetrachtung“
- „Network-System“

MULTIMODALE BEFÖRDERUNG

Haftung richtet sich nach den Haftungsbestimmungen für die schadensträchtige Teilstrecke,
wenn Schadensort bekannt ist

bei unbekanntem Schadensort ist die für den Frachtführer strengste Haftungsordnung anzuwenden
(Wahlrecht zu Gunsten des Geschädigten)

nach herrschender Meinung sind Reklamationen nach dem Recht des letzten Transportabschnittes und Verjährungsfristen
nach den für den Geschädigten günstigen Fristen zu beurteilen

MULTIMODALE BEFÖRDERUNG



ANNAHME



ABLIEFERUNG

- Das Verladen der Güter auf das Transportmittel muss nicht unbedingt in den Haftungszeitraum dieses Transportmittels fallen.
- Nur wenn dieser Frachtführer auch zum Verladen verpflichtet ist, beginnt die Haftung mit der Verladung für diese Teilstrecke.



MULTIMODALFRACHTRECHT

Aktuelle Entscheidungen

Umschlag im Seehafen zählt zur Seestrecke; Haftung nach AÖSp, weil Bahnbeladung noch nicht begonnen hat.
Nach 6 Monaten erst eingeklagt, daher zu spät.

Klage wurde wegen Verjährung nach AÖSp abgewiesen



Bei der Abholung der Ware durch Lkw wurde zu viel aufgeladen. Die zu viel aufgeladene Ware wurde vom Zoll in Karachi beschlagnahmt. Die Grundursache liegt beim abholen, sodass die CMR und nicht das Seefrachtrecht für die letzte Teilstrecke auf den Schadenfall anzuwenden war (OGH, 7Ob2/16v)

Besonderheit im Luftfrachtrecht



LUFTFRACHTRECHT



VERTRAGSTAATEN

Abgangs- und Bestimmungsflughafen müssen Vertragsstaaten des MÜ sein:



HAFTUNG

Keine Durchbrechung der Haftungshöchstgrenze von 21 SZR im Anwendungsbereich des MÜ.



VEREINBARUNG

Schlüssige Vereinbarung einer Interessendeklaration bei Bekanntgabe des Warenwerts/ Rechnungswertes ohne Widerspruch des Spediteurs.

Haftbarhaltungen/Reklamationen



HAFTBARHALTUNGEN/REKLAMATIONEN



Haftbarhaltungen/Reklamationen in Ö nur im Sonderfrachtrecht vorgesehen

Im Allgemeinen Frachtrecht UGB nicht vorhanden (Haftungsfalle!)

In den AÖSp nicht vorgesehen (Haftungsfalle!)

WEITERGABEVERBOT PRAXISFALL LADUNGSUNTERSCHLAGUNG

- Österreichischer Produzent beauftragt Transport AUT-ESP
- Maschine 200.000,- EUR
- Fracht 4.500,- EUR
- Beauftragt österr. Spedition



WEITERGABEVERBOT

PRAXISFALL LADUNGSUNTERSCHLAGUNG

- Transport wird 7 mal weitergegeben
- Letzter Frächter fährt für 1.300 EUR
- Kennzeichen werden avisiert
- Fahrer werden avisiert
- Avisiertes Fahrzeug holt Ware
- Betrüger hat über gekauften Frachtbörsen-Account Auftrag bekommen
- Korrespondenz von Frachtbörse auf G-Mail verlagert



Übermittlung eines Gutachtens – keine Haftbarhaltung

[Bereitgestellt: 08.02.2024 15:25]



7 Ob 123/23y

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Senatspräsidentin Dr. Solé als Vorsitzende und die Hofrätinnen und Hofräte Mag. Dr. Wurdinger, Mag. Malesich, Dr. Weber und Mag. Fitz als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei [REDACTED] [REDACTED] vertreten durch Metzler & Partner Rechtsanwälte GmbH in Linz, gegen die beklagte Partei [REDACTED] [REDACTED] vertreten durch Schärmer + Partner Rechtsanwälte GmbH in Wien, wegen 140.122,39 EUR sA, über die (außerordentliche) Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 31. Mai 2023, GZ 2 R 63/23g-35, mit dem das Urteil des Landesgerichts Linz vom 17. Jänner 2023, GZ 38 Cg 42/22x-30, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

B e s c h l u s s

gefasst:

I. Die außerordentliche Revision wird hinsichtlich der Klagsforderungen von 41.539,09 EUR sA, 36.679,15 EUR sA und 44.090,71 EUR sA gemäß § 508a Abs 2 ZPO mangels der Voraussetzungen des § 502 Abs 1 ZPO zurückgewiesen.

- [8] 2. Gemäß Art 32 Abs 2 CMR wird die Verjährung durch eine schriftliche Reklamation bis zu dem Tag gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigelegten Belege zurücksendet.
- [9] 2.1. Eine Schadensreklamation iSd Art 32 Abs 2 erster Satz CMR setzt voraus, dass der Frachtführer mit ihr für Schäden am Transportgut haftbar gemacht wird. Das bedeutet, der Frachtführer muss auf die Tatsache des Bestehens von Schäden am Transportgut hingewiesen werden. Erforderlich ist die unmissverständliche Klarstellung, dass er für die Schäden am Transportgut auch eintreten soll, also eine Erklärung, aus der er seine Inanspruchnahme durch den Anspruchsteller entnehmen kann. Die schriftliche Reklamation gemäß Art 32 Abs 2 CMR soll dem Empfänger der Reklamation die Überprüfung derselben auf ihre Richtigkeit ermöglichen. Es sind alle Urkunden beizuschließen, die notwendig sind, damit der Frachtführer

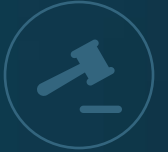
BESCHLAGNAHME – SPEDITEUR IN DER MITTE



- Unser Mandant wurde mit der Durchführung eines Transports von der Slowakei nach Spanien beauftragt
- Laut Waren-Datenblatt und Lieferschein handelte es sich bei der beförderten Ware um „Anti-Corrosive Liquid“ welches kein Gefahrgut darstellt
- Im Frachtbrief wird daher diese Bezeichnung eingetragen



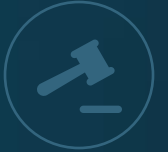
BESCHLAGNAHME – SPEDITEUR IN DER MITTE



- Bei einer Kontrolle in Italien wird der Lkw beschlagnahmt und stillgelegt
- die Beschlagnahme wird damit gerechtfertigt, dass im Frachtbrief die Bezeichnung „Anti-Corrosive-Liquid“ eingetragen ist, von den italienischen Behörden jedoch vermutet wird, dass Dieselkraftstoff transportiert wird.
- Da Diesel Gefahrgut ist, ist der Frachtbrief falsch ausgestellt
- Obwohl die Ware nicht einmal nach Italien geht, können die italienischen Behörden den Lkw beschlagnahmen, wenn vermutet wird, dass in Spanien Verbrauchersteuern umgangen werden sollen.



BESCHLAGNAHME – SPEDITEUR IN DER MITTE



- Die Beschlagnahme des LKWs erfolgte im November 2020
- Die italienischen Behörden sind bis dato damit beschäftigt eine chemische Analyse der beförderten Ware durchzuführen
- In Italien hat man keine Chance, diese Analyse zu beschleunigen
- Bis zum Abschluss dieser Analyse bleibt der Lkw beschlagnahmt
- Unserer Mandantschaft entstand bisher ein riesiger Schaden (Zugmaschine samt Auflieger und Ware sind bis dato beschlagnahmt)



GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Form und Angaben im Frachtbrief

OGH (1 Ob 56378)



„Der der CMR unterliegende Beförderungsvertrag unterliegt keinerlei Formvorschriften.“

Grundsätzlich soll zwar für eine der CMR unterliegende Beförderung ein Frachtbrief ausgestellt werden, der Bestand und die Gültigkeit des Vertrages bleiben aber davon unberührt, ob ein Frachtbrief ausgestellt wurde.

GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Form und Angaben im Frachtbrief



Der CMR-Frachtbrief muss unbedingt

- vom Absender und
- vom Frachtführer unterschrieben werden.

Ist das nicht der Fall, liegt kein CMR-Frachtbrief vor.

UNTERSCHRIFT - GÜLTIGKEITSVORAUSSETZUNG

- Der Frachtbrief bedarf zur Gültigkeit der Unterschriften des Absenders und Frachtführers
- Unterschrift auf Lieferschein ebenfalls möglich wenn dieser zum Bestandteil des Frachtbriefes erklärt wird
- Elektronische Unterschrift (im Wege der mechanischen Vervielfältigung) nach Art. 5 CMR möglich wenn nach nationalem Recht erlaubt → § 426 Abs 2 Z 9 UGB → erlaubt



UNTERSCHRIFT - GÜLTIGKEITSVORAUSSETZUNG

Ländervergleich

- **Österreich:** Unterschrift des Frächters in Druckform zulässig
- **Belgien:** grundsätzlich zulässig, allerdings müssen Unterschrift und Stempel nachgebildet werden
- **Niederlande:** ebenfalls zulässig, allerdings führt die gedruckte Unterschrift in den Niederlanden nicht zu einer erhöhten Beweiswirkung. Erhöhte Beweiswirkungen können nur durch geschriebene Unterschriften entstehen.
- **Schweden:** Druckform zulässig, elektronische Signatur kommt demnächst
- **Finnland:** erlaubt wenn die Unterschrift die Voraussetzungen des RTAA erfüllt
- **Italien:** Unterschrift aller Parteien in Druckform und digitaler Signatur zulässig.



DER ELEKTRONISCHE FRACHTBRIEF

- Breits seit 2008 durch das Zusatzprotokoll zur CMR (eCMR) grundsätzlich möglich
- Zusatzprotokoll wurde von Österreich bisher nicht ratifiziert
- § 17 GütBefG ermöglicht jedoch das Mitführen eines elektronischen Frachtbriefes
- Behörden müssen daher auch eCMR akzeptieren
- mit der neuen EU-Verordnung 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) ist der Grundstein für die Digitalisierung der Frachtdokument gelegt
- Bald soll es den eCMR europaweit geben



NEUTRALISIERUNG VON FRACHTBRIEFEN

Darf man das überhaupt ?

OGH (7 Ob 219/13a)



Neutralisierungen stellen keine sittenwidrigen Vereinbarungen dar.



AUFPASSEN AUF GÜTERBEFÖRDERUNGSGESETZ

§ 17 GütBefG

Der Frachtführer hat dafür zu sorgen, dass in jedem Lkw bei jeder Fahrt und während der gesamten Beförderung zumindest ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis mitgeführt wird, in dem

- das beförderte Gut,
- der Lade- und Entladeort
- und der Auftraggeber angegeben werden.



FRACHTBRIEF ALS NACHWEIS für Innergemeinschaftliche Lieferungen

EU-Quick fixes Verordnung

- Nach den „EU-Quick fixes“ dient der Frachtbrief als Urkunde zum Nachweis einer innergemeinschaftlichen Lieferung und der damit verbundenen Mehrwertsteuerbefreiung. (Änderung der MwSt-DVO seit. 01.01.2020)
- **Aufpassen!!!** Der Frachtbrief stellt nur dann eine wirksame Beweisurkunde dar, wenn dieser richtig ausgestellt ist und den tatsächlichen Transport widerspiegelt.
- Neutralisierte Frachtbriefe liefern keinen wirksamen Nachweis (Empfänger bzw. Absender ist neutralisiert)
- Frachtbrief unrichtig: keine Belegfunktion für innergemeinschaftliche Lieferungen zuerkannt und diesen für unwirksam erklärt (BFH, Urteil vom 22. Juli 2015, V R 38/14)



Für mehr Informationen
abonnieren Sie unseren
Newsletter!

Vorname

Nachname

Email

JETZT ABONNIEREN!

Newsletter Anmeldung und „S+P-Wiki“ unter:

www.transportrecht.at