

Kühl bleiben

Haftung: Vor allem bei temperaturgeführten Transporten ist Sorgfalt gefragt. Das Abbrechen der Kühlkette oder die mangelnde Dokumentation kann teuer werden.

Logistikdienstleister, die temperaturgeführte Transporte durchführen, werden sich über den kalten Sommer gefreut haben, denn sie haften in der Regel bei Schäden an der empfindlichen Fracht. Die Haftung des Frachtführers für das von ihm beförderte Gut ist grundsätzlich nichts Neues. Beim Transport von Gütern, deren Qualität vom Einhalten bestimmter Temperaturen abhängt, ist er jedoch besonders gefordert: Die Transporttemperatur muss lückenlos überwacht sowie dokumentiert und archiviert werden.

Besonders schwierig ist dies bei Tiefkühlwaren. »Die Verordnung über tiefgefrorene Lebensmittel besagt, dass nach dem Tiefgefrieren die Temperatur des Erzeugnisses bis zur Abgabe an den Verbraucher an allen Punkten ständig bei minus 18 Grad Celsius oder tiefer zu halten ist«, sagt Rechtsanwalt Kay Stolle aus Düsseldorf. »Ferner muss der für die Beförderung Verantwortliche sicherstellen, dass die Lufttemperatur, der die tiefgefrorenen Lebens-

mittel ausgesetzt sind, regelmäßig gemessen und aufgezeichnet wird. Das Temperaturgeschehen muss nachvollziehbar bleiben.« Ansonsten verliere die Ware ihre Verkehrsfähigkeit.

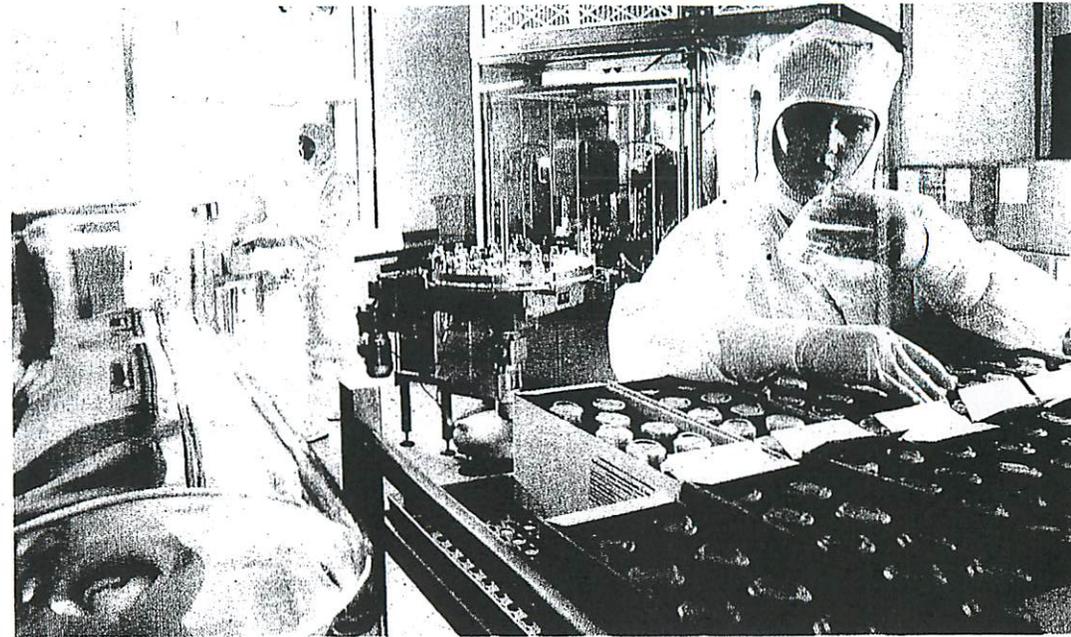
Beim Abbrechen der Kühlkette kann das Transportgut auf zweierlei Weise Schaden nehmen. Bei einer äußeren Substanzverletzung ist die Oberfläche des Transportgutes beeinträchtigt: durch Kratzer und Schrammen, Verschmutzung oder Vermischung, Verknittern oder Verkleben des Gutes sowie Rost- und Nässeschäden.

Bleibt das äußere Erscheinungsbild unversehrt, ist die Ware jedoch durch von außen kommende Einflüsse qualitativ beeinträchtigt, spricht man von einer inneren Substanzverletzung (Beispiel: verdorbener Fisch). Bei fehlerhafter Kühlung tritt Verderb, übermäßige Reifung oder eine verringerte Haltbarkeit ein, sodass die Vermarktungsdauer verkürzt wird. Dies hat der Bundesgerichtshof beispielsweise für den Frischverfall von Röstkaffee bestä-

tigt (Urteil vom 10.2.1983, I ZR 114/81), bei dem sich die Lieferung wegen eines Unfalls des Transportfahrzeugs stark verzögerte.

Pharmaprodukte sind ähnlich heikel. Temperaturabweichungen können die Wirksamkeit der Präparate beeinträchtigen, wenn sich dadurch Wirkstoffe spalten. »Bei Varianzen außerhalb der auf dem Etikett angegebenen Lagerbedingungen kann ein Produkt unter Quarantäne gestellt werden«, sagt Angelos Orfanos, bei DHL verantwortlich für die Bereiche Life Sciences und Healthcare. »Dies bedeutet Lieferverzögerungen und wirkt sich auf die Kundennachfrage oder den Cashflow-Zyklus aus.«

Für Seefracht und Luftfracht gelten globale rechtliche Standards: das Warschauer Abkommen für die Luft- und die Haag-Visby-Regeln für die Seefracht. Beim Transport auf dem Luftweg sorgen die vielen Übergabepunkte für Schwierigkeiten. »Häufige Probleme sind auch Verzögerungen beim Zoll, verpasste Anschlussflüge, unsach-



Heikle Fracht: Temperaturschwankungen gefährden die Wirkungsweise von Pharmaprodukten.

gemäße Lagerung, ungeeignete Verpackung oder extreme Hitze- oder Kälteeinwirkung auf die Waren auf dem Rollfeld des Flughafens«, so DHL-Mann Orfanos. »Bei Seefracht sind die Verfügbarkeit von Kühlraum und Kühlcontaineranschlüssen, das Management von Generatoren sowie die langen Handlingprozesse am Hafen problematisch.«

Die Haftung des Frachtführers bei Landverkehren ist höhenmäßig begrenzt. »Bei Beschädigungen haftet der für die Beförderung Verantwortliche auf einen Betrag von 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm des Rohgewichts des Gutes«, erklärt Fachanwalt Stolle. Dies gelte für nationale ebenso wie für internationale Straßentransporte. Sonderziehungsrechte (SZR) sind eine Recheneinheit des Internationalen Währungsfonds; 1 SZR entspricht derzeit 1,1643 Euro.

Bei Lieferfristüberschreitun-

der Fracht begrenzt«, so regelt es Paragraf 431 Absatz 3 HGB für den nationalen Transport. Ein Schaden kann beispielsweise der entgangene Gewinn durch Produktionsausfall, verkürzte Vermarktungsdauer, Verlust von Kunden oder ein Preisverfall sein. International ist bei Lieferfristüberschreitung die Haftung nach Artikel 23 Absatz 5 CMR auf die einfache Höhe der gezahlten Fracht begrenzt.

Die Haftungsgrenzen finden jedoch keine Anwendung, wenn der Frachtführer vorsätzlich oder leichtfertig gehandelt hat, zum Beispiel wenn ein Fahrzeug mit defekter Kühlung bei Außentemperaturen von 30 Grad Celsius eingesetzt wird (OLG München vom 22.3.2006, 7 U 5212/05). Der Transporteur haftet allerdings nicht, wenn der Auftraggeber die Fracht mangelhaft verpackt oder nicht ordnungsgemäß vorgekühlt hat.

unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Auch kann es auf die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) mit ihren weitreichenden Haftungsbegrenzungen verweisen.

Um erhebliche Haftungsschäden ebenso zu vermeiden wie eine Belastung der Geschäftsbeziehung zwischen Frachtführer und Auftraggeber, Rechtsexperte Stolle: »Bei Warengruppen, deren Marktwert bei nicht termingerechter Ablieferung nicht nur unerheblich verringert wird, sollte ein Vereinbarung geschlossen werden. Diese regelt im Idealfall pauschal zu berücksichtigend Restwerte der Ware und enthält gegebenenfalls detaillierte Regelungen zu Havarieverkäufen. Eine solche Regelung schafft Sicherheit und sorgt dafür, dass alle Beteiligten cool bleiben.«