

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien



ALTERNATIVE ANTRIEBE

„Alle reden – Stummer macht es!“



FÖRDERUNGSBÜROKRATIE Bremse der Klimawende

Reine Ankündigungspolitik? Nicht nur für Stummer-Geschäftsführer Hannes Streif hemmen fragwürdige Förderhürden die Investitionsbereitschaft. *Seiten 4+38*

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Feuchte Ware: Wer haftet?

Neulich beschäftigten sich mehrere deutsche Gerichte mit dem Thema Feuchtigkeitsschäden an der Ware. Wir beleuchten die Hintergründe.

Es drehte sich u.a. um die Frage, ob bereits die Feuchtigkeit einer Ware einen Schaden im Sinne der CMR darstellt und ob ein solcher Schaden ein Verpackungsmangel ist, für den der Absender haftet oder die Feuchtigkeit aufgrund eines Fahrzeugmangels entsteht, für den der Frachtführer haftet. Das Oberlandesgericht Bamberg beurteilte die Frage, ob von einem Schaden im Sinne der CMR bereits dann ausgegangen werden kann, wenn lediglich ein Schadenverdacht vorliegt und keine festgestellte Substanzverschlechterung. Im konkreten Fall wurden Vliesstoffgebände transportiert, die unbedingt nassfrei gehalten werden sollten.

Substanzverschlechterung

Ein Frachtgut gilt immer dann als beschädigt, wenn eine äußere oder innere Substanzverschlechterung die Wertminderung des Gutes zur Folge hat. Werden

etwa Steinplatten angeliefert und sind diese in der Mitte gebrochen, so handelt es sich offenkundig um eine äußere Substanzverschlechterung und ist die Beschädigung leicht feststellbar. Etwas komplizierter wird es bei inneren Substanzverschlechterungen. Bei diesen sieht das Gut von außen zwar in Ordnung aus, könnte jedoch im Inneren an Qualität verloren haben. Dies ist oft bei temperaturgeführten Transporten, wie z.B. bei Medikamenten der Fall. Wurde etwa die Kühlkette nicht eingehalten, so ist das Gut zwar äußerlich nicht beschädigt, darf jedoch trotzdem nicht verwendet bzw. in den Verkehr gebracht werden, da es durch äußere Einflüsse während des Transports eine Qualitätsminderung bzw. Beschädigung erlitten hat.

Schwer feststellbar

Bei derartigen inneren Zustandsverschlechterungen ist ein Schaden oft schwer bzw. gar nicht feststellbar. Was ist nun zu tun, wenn man nicht sicher ist, ob die Ware noch gut ist?

Bei einem sogenannten Schadensverdacht ist in erster Linie zu unterscheiden, ob es sich um besonders sensible Güter wie Arzneimittel oder um gewöhnliche Güter handelt.

Bei Arzneimittel ist beispielsweise in der Arzneimittelbetriebsordnung geregelt, dass diese so zu transportieren sind, dass diese keinen schädlichen Einflüssen, wie etwa übermäßiger Kälte, Hitze, Licht, Feuchtigkeit, etc. ausgesetzt sind. Wird dies nicht eingehalten, dürfen die Arznei-

mittel in aller Regel nicht verwertet werden. Bei Arzneimitteln reicht daher bereits der Schadensverdacht, damit ein Schaden im Sinne der CMR vorliegt und die Annahme verweigert werden kann. Die Ware muss darüber hinaus sogar nachweislich vernichtet werden.

Vernichtung gerechtfertigt?

Bei gewöhnlichen Waren ist die sofortige Vernichtung aufgrund eines Schadens-

AUF EINEN BLICK

- Ein Schaden liegt grundsätzlich vor, wenn es zu inneren oder äußeren Substanzverschlechterungen gekommen ist.
- In besonderen Fällen genügt jedoch bereits ein Schadensverdacht und ist die Ware dann als beschädigt zu qualifizieren.
- Dies ist etwa bei Arzneimittel der Fall und sind diese nachweislich zu vernichten, wenn diese beispielsweise einer schädlichen Temperatur ausgesetzt wurden.
- Bei gewöhnlichen Waren ist bei einem Schadensverdacht unverzüglich ein Gutachten einzuholen. Die Annahme kann entweder verweigert oder mit entsprechendem Vorbehalt angenommen werden.
- Die Ware ist grundsätzlich so zu verpacken, dass sie durch Einflüsse wie Feuchtigkeit nicht beschädigt wird.
- Der Frachtführer kann sich jedoch dann nicht auf eine Haftungsbefreiung berufen, wenn ein mangelhaftes Fahrzeug eingesetzt wurde.
- Dies ist insbesondere der Fall, wenn Feuchtigkeit dadurch in den Laderaum eindringt, dass die Plane Löcher, Risse oder außergewöhnliche Undichtheiten aufweist.

ZUM AUTOR

Dr. Dominik Schärmer

Managing Partner
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



Der Einsatz eines Planenfahrzeugs ersetzt keine ordentliche Verpackung.

verdachts hingegen oft nicht gerechtfertigt. Werden Waren angeliefert, bei denen hinreichende Gründe dafür bestehen, dass es zu einer Qualitätsminderung gekommen sein könnte (etwa wegen Feuchtigkeit oder Temperaturunterschieden), sollte unbedingt unverzüglich ein Sachverständiger eingeschaltet werden, welcher die versteckten Substanzverschlechterungen feststellt und den Verdacht bestätigt.

Bis zur Klärung durch einen Sachverständigen kann die Annahme entweder verweigert werden, oder die Ware wird unter Eintragung entsprechender Vorbehalte im Frachtbrief vorläufig übernommen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die generelle Formulierung „unter Vorbehalt angenommen“, welche oft auch mit einem vorgefertigten Stempel angebracht wird, nicht aus-

reicht. Der Vorbehalt muss zumindest ansatzweise erkennen lassen, welcher Schaden reklamiert wird.

Fahrzeugmangel?

Kommt es tatsächlich zu Feuchtigkeitsschäden, stellt sich weiters die Frage, wer für diese Schäden nun haftet. Grundsätzlich haftet der Absender für Schäden aufgrund mangelhafter Verpackung. Möchte man die Ware daher vor Nässe >

fahrtechnik OAMTC

Berufskraftfahrer Weiterbildung

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Training Ladungssicherung
- Gesundheit & Ergonomie
- Eco Training
- Training Recht

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

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

Für aktives Fahren

schützen, muss diese entsprechend verpackt werden.

Andererseits haftet der Frachtführer für die Ordnungsmäßigkeit und Mängelfreiheit des eingesetzten Fahrzeugs. Kommt es zum Feuchtigkeitseintritt aufgrund einer löchrigen oder beschädigten Plane, so stellt dieser Umstand einen Fahrzeugmangel dar.

Der Einsatz eines Planenfahrzeugs ersetzt keine ordentliche Verpackung. Selbst ein unbeschädigtes Planenfahr-



FAHRZEUG-EINSATZ
Der Frachtführer haftet für die Ordnungsmäßigkeit und Mängelfreiheit des eingesetzten Fahrzeugs. Mit speziellen Trockenfracht-Sattelaufliegern ist man zumeist auf der sicheren Seite.

BESSER RECHT ALS SCHLECHT

Beförderer, der gar keiner ist

LOHNFUHRVERTRAG Vergangenen Monat konnten wir erneut für einen unserer Mandanten ein positives Ergebnis vor dem Höchstgericht (Verwaltungsgerichtshof) erreichen. Unser Mandant wurde als Verantwortlicher der „T-GmbH“ (Name geändert) belangt und wurde diesem vorgeworfen, dass er als Beförderer nicht seinen gefahrtrechtlichen Pflichten nachgekommen sei, da die Ladung nicht ordnungsgemäß gesichert gewesen sei. In der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht brachten wir vor, dass unseren Mandanten keine Verantwortung trifft, da das Unternehmen, in dem dieser tätig ist, nicht Beförderer im Sinne des GGGB ist, weil zwischen der T-GmbH und der S-GmbH ein Lohnfuhrvertrag abgeschlossen wurde.

Was ist ein Lohnfuhrvertrag?

Bei einem Lohnfuhrvertrag verpflichtet sich ein Unternehmer – hier die T-GmbH – lediglich zur Bereitstellung eines bemannten Fahrzeugs zur freien Disposition des Auftraggebers. Der Unternehmer schuldet dann nicht, wie bei einem Beförderungsvertrag, den Erfolg der Beförderung (Ablieferung des Gutes an der vereinbarten Adresse), sondern lediglich die Bereitstellung von Fahrzeug und Fahrer. Ein Lohnfuhrvertrag ist grundsätzlich formfrei und kann daher auch mündlich abgeschlossen werden. Zu Beweis Zwecken wird jedoch empfohlen, diesen stets schriftlich abzuschließen.

S-GmbH ist Beförderer

Im gegenständlichen Fall war die S-GmbH als Beförderer anzusehen, da diese die

gesamte Disposition übernimmt und dem Fahrer der T-GmbH Weisungen erteilt. Die T-GmbH stellte somit lediglich das Fahrzeug samt Fahrer zur Verfügung und hat keinen Einfluss darauf, wohin das Fahrzeug fahren soll und welche Transporte hiermit durchgeführt werden. Im konkreten Fall wurde zwischen der S-GmbH und der T-GmbH zwar kein schriftlicher Lohnfuhrvertrag abgeschlossen – es lag jedoch eine von beiden Unternehmen unterfertigte schriftliche Bestätigung über das Vorliegen eines Lohnfuhrvertrags vor. Zusätzlich wurde auch die Einvernahme des Geschäftsführers der S-GmbH und T-GmbH (dies ist im gegenständlichen Fall die gleiche Person) beantragt, um das tatsächliche Vorliegen des Lohnfuhrvertrags nachzuweisen.

Das Landesverwaltungsgericht stellte fest, dass die Bestätigung über das Vorliegen eines Lohnfuhrvertrags unwirksam war, da diese zweimal mit dem Firmenstempel der S-GmbH gestempelt wurde. Deswegen kam das Gericht zu dem Schluss, dass der Geschäftsführer das Dokument zweimal für die S-GmbH unterzeichnete und somit eine Unterschrift der T-GmbH fehlt. Der Geschäftsführer wurde nicht zur Verhandlung geladen, um hierzu befragt zu werden.

Verfahrensmangel führt zum Sieg

Vor dem Verwaltungsgerichtshof machten wir das Vorliegen eines Verfahrensmangels geltend, weil der Geschäftsführer nicht einvernommen wurde. Das Landesverwaltungsgericht durfte nämlich nicht lediglich aufgrund der – aus seiner Sicht

– unzureichenden Bestätigung davon ausgehen, dass kein Lohnfuhrvertrag vorliegt. Ganz im Gegenteil hätte der Geschäftsführer bei einer Einvernahme bestätigen können, dass ein solcher Vertrag tatsächlich vorliegt. Da der Lohnfuhrvertrag nämlich nicht, wie bereits zuvor erwähnt, schriftlich sein muss, reicht es auch aus, wenn der Geschäftsführer aussagt, dass ein solcher Vertrag mündlich geschlossen wurde. Aus diesem Grund gab der Verwaltungsgerichtshof uns Recht und hob die Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes auf.

Fazit

Schließt ein Unternehmer, der über einen Fuhrpark samt Fahrern verfügt, einen Vertrag mit dem Auftraggeber, in dem sich dieser nur zur Bereitstellung eines bemannten Fahrzeugs anstatt der Durchführung einer Beförderung verpflichtet, liegt ein Lohnfuhrvertrag vor. Dieser Unternehmer ist dann nicht mehr als Beförderer im Sinne des GGGB anzusehen. Obwohl der Lohnfuhrvertrag keiner besonderen Form unterliegt, wird dennoch empfohlen, diesen schriftlich abzuschließen, um spätere Beweisprobleme zu vermeiden.

KOMMENTAR

Von **Mag. Alexej Miskovez**, Managing Associate, Schärmer + Partner Rechtsanwälte GmbH



zeug bietet keinen absoluten Schutz gegen das Eindringen von Staub und Feuchtigkeit. Die Ware muss daher grundsätzlich so verpackt werden, dass sie gegen äußere Einflüsse wie Feuchtigkeit geschützt ist, oder muss beispielsweise der Einsatz eines Kofferaufbaus beauftragt werden, da bei diesem grundsätzlich davon ausgegangen werden kann, dass keine Feuchtigkeit von außen eintritt.

Fazit

Im gegenständlichen vom Landesgericht Hof beurteilten Fall wurde jedoch festgestellt, dass die Plane des Auflegers mehrere Löcher, Risse und außergewöhnliche Undichtheiten aufwies. Da somit das eingesetzte Fahrzeug mangelhaft war, haftet der Frachtführer gemäß Art. 17 Abs. 3 CMR für den entstandenen Schaden. ◀

GRAMMER
www.grammer.at

ROADTIGER

Sitztechnik GmbH
Tel. +43 5242 90420
office@sitztechnik.com

ANZEIGE

AUF DER SICHEREN SEITE



Daten sparen Prämie

Was hat Fahrzeug-Tracking mit dem Thema Versicherung zu tun? Eine ganze Menge, wenn man weiß, wie man damit umzugehen hat.

Denn, und das ist der entscheidende Aspekt, verwenden wir diese Daten, um einerseits Schadensszenarien im Nachhinein zu rekonstruieren und andererseits mögliche Fehlverhalten der Lenker zu interpretieren. In Verbindung mit unserem selbstentwickelten Risk Rating Tool (RRT) reduzieren wir den Schadensatz beim Transportunternehmer nachhaltig. Und: die Prämien der Kfz-Haftpflicht sinken maßgeblich!

Strafverfahren reduzieren

Nachfolgend eine Aufzählung einiger Kontrollinformationen, von denen etliche das Thema „Versicherung für die Zukunft“ betreffen werden:

- Da das System die Lenkzeiten der Fahrer live überwacht, werden diesbezügliche Strafverfahren künftig reduziert, dies bedeutet in der Rechtsschutz das Senken des Schadenssatzes.
- GPS getrackte Fahrzeuge können bei Diebstahl schnell aufgefunden werden, was Diebstahlschäden (Kasko, Transportversicherung) entgegenwirkt. Es kann auch eingestellt werden, dass z.B. eine SMS auf eine bestimmte Telefonnummer geschickt wird, wenn sich Fahrzeuge zu einer gewissen Zeit bewegen. Wenn ein Kunde seine Kfz also z.B. nachts abgestellt hat und es würde jemand fahren, kann man sofort reagieren.
- Es können Zonen vorgeben werden, in welche die Fahrer nicht, oder nur zu gewissen Zeiten, fahren dürfen. Dies könnte Strafen oder Unfälle verhindern (z.B. im Winter gewisse Straßen meiden). Auch kann man Zonen vorgeben, wo die Fahrzeuge z.B. ab einer gewissen Uhrzeit nicht abgestellt werden sollen (z.B.

bestimmte Gewerbegebiete Nachts wegen Diebstahl).

- Mit dem Verbau eines Zusatzmoduls wird der Reifendruck live gemessen – was Unfälle vermeiden kann.
- Wird ein Chip auf dem Führerschein verklebt (der sich beim Ablösen selbst vernichtet), mit dem sich die Fahrer immer zu gewissen Zeiten einloggen müssen, dann hat man immer die Sicherheit gegeben, dass der Lenker noch über einen gültigen Führerschein verfügt. Vermindert gegebenenfalls Strafverfahren und einen eventuell möglichen Regress der Kfz-Haftpflicht.
- Mit den Motordaten ist es möglich, Daten zu übermitteln, die die Aktivität des Kfz zu einer gewissen Zeit belegen (Fahrzeug gefahren, gestanden, gebremst, rückwärts, Kranaktivitäten).

Tablets im Fahrzeug

Ein klarer Vorteil ist es in diesem Zusammenhang, die Fahrzeuge mit Tablets zu bestücken. Neben Informationen können so auch Daten und Dokumente einfach zwischen Fahrer und Dispo ausgetauscht werden. Und: Die Tablets könnten für Fotos verwendet werden, damit hätte im Schadenfall kein Lenker mehr die Ausrede, er konnte kein Foto machen, weil er kein Fotohandy hat. Die Daten bzw. Auswertungen könnten direkt vom Softwareanbieter an uns oder das Versicherungsunternehmen übermittelt werden – bei Zustimmung des Kunden. Verbesserungen mit dem entsprechenden Fahrzeug-Tracking können also die Versicherungsprämie nachhaltig verringern.



ZUM AUTOR

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