

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



SMART - SICHER - ZUVERLÄSSIG

Fuhrpark mit Versorgungsgarantie



Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

E-LKW, KI, ETC.

Pionier bei allem?

Transportunternehmer Hubert Schlager saugt die Künstliche Intelligenz förmlich für sich auf. Und ist ein Elektro-Pionier. *Seiten 4 + 18*

Temperaturverführt?

Gerade bei temperaturgeführten Lebensmittel- und Pharmatransporten ist besondere Vorsicht geboten. Immer wieder kommt es durch falsche Dokumentation, unrichtige Bedienung der technischen Einrichtungen oder fehlende Aufklärung zu enormen Haftungen.

Andererseits haben sich gerade in diesem Segment rechtswidrige Taktiken, wie etwa Strafen bei Lieferfristüberschreitungen, verstärkt eingebürgert. Die wichtigsten Fakten rund um das Thema Kühl- und Pharmatransporte, basierend auf aktuellen Fällen unserer Kanzlei, haben wir für Sie auf einen Blick zusammengefasst.

Schadenverdacht problematisch

Eine Beschädigung des Frachtgutes ist grundsätzlich eine äußere oder innere Substanzverschlechterung, die eine Wertminderung des Gutes zur Folge hat. Derartige Schäden sind bei gewöhnlichen Transporten bzw. Waren meist nicht schwer festzustellen. Aber gerade bei Arznei- und Lebensmitteln ist in der Regel zunächst kein Schaden feststellbar – eine Qualitätsbeeinträchtigung kann jedoch aufgrund fehlender Temperaturprotokolle oder anderer Einwirkungen nicht ausgeschlossen werden. Gemäß § 30 Abs. 8 Z 4 Arzneimittelbetriebsordnung sind Arzneimittel und Verpackungsmaterial so zu transportieren, dass sie u.a. weder in unverträglichem Maße Hitze, Kälte, Licht, Feuchtigkeit oder einem anderen schädlichen

Einfluss ausgesetzt sind. Darüber hinaus normiert § 33 Abs. 5 Arzneimittelbetriebsordnung, dass eine Wiederverwertung von Arzneimitteln, die unsachgemäß gelagert oder transportiert wurden bzw. deren Qualität sonst negativ beein-

des Transports durchgehend gewährleistet sein, dass die Temperatur von -15 °C zu keinem Zeitpunkt überschritten wird. Von Temperaturüberschreitungen betroffene tiefgefrorene Lebensmittel sowie Arzneimittel dürfen vor dem Hinter-

Besonders bei Kühltransporten führen technische Überwachungs- und Monitoring-einrichtungen zu einer erheblichen Verbesserung der Beweislage.

flusst wurde, verboten ist und diese Arzneimittel nachweislich zu vernichten sind. In der Praxis werden derartige Arzneimittel womöglich richtig transportiert, allerdings kann aufgrund fehlender Temperaturprotokolle oder Fehlermeldungen der Temperaturfühler oft nicht mit Sicherheit festgestellt werden, ob das Transportgut durchgehend richtig gekühlt wurde.

Tiefgefrorenes

Bei tiefgefrorenen Lebensmitteln sieht das Lebensmittelsicherheits- und Verbraucherschutzgesetz „LMSVG“ gewisse Anforderungen vor. Aus der darauf basierenden Verordnung für tiefgefrorene Lebensmittel ergibt sich, dass die Temperatur der Ware auf -18 °C oder niedriger gehalten werden muss. Lediglich ein kurzfristiger Anstieg der Temperatur um 3 °C ist zulässig. Somit muss während

grund des Verbraucherschutzes nicht mehr in den Verkehr gebracht werden. Derartige Ware ist umgehend zu vernichten. In der Praxis liegt bei Temperaturüberschreitungen meistens ein Totschaden vor, da eine Substanzbeeinträchtigung nicht mehr mit 100-prozentiger Sicherheit ausgeräumt werden kann.

Luftzirkulation gewährleisten

Obwohl das Aggregat richtig eingestellt und die Ware ordnungsgemäß vorgekühlt wurde, kommt es auch aufgrund mangelhafter Verladung bzw. Verpackung zu Schäden, wenn hierdurch die Luftzirkulation nicht gewährleistet ist. So passiert es in der Praxis oft, dass sogenannte „Doppelstockbalken“ zur Ermöglichung der Beladung so angebracht werden, dass diese die an der Fahrzeugdecke befindlichen Luftschläuche abklemmen. Hierdurch ist die Luftzirkulation beeinträchtigt. Auch die Verladung zu hoher Ware führt zum selben Ergebnis. Weiters liegt die Ursache für eine fehlende Luftzirkulation nicht immer nur im oberen Teil der Ware, sondern teilweise auch in der Verpackung bzw. Folierung der Palette. Wird die Ware nämlich mit der Palette durch eine Schrumpffolie so verbunden, dass die Lehrräume im Ladungsträger abgedeckt sind, kann die Luft unter den Paletten nicht zirkulieren.

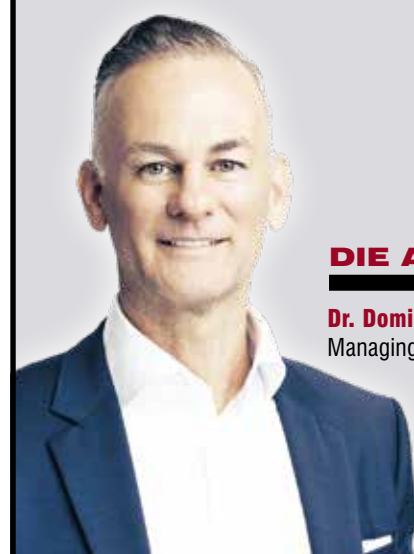
Verladefehler? Die Bestimmungen der CMR und des UGB regeln nicht, wer für die ordnungsgemäße Verladung und Ladungssicherung verantwortlich ist. Mangels einer solchen Regelung wird darauf abgestellt, wer vertraglich hierzu verpflichtet und tatsächlich „Herr der Verladung“ war. Wird die Verladung, wie dies gerade bei Lebensmitteln üblich ist, ausschließlich durch das Verladepersonal und nicht den Fahrer durchgeführt, haftet der Frachtführer zunächst nicht für hieraus resultierende Schäden. Wird die Ware durch das Verladepersonal daher so verladen, dass eine Luftzirkulation nicht gegeben ist, liegt ein klassischer Verladefehler vor, für den der Frachtführer mangels anderweitiger vertraglicher Vereinbarung prinzipiell nicht haften würde. Die Haftung des Fahrers ist allerdings dennoch gegeben, wenn es sich um einen offensichtlichen Verlademangel handelt, welcher für den Fahrer erkennbar ist. Gerade bei derartigen offensichtlichen Mängeln muss der Fahrer daher die Verladeweise rügen,

auch wenn dieser die Verladung nicht selbst vorgenommen hat. Anders gestaltet es sich nur, wenn der Fahrer während der ganzen Beladung nicht anwesend war und beim Schließen der Aufbautüren nicht weiter als die erste Palettenreihe blicken kann. Bei gewöhnlichen Transporten ist es gemäß Art. 11 CMR grundsätzlich Sache des Absenders, dem Frachtführer alle Informationen mitzuteilen und Unterla-

ANZEIGE

Siems & Klein
siems-klein.at

Bremsprüfstände
office@siems-klein.at
Tel. 01-61008-0



DIE AUTOREN

Dr. Dominik Schärmer
Managing Partner

Mag. Alexej Miskovez
Managing Associate

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



NEW GENERATION DAF

Die Zukunft im Bauwesen

Stark, zuverlässig und auf einer preisgekrönten Plattform aufgebaut. Die neue Generation des DAF XDC und XFC ist speziell für die schwierigen Anforderungen des Bau- und Off-Road-Marktes entwickelt. Mit ihrem robusten Design, der besten Direktsicht ihrer Klasse und intelligenten Sicherheitsmerkmalen sind diese Fahrzeuge bereit, jede Herausforderung anzunehmen.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY



AM LETZTEN STAND
Moderne und funktionierende technische Einrichtungen sind unbedingt notwendig, um die ordnungsgemäße Kühlung, Zirkulation und Handhabung zu beweisen.

gen zu übergeben, welche für die Durchführung des Transportes notwendig sind. Besonders bei Kühl- und Pharmatransporten treffen den Spediteur und Frachtführer jedoch ebenfalls weitreichende

Aufklärungs-pflichten. So kam es in einem von uns betreuten Gerichts-verfahren vor, dass Glasbehältnisse nicht temperaturgeführt transportiert wurden und infolge von eisigen Außentemperaturen brachen. Was zunächst nach einem Verpackungsmangel, der zulasten des Absenders geht, aussah, entpuppte sich als Haftung des Frachtführers aufgrund fehlender Aufklärung. Es ist Sache des Frachtführers, mittels Wetterbericht zu eruieren, ob besondere Temperatureinflüsse auf die Ware wirken. Im gegenständlichen Fall hätte der Frachtführer erkennen müssen, dass nicht-temperaturgeführte Glasbehäl-

schreitungen. So sehen Transportbedingungen oder Rahmenverträge gewisse Strafen pro Minute oder Stunde des verspäteten Eintreffens am Entladeort vor. Gemäß Art. 41 CMR hat die CMR einen zwingenden Charakter und sind daher keine vertraglichen Vereinbarungen zulässig, die der CMR zuwiderlaufen. Die Haftung für Lieferfristüberschreitungen ist in der CMR abschließend geregelt. Art. 23 sieht vor, dass der Frachtführer ausschließlich für tatsächliche Schäden haftet und ist diese Haftung bei gewöhnlichem Verschulden mit der Höhe der Fracht beschränkt. Dies bedeutet für den Praxisfall, dass Schadensersatzansprü-

AUF EINEN BLICK

- Bei Pharma- und Lebensmitteltransporten muss durchgehend die vorgeschriebene Temperatur gewährleistet sein.
- Bereits der nicht auszuräumende Schadenverdacht führt zu einem Totalschaden und muss die Ware vernichtet werden.
- Moderne und funktionierende technische Einrichtungen sind unbedingt notwendig, um die ordnungsgemäße Kühlung, Zirkulation und Handhabung zu beweisen.
- Spediteure und Frachtführer müssen den Kunden bei derart sensiblen Waren über die Transporteinwirkungen aufklären und sind verantwortlich für die Gestellung eines richtigen Fahrzeugs.
- Die Zurückbehaltung des Frachtlohns kann dann gerechtfertigt sein, wenn die schadenfreie Ablieferung beispielsweise durch fehlende Temperaturprotokolle noch nicht bewiesen wurde.

Strafen für verspätete Ablieferungen sind unzulässig, da sie den zwingenden Vorschriften der CMR zuwiderlaufen.

nisse aufgrund der Außentemperaturen brechen können und ein gewöhnliches Fahrzeug somit kein taugliches Transportmittel darstellt. Der Frachtführer hätte den Kunden daher darüber aufklären müssen, dass der Transport mit einem Kofferaufbau temperaturgeführt vorzunehmen ist.

Strafen bei Verspätung

Besonders im Lebensmittelbereich kommt es zu ungerechtfertigten Fracht-abzügen aufgrund von Lieferfristüber-

che nur dann zustehen, wenn tatsächlich der Eintritt eines Schadens nachgewiesen wird. Eine Vertragsstrafe stellt keinen Lieferfristschaden dar und ist daher in diesem Zusammenhang nicht zulässig.

Originalpapiere

Die ebenfalls täglich gelebte Praxis einer Zurückbehaltung des Frachtlohns wegen fehlender Originalpapiere ist in den meisten Fällen rechtswidrig. Da es sich bei dem Transportvertrag um einen Werkvertrag handelt, besteht die Haupt-

leistungspflicht des Frachtführers in der schadenfreien Ablieferung beim Empfänger. Sobald der Frachtführer dieser Hauptleistungspflicht nachgekommen ist, entsteht sein Anspruch auf Bezahlung des Frachtlohns. Der Frachtlohn kann daher grundsätzlich nicht vom Fehlen einzelner Papiere abhängig gemacht werden, wenn feststeht, dass die Ware ordnungsgemäß abgeliefert wurde. Im Pharma- und Lebensmittelbereich ist es aber, wie bereits oben beschrieben, unbedingt notwendig, die Einhaltung der vorgeschriebenen Temperatur nachzuweisen. Ohne entsprechenden Nachweis (beispielsweise Temperaturprotokolle) kann gar nicht erst festgestellt werden, ob die Ware tatsächlich schadenfrei angekommen ist. Es ist daher gerade in

ANZEIGE

Siems & Klein
siems-klein.at

Grubenheber
office@siems-klein.at
Tel. 01-61008-0

solchen Konstellationen zulässig, den Frachtlohn zurückzubehalten, bis die schadenfreie Ablieferung durch Übermittlung der entsprechenden Protokolle nachgewiesen ist. Sobald jedoch feststeht, dass die Ware schadenfrei angeliefert wurde, ist die Zurückbehaltung aufgrund fehlender Papiere nicht mehr rechters.

Fazit

Wie die obigen Fälle aufzeigen, führen in der Praxis bereits kleine Fehler, Ungenauigkeiten sowie fehlendes Wissen zu enormen Haftungen bzw. ungerechtfertigten Forderungen. Umso wichtiger sind bestens ausgebildete und rechtssicher agierende Mitarbeiter in derartigen Spezialgebieten. Auch die voranschreitende Digitalisierung und neue Softwaremöglichkeiten vereinfachen den Alltag. Besonders bei Kühltransporten führen technische Überwachungs- und Monitoringeinrichtungen zu einer erheblichen Verbesserung der Beweislage. Fahrzeuge sollten daher stets dem Stand der neuesten Technik entsprechend ausgestattet werden und Subfrachtführer genaueste Vorgaben über technische Anforderungen und Ausstattungen erhalten. <

Vorsorgen ohne Sorgen

Das Interesse an privaten Vorsorgen ist im Steigen begriffen. Warum, ist klar.

Unsere Abteilung für Betriebliche Personenvorsorge kam in den letzten Monaten ordentlich unter Druck – die Anfragen seitens Unternehmen, aber auch durch deren Arbeitnehmer zum Thema „Private Vorsorge“ steigen rasant an. Durch die ständigen öffentlichen Diskussionen über unser Gesundheits- und Pensionsystem ist das Thema aktueller denn je. Während uns die Politik weiterhin erklärt, das alles bestens ist und jeglicher Zweifel an den bestehenden Systemen absurd sei, häufen sich die negativ Meldungen in den Medien – da ist die plötzliche Schließung eines Krankenhauses noch das geringste Problem ...

Limitierter Sozialstaat

Österreich ist ein Sozialstaat, der uns in vielen Bereichen sehr gut absichert. Doch die Leistungen eines Sozialstaates sind limitiert und reichen meist nicht aus, um den Lebensstandard zu halten. Wir bemerken bei den Anfragen verstärkt, dass im Vergleich zu früher Menschen besser informiert sind über die Lücken unseres Sozialsystems. Dass z.B. Freizeitunfälle und deren Dauerfolgen nicht von der gesetzlichen Unfallversicherung abgedeckt sind, obwohl diese 75 Prozent aller Unfälle in Österreich ausmachen. Oder, dass bei krankheitsbedingter Berufsunfähigkeit die durchschnittliche Pension 1.230 Euro p.m. beträgt! Private Vorsorge ist das Schlagwort derzeit, die Kosten dafür schrecken jedoch viele ab, dieses Thema ernsthaft in Angriff zu nehmen. Als Unternehmen kann man hier seinen Mitarbeitern ordentlich unter die Arme

greifen, in dem man den Rahmen dafür schafft, seine individuelle Vorsorge zu begünstigten Konditionen einzukaufen. Zwei Möglichkeiten gibt es: Entweder im Rahmen des § 3 Ziff 15 bis zu 300 Euro im Jahr als freiwillige Sozialleistung für Kranken-, Unfall oder Pensionsversicherung für den Mitarbeiter zur Verfügung zu stellen (ESt und DGA frei) oder durch Abschluss eines Rahmenvertrags mit einer Versicherung seinen Mitarbeitern den Einkauf von Kranken-, Unfall- oder Berufsunfähigkeitsversicherung zu Gruppenkonditionen (bis -25%) auf eigene Rechnung zu ermöglichen.

Es würde hier den Rahmen sprengen, alle Möglichkeiten der Absicherung und Vorteilerbringung darzustellen, daher hier der Hinweis zum „Verein Meine Vorsorge“ (office@verein-meinevorsorge.at), ein Kompetenzzentrum, welches erstmalig die Nutzung der Vorteile einer Einkaufsgenossenschaft für den Bereich der privaten, personenbezogenen Vorsorge umsetzt. Das Modell funktioniert denkbar einfach: Arbeitgeber in Österreich, gleich welcher Rechtsform, werden Mitglieder des Vereins. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten Zugang zu überaus günstigen und attraktiven Konditionen in allen Facetten der privaten Vorsorge, inklusive qualifizierter, individueller Beratung. Für das Unternehmen entsteht keinerlei administrativer Aufwand – der Mitarbeiter handelt seinen Vertrag direkt mit der jeweiligen Versicherung ab.

ZUM AUTOR

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

