STRASSENGÜTERVERKEHR RECHT STRAGÜ

Rechtliche Grenzbereiche

Kühltransporte sind ein heikles Geschäft. Die Schadensanfälligkeit der Güter und das damit verbundene Haftungsrisiko des Frachtführers sind besonders hoch. Wir beleuchten ausgewählte Rechtsfragen der täglichen Kühltransportpraxis.

ZUM AUTOR

Rechtsanwalt
Dr. Dominik Schärmer,
Transportrecht
Ungargasse 15/5,
1030 Wien
Tel.: +43 1 310 02 46
Fax: +43 1 310 02 46-18
E-Mail: kanzlei@schaermer.com
www.schaermer.com

Dr. Dominik Schärmer
RECHTSANWALT

Sehr häufig drehen sich die Rechtstreitigkeiten darum, ob überhaupt ein Schaden am Kühlgut vorliegt. Wenn das Gut beispielsweise verspätet angeliefert wird und äußerlich keine Beschädigungen erkennbar sind, kann in bestimmten Fällen dennoch ein Schaden am Gut vorliegen, wenn die Vermarktungsdauer erheblich verkürzt wurde. Voraussetzung für die Einstufung als Güterschaden ist eine im Zeitpunkt der Ablieferung gegebene Beeinträchtigung der äußeren oder inneren Substanz des Gutes, die dessen Wert mindert oder – bei einem wirtschaftlichen Totalschaden – beseitigt. Eine äußere Substanzverletzung liegt vor, wenn die Oberfläche des Gutes beeinträchtigt ist. Beispiele hierfür sind Bruchschäden, Kratzer und Schrammen, das Abbrechen von Teilen, Verbiegungen, Verschmutzungen, Vermischungen, das Verknittern und Verkleben sowie Nässeschäden und Rostschäden. Eine innere Substanzverletzung liegt vor, wenn die Qualität des äußerlich scheinbar unversehrt gebliebenen Gutes durch von außen kommende Einflüsse gelitten hat (vgl. Herber, in: MüKo, a.a.O., § 425 HGB Rn. 21; BGH, NJW 1983, 1674; AG Düsseldorf, Urteil vom 12.9.1985, Az.:47 C 412/83 – VersR 1986, 500). Beispiele hierfür sind das Annehmen von Gerüchen, der Aromaverlust, der von innen her erfolgte Verderb, die durch fortgeschrittene Reife sowie durch die verringerte Haltbarkeit bewirkte erhebliche Verkürzung der üblichen Vermarktungsdauer von Obst und Gemüse (Scavio/Wallau, TranspR 2014, 89). Die erhebliche Verkürzung der Vermarktungsdauer bei Lebensmitteln kann in bestimmten Fällen eine qualitative Wertminderung der Ware und somit einen Schaden bewirken, wenn äußerlich noch keine Schäden erkennbar gewesen sein sollten (Scavio/Wallau, TranspR 2014, 89; AG Düsseldorf, Urteil vom 12.9.1985, Az.: 47 C 412/83 = VersR 1986, 500; BGH, TranspR 1983, 67 = NJW 1983, 1674). Dies gilt aber nicht schlechthin bei jeder Verkürzung der Vermarktungsdauer und muss deshalb immer im Einzelfall geprüft werden.

STAND DER TECHNIK

Wenn das Fahrzeug nicht dem Stand der Technik entspricht, liegt ein Fahrzeugmangel gemäß Art. 17 Abs. 3 CMR vor. In diesen Fällen haftet der Frachtführer verschuldensunabhängig und kann er sich nicht auf ein haftungsausschließendes Ereignis berufen. Beschädigungen in der Isolierung eines Kühlfahrzeugs, schadhafte Türgummis, die eine ordentliche Aufrechterhaltung der Temperatur verhindern, sind Fahrzeugmängel. Dasselbe gilt, wenn der Lkw aufgrund einer Panne zu spät beim Empfänger eintrifft und dadurch die Vermarktungsdauer des Gutes erheblich verkürzt wird.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Nicht jede Beeinträchtigung des Gutes führt auch gleichzeitig zu einer Haftung des Frachtführers. Für besonders heikles Gut sieht die CMR einen Haftungsausschluss zugunsten des Frachtführers vor. Nach Art 17 Abs 4 lit d CMR ist der Frachtführer von der Haftung befreit bei Schäden, die durch die natürliche Beschaffenheit gewisser Güter verursacht sind. Das sind Verlust, Beschädigungen durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknung, Auslaufen, normaler Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren. Beurteilungsbasis dafür, ob die natürliche Beschaffenheit eine besondere Gefährdung für das Gut darstellt, ist der normale Transportverlauf bei den jeweils zu erwartenden Witterungsbedingungen in durchschnittlicher Beförderungszeit mit einem dem Stand der Technik entsprechenden Fahrzeug. Da der Absender über die Beschaffenheit des Beförderungsgutes in aller Regel besser informiert ist, kann er die betreffenden Risiken durch eine besondere Verpackung und entsprechende Weisungen an den Frachtführer eindämmen (siehe auch dazu OGH vom 3.7.2013, 7Ob102/13w). Der Absender muss den Frachtführer daher über die Gefahren unterrichten und entsprechende Beförderungsanweisungen erteilen (richtige Kühltemperatur, Vorgaben der Anlieferungszeiten, etc.). So ist die Haftung des Frachtführers bei einer unrichtigen Angabe der Transporttemperatur ausgeschlossen. Weiters ist die Haftung des Frachtführers ausgeschlossen, wenn die Ware beeinträchtigt wird, obwohl der Transport ordnungsgemäß durchgeführt wird (Beschädigung der Ware durch transportbedingte Erschütterungen, Beeinträchtigung der Qualität der Gemüseladung, obwohl die vorgegebenen Transportbedingungen eingehalten wurden). In bestimmten Fällen müssen

--- Bereits die Verkürzung der Mindesthaltbarkeitsdauer kann im ungünstigsten Fall als Beschädigung eingestuft werden! ---

EXPERTEN-TIPP

Abfertigungsverpflichtungen

Von
Michael Patocka,
Geschäftsführer
IRM-Kotax.
m.patocka@irm-kotax.com

Wer sich noch erinnert, weiß, dass mit 31.12.2002 das Abfertigungssystem Neu in Kraft getreten ist. Eine gute Regelung, da der neu eingestellte Dienstnehmer ab diesem Zeitpunkt die Abfertigung bei einem Firmenwechsel immer mitnehmen wird und das Unternehmen keinen Liquiditätsabfluss hat. Aber noch sind über eine Million Dienstnehmer im alten System, und viele Unternehmer wissen oft gar nicht, wie viele Ansprüche ihre Mitarbeiter beim Ausscheiden oder Pensionsantritt eigentlich haben. Nochmal zur Erinnerung: Die Ansprüche variieren von zwei bis zu 12 Monatsentgelten nach 25 Dienstjahren. Ich empfehle, in einem ersten Schritt mit dem jeweiligen Steuerberater eine Analyse der Abfertigungsansprüche durchzuführen. Die Analyse und die gebildeten Rückstellungen zeigen sofort, in welche Richtung es in den kommenden Jahren gehen wird. Ab diesem Zeitpunkt ist der Versicherungsmathematiker gefragt. Drei Möglichkeiten ergeben sich für die Zukunft:

- Umstieg in die Abfertigung Neu: hier ist der gänzliche Übertritt in das neue System möglich oder auch das Einfrieren von bestehenden Ansprüchen. In beiden Fällen bedient man sich sogenannter „Vorsorgekassen“ welche das Management für die zukünftige Verwaltung der Jahresbeiträge übernimmt.
- Klassische Rückdeckungsversicherung: Sie dient dazu, den für die Abfertigungszahlung notwendigen Kapitalbedarf zielgerichtet anzusparen. Diese Indirekt-Versicherung, welche sich innerhalb des Unternehmens abspielt, ist als Betriebsausgabe absetzbar, das Kapital ist jedoch nicht zweckgebunden und könnte bei Engpässen der Liquidität auch für andere Zwecke verwendet werden.
- Auslagerung der Abfertigungsansprüche: Hier wird eine Direktversicherung eingedeckt, bei der die Ansprüche aus der Abfertigung im Leistungsfall direkt an den Arbeitnehmer ausbezahlt werden. Es gelten die Richtlinien des Systems „Abfertigung ALT“.

Welche die richtige Lösung für Ihr Unternehmen letztendlich ist, gilt es zu prüfen! Ein Augenmerk sollten Sie jedenfalls darauf richten. Bei Fragen zu diesem Thema stehen wir Ihnen wie immer jederzeit zur Verfügung.

BEZAHLTE ANZEIGE

„Unser Wissen ist Ihre Sicherheit.“
Tel. 01 503 62 33
irm kotax
VERSICHERUNGSSYSTEME

sogar Handhabungshinweise auf den Verpackungen angebracht werden.

BESONDERE VERPACKUNGEN

In bestimmten Fällen werden Kühlelemente zur Aufrechterhaltung von Transporttemperaturen beigegeben. Derartige Kühlelemente gehören zur Verpackung des Gutes. Reichen die Kühlelemente für die zu erwartende Transportdauer nicht aus, liegt ein Verpackungsmangel vor, für den der Absender einzustehen hat. Auch hierfür ist ein eigener Haftungsausschluss in der CMR zugunsten des Frachtführers vorgesehen (Art. 17 Abs. 4 lit b CMR). Gerade bei Transporten mit mehreren Umladungen auf verschiedene Verkehrsträger (multimodaler Verkehr, Luftfracht-Straßenfracht) werden derartige Kühlelemente eingesetzt, damit das Gut auch den Umschlag übersteht.

KONTROLLE DURCH FRACHTFÜHRER?

Der Frachtführer muss bei Übernahme des Gutes den äußeren Zustand der Verpackung überprüfen (Art. 8 Abs. 1 CMR). In Ladeaufträgen für Kühltransporte wird dem Frachtführer oft vorgeschrieben, dass dieser bei Übernahme die Transporttemperatur zu überprüfen hat. Der Lenker sollte jedenfalls angewiesen werden, diese Überprüfung im eigenen Interesse vorzunehmen. Wurde das Gut nämlich nicht ausreichend vom Absender vorgekühlt, besteht eine hohe

VORSICHT Entspricht das Fahrzeug nicht dem Stand der Technik kann ein Fahrzeugmangel gemäß Art. 17 Abs. 3 CMR vorliegen.

Wahrscheinlichkeit, dass das Gut während des Transportes einen Schaden erleidet. Die ungenügende Vorkühlung kann durch eine ausreichende Messung bei der Übernahme nachgewiesen werden. Oft wird das Gut auf die Laderampe oder im Lager außerhalb der Kühlzone gestellt und entspricht dies keiner ausreichenden Vorkühlung durch den Absender. Dies muss vom Fahrer entsprechend auf dem Frachtbrief dokumentiert werden. Vorteilhaft wäre auch die Anfertigung eines Fotos durch den Fahrer, damit für den Streitfall ausreichend dokumentiert ist, dass die Ware nicht direkt aus dem Kühlhaus gekommen ist. Damit fehlt die Abwehr eines Schadenersatzanspruches gegen den Frachtführer leichter.

ANNAHMEVERWEIGERUNG

Häufig verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, wenn bei Ankunft Unregelmäßigkeiten bei der Kühltemperatur, offensichtliche Beschädigungen bzw. Verluste festgestellt werden oder das Gut nach Ablauf des vereinbarten Anlieferungstermins angeliefert wird. In derartigen Fällen sind dringend Weisungen des Auftraggebers einzuholen. Weiters muss der Transportunternehmer auch seinen Versicherer verständigen und Weisungen einholen. Der Versicherer hat nämlich ein Interesse daran, die Ursache ermitteln zu lassen, die Beweislage zu sichern und einen Schaden zu begrenzen. Dies geschieht durch den Einsatz eines Sachverständigen. Auch wenn ein Schaden festgestellt wird, muss nicht immer ein Totalschaden vorliegen, da bei einer unverzüglichen Restverwertung der Schaden erheblich gemindert werden kann. Dies muss unter Aufsicht eines Sachverständigen vorgenommen werden. Wenn derartige versicherungsrechtliche Obliegenheiten nicht eingehalten werden, kann der Versicherer in bestimmten Fällen seine Versicherungsleistung verweigern oder kürzen. *Dominik Schärmer*

PRAXISTIPPS:

- **Bereits die Verkürzung der Mindesthaltbarkeitsdauer kann in bestimmten ungünstigen Fällen als Beschädigung eingestuft werden, auch wenn äußerlich keine Beschädigung feststellbar ist**
- **Bei besonders heiklen Gütern wird der Frachtführer durch die CMR besonders geschützt. Seine Haftung soll immer dann ausgeschlossen sein, wenn der Transport ordnungsgemäß durchgeführt wurde und trotzdem das Gut aufgrund seiner natürlichen Anfälligkeit, beeinträchtigt wird.**
- **Der Fahrer soll sich die Kühltemperatur auf dem CMR bestätigen lassen. Vor Antritt der Fahrt und bei jeder Pause muss der Fahrer die Kühltemperatur und die Funktionstüchtigkeit des Kühlsystems überprüfen. Die gerichtliche Praxis hat gezeigt, dass es vorteilhaft ist, wenn der Fahrer über seine Überprüfungen/Kontrollgänge Aufzeichnungen (samt Angabe des Datums und Uhrzeit) führt. Dies ist mit wenig Aufwand aber mit großer Wirkung verbunden!**
- **Lassen Sie sich Ihre Ladebedingungen überprüfen, damit sie auch eine Handhabe gegenüber Ihrem Subfrachtführer im Schadensfall haben.**
- **Weisen Sie Ihre Lkw-Fahrer an, dass die Vorkühlung überprüft wird. Kommt das Gut nicht direkt aus dem Kühlhaus, sollte der Fahrer ein Foto anfertigen und dies entsprechend dokumentieren.**
- **Es wird in Zukunft immer wichtiger, dass die Fahrer ordentliche (schriftliche) Anweisungen von der Geschäftsführung eines Transportunternehmers erhalten. Dies ist aus haftungsrechtlicher und auch versicherungsrechtlicher Sicht erforderlich. In einem Rechtsstreit wird vom Richter immer hinterfragt, welche Maßnahmen das Unternehmen zum Schutz des Gutes getroffen hat. Ordentliche Unternehmensabläufe (Einschulung und Einweisung der Fahrer) sind Bestandteil eines wirksamen Kontrollsystems.**

Unser Cool Liner und KRONE Telematics sind ein perfektes Team, das Ihnen viele Transportsorgen abnimmt. Das intelligente Zusammenspiel von Trailer und KRONE Telematics ermöglicht Ihnen jederzeit ganz bequem online Position und Temperatur Ihrer Transporte zu erfassen und sogar direkt auf Ihre Kühlmaschine zuzugreifen, um Änderungen vorzunehmen. So können Sie stets dokumentieren, dass anspruchsvolle Güter bei Ihnen in besten Händen sind. Alles zusammen spart Ihnen Zeit und Geld. Und lässt Sie auch in heißen Phasen immer kühlen Kopf bewahren.

Cooler Code
für Infos.

KRONE
Wir transportieren Zukunft