



Brand bei Abfalltransport

Bei Abfalltransporten, vor allem bei der Beförderung von Elektroschrott, kommt es immer wieder zu Selbstentzündungen. Wer haftet bei Lkw-Schäden?

Ein Mandant unserer Kanzlei, ein österreichischer Transportunternehmer, wurde von einem österreichischen Unternehmen beauftragt, einen Transport von Elektroschrott in loser Schüttung von Deutschland nach Österreich durchzuführen. Nach der Beladung in Deutschland legte der Lkw-Fahrer seine Ruhezeit auf einer Raststätte ein. Während der Lkw-Fahrer in der Fahrerkabine schlief, geriet der beladene Sattelaufleger in Brand. Nur aufgrund der Geistesgegenwärtigkeit des Lkw-Fahrers konnte das Feuer nicht auf die Zugmaschine übergreifen. Der Lkw-Fahrer sattelte den brennenden Auflieger ab und entfernte die Zugmaschine aus dem Gefahrenbereich. Trotz des sehr schnellen Einsatzes der Feuerwehr entstand am Auflieger ein Totalschaden. Ein Sachverständiger stellte fest, dass der Brand auf eine Selbstentzündung des geladenen Elektroschrottes zurückzuführen ist. Im geladenen Elektroschrott befanden sich auch Batterien. Eine Ursache am Fahrzeug (Lkw-Mangel) wurde ausgeschlossen. Der zerstörte Schubbodenaufleger hatte einen Wert von knapp 30.000 Euro. Der Auftraggeber weigerte sich, dem Transportunternehmer Schadenersatz zu bezahlen, sodass wir beauftragt wurden, den Schadensbetrag klagsweise geltend zu machen.

BRANDGENEIGTES FRACHTGUT

Beim Frachtgut handelte es um Elektroschrott der Kategorien SG3 und SG5. Unter die Gruppe SG3 fallen: Bildschirme, Monitore und TV-Geräte. Unter die Gruppe SG5 fallen: Haushaltskleingeräte, Informations- und Telekommunikationsgeräte, Geräte der Unterhaltungselektronik, Leuchten und sonstige Beleuchtungskörper sowie Geräte für die Ausbreitung oder Steuerung von Licht, elektrische und elektronische Werkzeuge, Spielzeuge, Sport und Freizeitgeräte, Medizinprodukte, Überwachungs- und Kontrollinstrumente. Der Abholauftrag wies dabei darauf hin, dass es sich gemäß AVV 20 01 35 um gebrauchte elektronische und elektrische Geräte handelt, die gefährliche Bauteile enthalten, mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 21 und 20 01 23 fallen.

Der Abholauftrag enthielt aber keine Angaben dazu, dass sich bei der Transportware auch Batterien, insbesondere Lithium-Batterien befinden würden. Lithium-Batterien sind bekannt dafür, dass sie besonders brandgeneigt sind. Derartige Batterien entzündeten sich unter bestimmten Bedingungen selbst. Anzumerken ist, dass bei Transporten mit gefährlichen Gegenständen üblicherweise UN Codes bekannt gegeben werden. Im konkreten Fall wurde kein solcher UN Code angeführt. Für den Transporteur war aufgrund der Transportdokumente daher klar, dass es sich nicht um einen Gefahrguttransport handelte.

GEFÄHRLICHE REIBUNG

Aus den Ausführungen des Sachverständigen nach dem Schadensfall ging hervor, dass die transportierten Batterien jedenfalls gefährlich waren, zumal sie zur Selbstentzündung führten. Das Gefahrgutrecht kennt viele Arten von Batterien und schreibt für

die unterschiedlichen Arten besondere Anforderungen bei Transporten vor. Insbesondere Lithium-Batterien und Akkus sind unter strengen Maßnahmen zu transportieren. Lithium-Ionen-Batterien werden in etwa mit dem UN Code 3480 identifiziert. Aufgrund der enormen Gefährlichkeit solcher Batterien, müssen diese in spezieller Verpackung transportiert werden. Jedenfalls sind alle Batterien als gefährlich einzustufen, da es durch den Kontakt mit anderen elektronischen Geräten und Gegenständen immer zu Selbstentzündungen kommen kann. Zur Selbstentzündung kommt es dabei insbesondere durch das Durcheinanderwerfen bzw. Aneinanderreiben der Batterien beim Transport in loser Schüttung.

ORDENTLICHE ABFALLBEHANDLUNG

Aus den Abfallbehandlungsvorschriften geht dazu hervor, dass insbesondere Lithium-Batterien während der ersten Phase der Behandlung (gemeint Abfallbehandlung) von Elektro- und Elektronikaltgerät und ohne Beschädigung zu entfernen sind. Schon daraus wird deutlich, dass eine gemeinsame Behandlung der Batterien mit den Elektrogeräten selbst nicht gestattet ist. Demnach ist es so, dass Batterien grundsätzlich in speziellen brandfesten und dichten Boxen transportiert werden müssen, wodurch die Gefahr eines Feuers verhindert wird. Im vorliegenden Fall wurden die Batterien aber nicht aussortiert. Die Beförderung in loser Schüttung war daher gefährlich. Zu Lithium-Batterien ist auszuführen, dass es sich dabei um fertige Erzeugnisse ohne chemikalienrechtliche Kennzeichnung handelt. Sie haben aber spezielle Zuordnungen und Kennzeichnungen im Gefahrgutrecht. Es gilt u.a. die Sondervorschrift SV 188 des ADR. Verschiedene Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metallbatterien

werden dabei wie erwähnt jeweils mit UN Nummern gekennzeichnet.

In Österreich sind die Vorgaben der Abfallbehandlungspflichten-Verordnung zu beachten. Diese regelt in § 4 die Anforderungen an Lagerung und Transport. Demnach gilt: Elektro- und Elektronik-Altgeräte und deren Bauteile müssen unter Berücksichtigung der Art und des Gefährdungspotenzials der Abfälle in geeigneten Bereichen mit wetterbeständiger Abdeckung, undurchlässiger, erforderlichenfalls öl- und lösemittelbeständiger Oberfläche, Auffangeinrichtungen und erforderlichenfalls Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten und fettlösende Reinigungsmittel gelagert werden. Insbesondere ist durch geeignete Lagerung sicherzustellen, dass die Freisetzung von Schadstoffen an die Umwelt verhindert wird. Bei der Lagerung und beim Transport von Elektro- und Elektronik-Altgeräten sowie deren Bauteilen ist sicherzustellen, dass Beschädigungen, die ein Entweichen von gefährlichen

Stoffen oder Brand- oder Explosionsgefahren nach sich ziehen können, vermieden werden. Sie sind so zu lagern und zu transportieren, dass eine nachfolgende Zerlegung oder ein Recycling nicht erschwert oder unmöglich gemacht und keine Brand- oder Explosionsgefahr ausgelöst wird.

Batteriehaltige Elektro-Altgeräte müssen aufgrund von gefahrgutrechtlichen Anforderungen gesondert gesammelt, gelagert und transportiert werden.

HAFTUNG DES ABSENDERS

Art. 10 CMR bestimmt eine verschuldensunabhängige Haftung des Absenders gegenüber dem Transportunternehmer: Der Absender haftet dem Frachtführer für alle durch mangelhafte Verpackung des Gutes verursachten Schäden an Personen, am Betriebsmaterial und an anderen Gütern sowie für alle durch mangelhafte Verpackung verursachten Kosten, es sei denn, dass der Mangel offensichtlich oder dem Frachtführer bei

der Übernahme des Gutes bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat.

Im vorliegenden Fall wusste der Transporteur nicht, dass sich unter dem Schüttgut selbstentzündliche Batterien befinden. Auch wäre es dem Fahrer überhaupt nicht möglich gewesen, dies vor Antritt der Fahrt zu überprüfen. Es besteht auch im Frachtrecht keine Verpflichtung des Frachtführers die Ladung auf Beförderungstauglichkeit, Sicherheit oder Übereinstimmung mit dem Frachtvertrag zu überprüfen. Der Frachtführer darf immer davon ausgehen, dass der Absender als Warenfachmann die Transporttauglichkeit des Gutes besser kennt (siehe dazu OGH zu 7 Ob 5/13f). Der Absender als Abfallbehandler hätte daher die gefährlichen Batterien im Vorfeld entfernen bzw. in verschlossenen brandfesten Behältern verpacken müssen. Den Absender trifft daher eine Haftung für den Brand aufgrund der Selbstentzündung durch die Batterien. ■

EXPERTEN-TIPP



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

Allgefahrendeckung vereinbaren!

Im Bereich der Transportversicherungen besteht häufig die Möglichkeit, eine Allgefahrendeckung zu vereinbaren. Dadurch sind folgende Schadensarten mit abgesichert: Unfälle, Raub, Diebstahl, Bruch, Verkratzen, höhere Gewalt, Nässe, Rost, und einiges mehr. Zudem zählt zu den Versicherungsleistungen oftmals eine Abdeckung von Risiken, welche beim Be- und Entladen der Fracht entstehen können.

RÄUBERISCHE ERPRESSUNG

Auch für den Fall der Unterschlagung oder räuberischer Erpressung kann ein Versicherungsschutz vorhanden sein. Die Versicherung kann je nach Vereinbarung im jeweiligen Land gelten oder

auch europa- oder weltweit vereinbart werden, wovon insbesondere international tätige Unternehmen profitieren können.

BEISPIELHAFTE SCHADENFÄLLE

- Beim Transport von elektronischen Geräten zum Kunden von Österreich nach Deutschland geschieht ein Unfall. Dadurch wird ein großer Teil der Waren beschädigt und kann nicht mehr verkauft werden. Die Schäden am Fahrzeug können über die Haftpflicht- oder Kaskoversicherung abgewickelt werden. Für die Waren kann die Regulierung über die Warenversicherung erfolgen.
- Waren werden mit dem Lieferwagen von Österreich nach Deutschland transportiert. Während einer Pause auf einem Rasthof wird in das sorgsam gesicherte Fahrzeug eingebrochen und ein Großteil der Waren gestohlen. Die Warenversicherung ersetzt den entstandenen Schaden, denn Unterwegsauftenthalte

sind in der Regel im Versicherungsschutz inbegriffen.

- Ein wertvolles Muster wird in einem Lieferwagen vom Hersteller zu einem Unternehmen transportiert. Auf dem Weg wird das Muster gestohlen. Die Musterkollektionsversicherung kann den Schaden bei ausreichender Deckung ersetzen.

Wenn Sie mehr über das Thema Absicherung des Transportgutes erfahren wollen, können Sie sich gerne an uns persönlich wenden, wir helfen Ihnen fachmännisch weiter. ■

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

