

TRANSPORT & LOGISTIK

OPTIMALE VERTRÄGE

Die Tücken liegen im Detail

Nicht immer sind „knochenharte“ Verträge die beste Lösung, um klare Verhältnisse zwischen Logistiker und Auftraggeber zu schaffen. Worauf es bei der Vertragsgestaltung ankommt, darüber informierte vergangene Woche der deutsche Spezialanwalt Karl-Heinz Gimmler in Wien.

Die Vertragsgestaltung bei Logistikverträgen hat entscheidenden Einfluss auf den Erfolg einer logistischen Beziehung. Nicht gesehene Probleme oder nicht ergriffene Vertragsgestaltungen können dazu führen, dass eine Logistikbeziehung zu teuer oder gar gefährlich wird. „Jeder muss wissen, was er unterschreibt“, bringt es Rechtsanwalt Karl-Heinz Gimmler gleich einmal auf den Punkt. Nicht selten kommt es vor, dass Frächter, Spediteure oder Logistiker Transport- oder Logistikverträge unterschreiben, deren Tragweite in einem Worst-Case-Szenario ihnen bei der Unterschrift gar nicht in vollem Umfang bewusst ist.

Auf das Wesentliche konzentrieren

Transport und Logistik ist bekanntlich ein sehr komplexes Thema und daher sollten die Akteure besondere Sorgfalt darauf legen, welche Punkte im Detail geregelt werden, um im Fall des Falles, „wenn das Kind im schlimmsten Fall zu Boden fällt, auch die damit verbundenen Kon-

sequenzen zu managen“, so Gimmler in seinem Workshop vor Teilnehmern aus der Logistik- und Verladerszene vergangene Woche in Wien.

Einen simplen Transport von A nach B vertraglich hochkarätig absichern zu wollen, hält der Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Spezialanwalt für Kontraktlogistik- und Logistik-Outsourcingrecht schlichtweg für überflüssig. Bei solchen überschaubaren Aufträgen sind die

betont Gimmler und verweist auf die Notwendigkeit individuell zugeschnittener Verträge zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer, um Verantwortungsbereiche klar abzugrenzen.

Gimmler berät mit seiner in Koblenz ansässigen Kanzlei auch international Unternehmen in Sachen Transport-, Speditions-, Kontraktlogistik und Logistik-Outsourcing-Verträge und empfiehlt Logistikern, ob auf 1PL- oder 4PL-Ebene, zur Unterschrift

» Due Diligence durchführen und fachlichen Rat einholen «

rechtlichen Rahmenbedingungen meist klar. Schon brisant wird es bei der Vertragsgestaltung, wenn beispielsweise CMR oder die Allgemeinen Spediteurbedingungen, in Deutschland ADSp oder in Österreich die AÖSp, nicht mehr allein als rechtliche Rahmenbedingungen ausreichen. Dabei gilt: „Knochenharte Verträge sind meist nicht die optimale Lösung“,

anstehende komplexe Verträge besser vor der Unterzeichnung rechtlich sorgfältig abklopfen zu lassen, damit nicht danach und bei einem auftauchenden Problem das böse Erwachen kommt. „Wir empfehlen zuerst die Prüfung der Vertragswerke, weil man sich so Streitereien vor Gericht ersparen kann.“ Kennen Sie alle Möglichkeiten zum Schutz des Auftragne-

bers vor dem Abbruch oder auch nur dem „Holpern“ der Logistikkette? Kennen Sie die verschiedenen Möglichkeiten von All-inclusive-Klauseln für Dienstleister und Auftraggeber, die jeweils komplett andere Rechtsfolgen beinhalten? Das waren beispielsweise Fragen, die Gimmler mit den Workshop-Teilnehmern sehr praxisnah erörterte. Für alle logistisch-betriebswirtschaftlichen Risiken und Probleme gibt es durch optimierte Vertragsgestaltung Lösungsansätze. Gimmler: „Unsere Erfahrung zeigt: Meist fehlt für optimierte logistische Beziehungen das Wissen über die möglichen Risiken; werden diese erkannt, mangelt es jedoch an den juristischen Tools zur Lösung.“

LOI oft nicht mehr wert als ein Lotterie-Los

Vor Vertragsabschluss steht freilich immer die Sinnfrage: Wozu will man einen Vertrag abschließen? Welche Ziele werden damit verfolgt bzw. gegen welche Ängste will man sich mit einem Vertrag absichern? Ein Beispiel: Ein Spediteur hat mit einem Auftraggeber einen Transportrahmenvertrag abgeschlossen. Jetzt soll noch eine Lagerung zusätzlich durchgeführt werden.

Für die Lösung stehen verschiedene Möglichkeiten mit Vor- und Nachteilen offen. Die Lagerung wird in den Rahmenvertrag inkludiert, oder: Abschluss eines



Spezialanwalt Karl-Heinz Gimmler referierte in Wien

neuen speziell für die Lagerung ausgearbeiteten Vertrags, oder: „informelle“ Abwicklung des neuen Geschäfts, oder: Evaluation noch anderer Möglichkeiten. Das Spektrum der Optionen ist also durchaus groß und verlangt nach sensibler Einschätzung der damit verbundenen rechtlichen Konsequenzen.

Rund 80 Prozent aller Letters-of-Intent (LOI) erreichen in der Logistik nicht das Ziel, für das sie abgeschlossen worden sind, sie haben also in Wirklichkeit mehr den Charakter eines Lotterie-Loses, wie es Gimmler pointiert formulierte. Bemerkenswert die Anmerkung des Rechtsexperten, dass über 50 Prozent aller Ausschreibungen für den Ausschreibenden suboptimal gestaltet sind. Daher die Empfehlung des Experten: Sich auch den Vertragspartner genau anschauen, eine Due Diligence durchführen und in dieser Phase fachspezifischen Rat einholen.

TECHNOLOGIE

Rumäniens Bahn bekommt ETCS

Siemens installiert im Karpatenland auf einer wichtigen Magistrale ETCS Level 2.

Siemens Österreich installiert auf der rumänischen Eisenbahnmagistrale von Chitila nach Crivina das europäische Zugsicherungssystem (ETCS) Level 2. Den entsprechenden Auftrag erteilte die staatliche Eisenbahngesellschaft Rumäniens CFR (Caile Ferate Române) dem Konsortium Siemens, Thales und Nokia Siemens Networks. Das Auftragsvolumen beträgt rund 35 Millionen Euro. Die Inbetriebnahme der ersten ETCS-Level-2-Strecke in Rumänien ist für 2014 geplant.

Die 38 Kilometer lange Strecke ist Teil des paneuropäischen Bahnverkehrskorridors IV, der von Deutschland über die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis in die Türkei verläuft. Von Siemens werden zwei elektronische Stellwerke vom Typ Simis W, das Betriebsleitsystem Vicos sowie die Onboard Units und 90 Eurobalisen geliefert. Die landesspezifischen Anpassentwicklungen finden in Wien statt, gefertigt werden die Komponenten in Braunschweig und Berlin. „Dieser Auftrag ist ein weiterer Erfolg für das Zugsicherungssystem auf Basis der europäischen

Norm ETCS Level 2, das ab 2013 auch auf der Nordbahnstrecke zwischen Wien und Breclav sowie in Ungarn zwischen Budapest-Kelenföld und Székesfehérvár zum Einsatz kommen wird“, betont Arnulf Wolfram, Leiter des Sektors Infrastructure & Cities.

ETCS sichert durch standardisierte Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Strecke die Interoperabilität über Landesgrenzen hinweg. Fahrzeuge, die mit ETCS-Technik ausgerüstet sind, orte sich in diesem Streckenabschnitt selbstständig und senden ihre Standorte zyklisch an die Streckenzentrale (RBC). Diese erhält von den angeschlossenen Stellwerken ständig das aktuelle Prozessabbild und erteilt dem Fahrzeug die Fahrerlaubnis mittels Funkdatenübertragung. Die Informationen werden auf dem Führerstandsdisplay angezeigt. Für die Übertragung wird das digitale Bahnmobilfunksystem GSM R (Global System for Mobile Communication Railways) genutzt. Für die Ortsbestimmung dienen Eurobalisen als Referenzpunkte.

VERSICHERUNG

Technisch aufrüsten ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 3

„In diesen Fällen gibt es oft rigide Sicherheitsvorschriften, zumeist auch durch den Transportversicherer seinem Kunden vorgegeben, der sie dann an den Spediteur bzw. Frachtführer weitergibt, wobei zu hoffen bleibt, dass diese Sicherheitsauflagen auch an allfällige Subfrächter überbunden werden“, so Lutz-CEO Tuma. Sein Hinweis an dieser Stelle: Es sei unerlässlich, dass jeder Unternehmer in einer Auftragskette, seien es Spediteur, Hauptfrachtführer und natürlich auch sämtliche Unterfrachtführer, entsprechend versichert sei, denn jeder in der Kette hafte seinem Auftraggeber gegenüber, wenn zwingendes Straßenfrachtrecht zur Anwendung komme.

Je mehr der Versicherer über das Risiko wisse, desto zielgerichteter und letztlich günstiger falle die Prämiengestaltung aus, sagt Anton Egerer, Leiter Versicherungstechnik & Leistung Transport/CMR bei der Zürich Versicherung in Österreich. Besonders günstig wirke sich die technische Ausrüstung der Fahrzeuge auf die Prämienberechnung bei der CMR aus. Für die Prämie der Transportversicherung wird der technische Diebstahlschutz eine schon weniger große Rolle spielen. Er warnt davor, Transportaufträge an Firmen zu verge-



Zürich-Transportversicherungsexperte Anton Egerer

ben, die man gar nicht kennt. Was leider immer öfter über eine Internet-Frachtenbörse zu „unverschämte günstigen Konditionen“ passiert. Egerers Rat: Vor dem Transport mit dem Versicherer über die Sicherheitsauflagen reden und genau das Risiko einschätzen, um nicht im Schadensfall monatelang darüber zu streiten, wie der Diebstahl hätte verhindert werden können. Dem kann Generali-Vorstandsmitglied Walter Kupec nur zustimmen. „Alle Bemühungen zur Diebstahlsicherung am Fahrzeug schlagen sich positiv auf die Prämienberechnung nieder, die freilich auf jeden Fall individuell berechnet wird“, so der Manager gegenüber dem *Verkehr*. Eine gute technische Ausrüstung gegen Diebstahl vermindere die Prämie

sowohl in der CMR-Versicherung als auch in der Transportversicherung, verspricht Kupec. Und reduziere auch die Möglichkeit, dass es zu einem Schadensfall komme. Dennoch: „Wir beobachten in letzter Zeit einen starken Anstieg bei Diebstahl- und Veruntreuungsschäden.“ Bei der Allianz Versicherung sieht man die technische Aufrüstung der Lkw gegen Übergriffe Krimineller so: „Das Thema der Diebstahlsicherung der Transportmittel hat grundsätzlich kaum unmittelbare Auswirkungen auf die Prämie“, teilt Allianz-Sprecherin Marita Roloff dem *Verkehr* mit. Sollte der Fuhrparkbetreiber über viele Fahrzeuge mit guter technischer Ausrüstung zur Diebstahlsicherung verfügen, könne man im Einzelfall eine gesonderte Bewertung dieser Sicherheiten anstellen. Viel mehr Aufmerksamkeit richtet man bei Allianz auf Gattung und Wert der Ware, für welche Länder der Versicherungsschutz eingedeckt werden soll oder ob beim Transport verschiedene Verkehrsträger miteinander kombiniert werden.

Bei Allianz ortet man eine geographische Verschiebung der Schadensfälle mit kriminellem Hintergrund von Osteuropa nach Großbritannien und Spanien. Bei Allianz setzt man auf die individuelle Risikoeinschätzung. Danach richtet sich die Prämie.