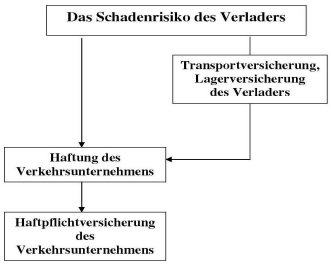
PVK

Teil 1

Das gesetzliche Transportrecht

HORST-DIETRICH THONFELD

Haftung und Versicherung als Instrumente der Schadenbewältigung



1.1 Die Position des Transportrechts im deutschen Rechtsgefüge

Öffentliches Recht	Privatrecht (Zivilrecht)	
	nationales	internationales
Grundgesetz	BGB	Internat. Privatrecht
	Allg. Handelsrecht HGB	Internat., völkerrechtliche Verträge, Incoterms
Verkehrsrecht	**Transportrecht**	
Seerechtliche Übereinkommen	Seefrachtrecht §§ 476 ff HGB	*Haager Regeln* *Haag-Visby-Regeln*
GüKG	Landfrachtrecht §§ 407 ff HGB (verkehrsträgerübergreifend - gilt für jede gewerbliche Güterbeförderung außer Seetransport)	CMR
AEG		Cotif – ER/CIM
LVG		Warschauer Abkommen (WA), Montrealer Übereinkommen (MÜ)
BischG/CLNI		CMNI
Lenkzeitregelungen	Speditionsrecht §§ 453 ff HGB	FIATA-Bedingungen über Transportdokumente (z.B. FBL, FCR, FCT, FWR)
EU-Recht z.B. KabotageVO	Lagerrecht §§ 467 ff HGB	
Gefahrgutvorschriften	Allgemeine Geschäfts-Bedingungen (z.B. ADSp)	
StVO, StVZO		

1.2 Bedeutung und Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen, Ergänzung durch Allgemeine Geschäftsbedingungen

Sinn und Zweck des HGB und Allgemeiner Geschäftsbedingungen
(wie z.B. der ADSp)

Die ordnungsgemäße Erledigung eines Verkehrsvertrages wird oft beeinträchtigt durch:
- von außen kommende Störungen
- Fehler des Versenders
- Fehler des Transportunternehmens

Das HGB und die Geschäftsbedingungen regeln:
- die Pflichten des Versenders vor Transportbeginn
- Die Pflichten des Verkehrsunternehmens nach Transportbeginn, wenn es zu Störungen kommt
- die Rechte des Transportunternehmens auf Entgelt und Schadenersatz
- die Rechte des Geschädigten auf Schadenersatz >>>>>>> Haftung

1.3. Der Vertrag und seine Bestandteile

Rechtsgrundsatz: spezielles Recht hat Vorrang vor allgemeinem Recht!

Individuelle Vereinbarung ist die einzelvertragliche Absprache, in der meist nur die unverzichtbaren Einzelheiten des Vertragsinhalts festgelegt werden.

Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) sind standardisierte Vertragsbedingungen, die regelmäßig gleichartigen Verträgen - ergänzend zur individuellen Vereinbarung - zugrunde gelegt werden.

Gesetzliche Bestimmungen über Verträge beinhalten Problemlösungen für Rechtsfragen, die in der einzelvertraglichen Absprache und ggf. auch in den allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht geregelt wurden.

1.4 Die Haftungsprinzipien

Die Haftungsprinzipien regeln den **Grund der Haftung** und die damit zusammenhängende **Beweislast**.

Grundformen:
Verschuldenshaftung und **Obhutshaftung**.

Sonderformen:
Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast
und **Gefährdungshaftung**

1.4 Die Haftungsprinzipien

- **Verschuldenshaftung**

Verschulden = **Sorgfaltspflichtverletzung**.

Abstufungen: Leichte und grobe Fahrlässigkeit bzw. Vorsatz

Sorgfaltspflichten ergeben sich aus Gesetzen oder vertraglichen Vereinbarungen.

- **Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast**

Bei dieser Sonderform hat der Geschädigte nur die Tatsache zu beweisen, dass es zu einem Schaden am Gut im Gewahrsam des Verkehrsunternehmens kam.

Dann wird **vermutet**, dass dieser Schaden von diesem Verkehrsunternehmen schuldhaft herbeigeführt wurde >> "Haftung für vermutetes Verschulden".

Das als Schadenverursacher vermutete Verkehrsunternehmen kann sich von der Schuldvermutung **entlasten**.

1.4 Die Haftungsprinzipien

- **Obhutshaftung**

Gehaftet wird - auch ohne Verschulden - für alle Ereignisse, die sich im **Gewahrsam** (Obhut)des Frachtführers ereignen:

zwischen Übernahme und Ablieferung.

Diese Obhutshaftung wird durch verschiedene gesetzliche **Haftungsausschlüsse** auf eine

- **Gefährdungshaftung**

reduziert.

Merke:
Obhutshaftung ./. Haftungsausschlüsse = Gefährdungshaftung

Haftungsprinzipien im Vergleich:

Haftungs-prinzip	Verschuldens-haftung	Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast	Gefährdungshaftung
Haftungs-grund	Verschulden (Sorgfaltspflichtverletzung)		Verschulden und Gefahren des Transportmittels
Beweislast für die anspruchs-begründen-den Tatsachen	Anspruchsteller muss Person des Schuldigen und dessen Verschulden beweisen	Anspruchsteller muss nur die Tatsache des Schadeneintritts im Gewahrsam des beauftragten Transportunternehmens beweisen.	
		Das Transportunternehmen muss beweisen, dass der Schaden nicht auf einem Verschulden beruht.	Das Transportunternehmen muss beweisen, dass der Schaden nicht auf Verschulden beruht und nicht aus den Gefahren des Transportmittels resultiert.

1.5 Der Schadenbegriff

Grundsatz des BGB-Schadenersatzrechts ist die Pflicht zur Wiederherstellung des vorherigen Zustandes:
Naturalersatz. >> Alternativ: **Geldersatz**.

Es ist soviel Geld zur Verfügung zu stellen, wie erforderlich ist, um den Geschädigten finanziell so zu stellen, als sei kein schädigendes Ereignis eingetreten > unbegrenzte Haftung!

Diese Schadenersatzpflicht beinhaltet eine Haftung für jede Art von Schaden.
Man unterscheidet folgende Schadenarten:

1. **Sachschaden/Güterschaden**
2. **Vermögensschaden**
   a) **reiner Vermögensschaden**
   b) **Sachfolgeschaden/Güterfolgeschaden**

Im **Frachtrecht** wird die Schadenersatzpflicht auf den **Wertersatz** begrenzt. Die Haftung für **Güterfolgeschäden** wird dadurch ausgeschlossen. Zusätzlich wird für reine Vermögensschäden gehaftet.

2 Gesetzliche Vertragstypen für den Transportbereich

Grundsatz: **"Vertragsfreiheit"**.

Wenn die Vertragspartner mögliche Vertragsstörungen und deren Folgen nicht geregelt haben, kommen die **Vertragstypen des** BGB und HGB zur Geltung.

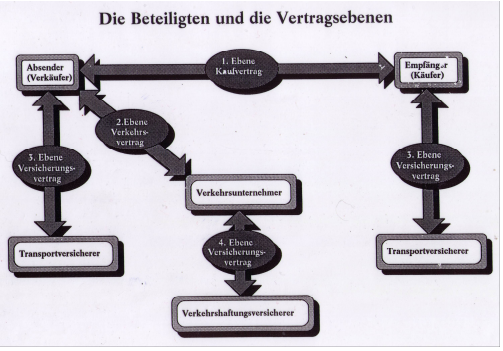
Bei „Leistungsstörungen" muss ein individueller Vertrag einem gesetzlichen „Vertragstyp" zugeordnet werden.

Die Einstufung eines Vertrages unter einen Vertragstyp orientiert sich am **Inhalt** der übernommenen **Vertragspflichten.**

Gesetzliche Vertragstypen für den Transportbereich im Handelsgesetzbuch:

- Frachtvertrag gemäß § 407 HGB,
- Speditionsvertrag gemäß § 453 HGB,
- Lagervertrag gemäß § 467 HGB.

Die Vertragsbeziehungen im Transportgeschäft



Der Kaufvertrag (§ 433 ff. BGB)
löst meist Speditions-/Frachtverträge aus.

Zwei Varianten:

- **Handkauf** (der Käufer erledigt den Transport der gekauften Ware)
- **Versendungskauf** (der Verkäufer ist verpflichtet, durch Abschluss eines Beförderungsvertrages den Transport der Ware zum Käufer zu veranlassen)

Ein Versendungskauf löst zwei Fragen aus:

- wer zahlt die **Transportkosten** und
- wer trägt die **Transportgefahr**.

Bei Versendungskaufverträgen zwischen Kaufleuten trägt der Käufer die Transportgefahr, sofern nichts Gegenteiliges vereinbart wurde.

Kostentragung und Gefahrtragung müssen nicht übereinstimmen!

2.1 Handelsrechtliche Vertragstypen

2.1.1 § 407 Frachtvertrag
(1) Durch den Frachtvertrag wird der **Frachtführer** verpflichtet, das **Gut** zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger **abzuliefern**.
(2) Der **Absender** wird verpflichtet, die vereinbarte **Fracht** zu zahlen.

„Konsensualvertrag" - kein Formerfordernis - auch ohne Frachtbrief wirksam.

Hauptmerkmal der Leistungsverpflichtung ist ein **Erfolg** –
die vollständige, unbeschädigte und pünktliche Ablieferung der Sendung an den richtigen Empfänger!
Misserfolg löst **Gefährdungshaftung** aus**!**

Die Übernahme von Beförderungs**verpflichtungen** bedeutet nicht, dass der Auftragnehmer die vertraglich geschuldeten Leistungen auch selbst erbringen muss >> **vertraglicher Frachtführer!**

2.1.2 Der Speditionsvertrag

§ 453 Speditionsvertrag
(1) Durch den Speditionsvertrag wird der **Spediteur** verpflichtet, die **Versendung des Gutes zu besorgen**.
(2) Der **Versender** wird verpflichtet, die vereinbarte **Vergütung** zu zahlen.

Hauptmerkmal des Speditionsvertrages ist das „Besorgen der Versendung" von Gütern.

Hauptpflicht des Versenders ist es, die vereinbarte **Vergütung** zu zahlen.

Welche konkreten Leistungen als Besorgen der Versendung angesehen werden, ist in § 454 im Detail definiert.

Ein Beispiel zur Verdeutlichung der verschiedenen Phasen der Transportbesorgung:

Eine Maschinenfabrik beauftragt den Spediteur, einige neu entwickelte Maschinen nach Shanghai (China) befördern zu lassen, weil diese Maschinen dort auf einer in 4 Wochen beginnenden Industriemesse ausgestellt werden sollen.

Der Spediteur soll sich auch um die **Verzollung** kümmern und eine **Transportversicherung** eindecken.

§ 454 Besorgung der Versendung
(1) Die Pflicht, die Versendung zu besorgen, umfaßt die Organisation der Beförderung, insbesondere
1. die Bestimmung des Beförderungsmittels und des Beförderungsweges,
2. die Auswahl ausführender Unternehmer, den Abschluß der für die Versendung erforderlichen Fracht-, Lager- und Speditionsverträge sowie die Erteilung von Informationen und Weisungen an die ausführenden Unternehmer und
3. die Sicherung von Schadenersatzansprüchen des Versenders.

(2) Zu den Pflichten des Spediteurs zählt ferner die Ausführung sonstiger vereinbarter auf die Be-förderung bezogener Leistungen wie die Versicherung und Verpackung des Gutes, seine Kennzeichnung und die Zollbehandlung. Der Spediteur schuldet jedoch nur den Abschluß der zur Erbringung dieser Leistungen erforderlichen Verträge, wenn sich dies aus der Vereinbarung ergibt.

Grundprinzip des Speditionsrechts ist die Verpflichtung, **das Interesse des Auftraggebers zu wahren**.

Daraus ergibt sich auch der Grundsatz der **Spediteurhaftung**:

wird das Interesse des Versenders durch **schuldhafte** Handlungen des Spediteurs verletzt, kann daraus eine Verpflichtung zur Schadenersatzleistung entstehen –

Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast!
Unbegrenzte Haftung!

Der Spediteur als Geschäftsbesorger kann nur **reine Vermögensschäden** auslösen**!**

2.1.3 Abgrenzung zwischen Speditions- und Frachtrecht

Welcher **Vertragstyp** Anwendung findet, ist von erheblicher Bedeutung für die Beantwortung der Frage,

- ob das Verkehrsunternehmen überhaupt haftpflichtig ist und
- in welcher Höhe ggf. Ersatz zu leisten ist.

Nach § 453 ist ein Vertrag **insoweit** als Speditionsvertrag zu werten, als

- der Spediteur die Versendung des Gutes besorgt.

Nach § 407 ist ein Vertrag **insoweit** als Frachtvertrag zu werten, als sich

- der Auftragnehmer „verpflichtet", das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger auszuliefern und
- der Auftraggeber „verpflichtet", die vereinbarte Fracht zu zahlen.

Wer die **Fracht** kassiert, gilt für damit bezahlte Transportleistung als vertraglicher Frachtführer!

Ein Speditionsvertrag im Sinne von § 453 HGB wird zwangsläufig um frachtrechtliche Elemente „angereichert", wenn sich die Vertragspartner einig darüber sind,

➢ dass der Zweck und Erfolg des Vertrages auch darin besteht, das Gut dem Empfänger auszuliefern (Ablieferungs-verpflichtung, nicht nur Organisationsverpflichtung)

➢ **und** ein Entgelt vereinbart wird, das sowohl die Kosten der Besorgung (Vergütung > § 453) als auch der Ausführung des Transportes (Fracht > § 407) beinhaltet.

Diese Form des Speditionsvertrages bezeichnet das HGB als **Fixkostenspedition** (§ 459).

§ 459 Spedition zu festen Kosten
Soweit *ein Speditionsvertrag geschlossen wurde und* als Vergütung ein bestimmter Betrag vereinbart ist, der Kosten für die Beförderung einschließt, hat der Spediteur *zusätzlich zu seinen Rechten und Pflichten als Spediteur* **hinsichtlich der Beförderung** die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters.

Eine Fixkostenvereinbarung kann in der Festlegung eines Pauschalpreises oder in Form einer Preisliste bestehen.

Rechtsfolge von Fixkostenspedition:

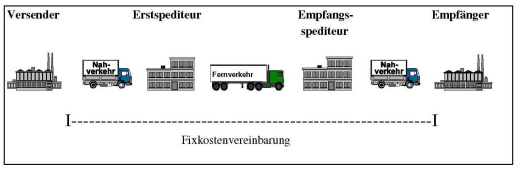
- Für die **Transportorganisation** sowie „**beförderungsbezogene speditionelle Nebenpflichten**" bleibt es bei der Geltung des **Speditionsrechts**.
- Für alle durch die vereinbarte Vergütung „**bezahlten Beförderungsleistungen**" gilt der Spediteur jedoch haftungsrechtlich als **vertraglicher Frachtführer**.
- **Aber welches Frachtrecht gilt??**

Welches Frachtrecht gilt für den Fixkostenspediteur?

1. Erstreckt sich die Fixkostenvereinbarung auf **innerdeutsche Beförderungen**, haftet der Spediteur nach dem allg. Frachtrecht der §§ 407 ff., weil alle Verkehrsmittel dem gleichen Frachtrecht unterliegen.

2. Erstreckt sich die Fixkostenvereinbarung auf einen **internationalen unimodalen** Transport, haftet der Spediteur nach dem Frachtrecht, welches für die geschuldete Beförderungsleistung gilt.

3. Erstreckt sich die Fixkostenvereinbarung auf einen internationalen Transport mit **verschiedenartigen Beförderungsmitteln**, haftet der Spediteur nach den Sondervorschriften über den **multimodalen Transport** (§§ 452 ff).



Wenn es sich hierbei um einen **insgesamt internationalen** Transport handelt, der ausnahmslos mit LKW ausgeführt wird, handelt es sich um einen **unimodalen** Transport. Der Fixkostenspediteur haftet gegenüber dem Auftraggeber für die gesamte Beförderung nach CMR.

„Multimodaler Transport" (§ 452 – 452 d)

Eine Transportsituation wird als „Multimodaler Transport" bezeichnet, wenn ein Verkehrsunternehmen (Fixkostenspediteur)

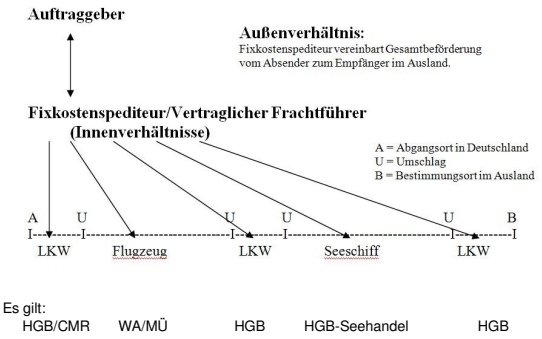
- über eine internationale Gesamtbeförderung einen durchgehenden, einheitlichen Frachtvertrag abschließt und

- diese Gesamtbeförderung **nacheinander** durch mindestens zwei
  - technisch und
  - haftungsrechtlich
  unterschiedliche Verkehrsmittel ausgeführt wird.

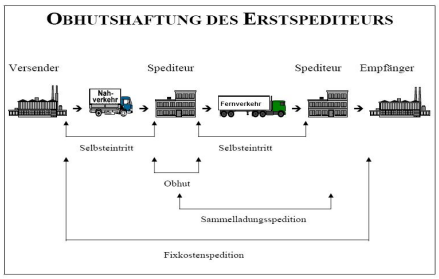
Problem: nach welchen Rechtsvorschriften haftet der Spediteur als multimodaler Frachtführer?

In Betracht kommen HGB-Frachtrecht oder das Frachtrecht der Teilstrecke, auf welcher der Schaden eintrat (Frachtrecht des schadenauslösenden Frachtführers).

Die Problemlösung des HGB differenziert danach, ob der „Schadenort" **bekannt** oder **unbekannt** ist.



Auch ohne Fixkostenspedition kann der Spediteur in eine Haftung nach Frachtrecht gelangen -
durch **Selbsteintritt**, **Sammelladungsspedition** oder **Obhut** am Gut hat, ohne dieses zu befördern (Umschlagstätigkeit der Spediteure).
Die unterschiedliche Reichweite der frachtrechtlichen Haftung des Spediteurs kann bildlich wie folgt dargestellt werden:



Die Einordnung einer Leistung in den richtigen Vertragstyp ist von Bedeutung, weil Fracht- und Speditionsrecht **unterschiedliche Haftungssysteme** enthalten! Die Tabelle zeigt die wesentlichen Unterschiede auf.

Der Spediteur mit Rechten und Pflichten eines Geschäftsbesorgers	Der Spediteur mit Rechten und Pflichten eines Frachtführers
Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast (Haftung für vermutetes Verschulden)	Verschuldensunabhängige Obhutshaftung für Verlust, Beschädigung und Verspätung; Verschuldenshaftung nur für „sonstige Vermögensschäden“
Unbegrenzte, aber dispositive Haftung; Haftungsbegrenzungen können nach Belieben durch AGB vereinbart werden	Halbzwingende Haftungsregelungen mit Haftungsbegrenzungen; Nur die Haftungsbegrenzung für Güterschäden kann innerhalb des „Haftungskorridors“ durch AGB verändert werden

3 Das Frachtrecht des HGB (§§ 407 ff)

3.1 Die Systematik des HGB

Der „Sphärengedanke“ des HGB-Frachtrechts

Risikosphäre des Frachtführers = ungewöhnliche Transportereignisse	Risikosphäre des Absenders = Haftungsausschlüsse
§ 425: Güter- und Verspätungsschäden, die in der Obhut des Frachtführers eintreten, sofern nicht ein Haftungsausschluss nach §§ 426, 427 vorliegt	§§ 426, 427: Schäden, für die der Frachtführer nicht zu haften hat: •Unabwendbares Ereignis •Verpackungsmängel •Ladetätigkeiten von Absender und Empfänger •Beschaffenheitsschäden •Ungenügende Kennzeichnung •Beförderung mit offenen Fahrzeugen •Beförderung lebender Tiere

3.2 Haftung des Frachtführers (§§ 425 – 439 HGB) Haftungsbegrenzungen im HGB-Frachtrecht

Schadenart	Haftungsbegrenzung
Güterschäden (§ 431, Abs. 1)	Wert des Gutes am Ort der Übernahme; Regelhaftung: 8,33 SZR/kg, abweichende Vereinbarungen sind möglich zwischen 2 SZR/kg und 40 SZR/kg zusätzlich sind in voller Höhe zu erstatten: Fracht, öff. Abgaben und sonstige Kosten aus Anlass der Beförderung
Verspätungsschäden (§ 431, Abs.3)	3-facher Frachtbetrag
Nachnahmefehler (§ 422)	Betrag der Nachnahme
Verlust oder unrichtige Verwendung von Urkunden (§ 419, Abs.2)	Betrag, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre
Sonstige Vermögensschäden (§ 433)	3-facher Betrag, der bei Verlust zu zahlen wäre

Die Haftungsbegrenzungen und auch der Haftungsausschluss für Güterfolgeschäden entfallen, wenn der Frachtführer einen Schaden leichtfertig verursachte.

Eine solche Leichtfertigkeit („qualifiziertes Verschulden“) wird nach der Rechtsprechung stets dann vermutet, wenn Güter abhanden gekommen sind.

Zusätzlich zu der ggf. begrenzten Haftung hat der Frachtführer noch die **aus Anlass des Transportes angefallenen Kosten** zu **erstatten** (§ 432).

Hierbei handelt es sich in der Regel um die Frachtkosten.

Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen

Äußerlich erkennbare Schäden müssen **sofort bei Ablieferung** angezeigt werden.

Der Schadenvorbehalt muss **Art** und **Umfang** des Schadens **hinreichend deutlich** kennzeichnen.

Für äußerlich erkennbare Schäden, die sofort angezeigt wurden, ist der Frachtführer haftpflichtig, es sei denn er kann beweisen, dass der Schaden durch ein Ereignis eintrat, für welches ein Haftungsausschluss gilt.

Für **verdeckte Schäden** gilt folgendes:

- Wird der verdeckte Schaden innerhalb von 7 Tagen nach Ablieferung dem Frachtführer angezeigt, muss der Anspruchsteller beweisen, dass der Schaden im Obhutszeitraum des Frachtführers eingetreten ist.
- Wird der verdeckte Schaden dagegen nicht innerhalb von 7 Tagen nach Ablieferung, sondern erst später angezeigt, kann der Anspruchsteller keine Ansprüche mehr durchsetzen.
- Zur Wahrung der 7-Tage-Frist genügt der Nachweis der rechtzeitigen **Absendung** der Schadenanzeige.

Schadenart	Rechtsgrundlage	Haftungsbegrenzung
Güterschäden: Wert des Gutes am Ort der Übernahme; zusätzlich sind zu erstatten: Fracht, öff. Abgaben und sonstige Kosten aus Anlass der Beförderung in voller Höhe	HGB (§ 431, Abs. 1) CMR (Art. 23 Abs.3)	8,33 SZR/kg
	ER/CIM (Art. 40, § 2) MÜ (Art. 22.3)	17 SZR/kg
	WA (Art. 22)	250 Goldfranken/kg = 27,35 €/kg
	CMNI (Art. 20 Abs. 1) *) HVR (= HGB-Seerecht)	2 SZR/kg oder 666,67 SZR je Packstück
Verspätungsschäden	HGB (§ 431, Abs.3)	3-facher Frachtbetrag
	ER/CIM (Art. 43, § 1)	4-facher Frachtbetrag
	CMR (Art. 23 Abs. 5) CMNI (Art. 20 Abs. 3)	1-facher Frachtbetrag
	WA (Art. 19 mit Art. 22)	27,35 €/kg
	MÜ (Art. 23.3)	17 SZR/kg
Nachnahmefehler	HGB (§ 422) = WA/MÜ CMR (Art. 21) ER/CIM (Art. 17, § 3)	Betrag der Nachnahme
Verlust oder unrichtige Verwendung von Urkunden	HGB (§ 419, Abs.2) CMR (Art. 11 Abs.3)	Betrag, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre
Sonstige Vermögensschäden (positive Vertragsverletzung)	HGB (§ 433), gilt auch für internationale Transporte	3-facher Betrag, der bei Verlust zu zahlen wäre
Bewusste grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz	HGB (§ 435) CMR (Art. 29) WA (Art. 25) ER/CIM (Art. 36) CMNI (Art. 21) HVR (=HGB-Seerecht)	Unbegrenzte Haftung
	MÜ (Art. 23.5)	Haftungsbegrenzungen gelten auch bei grober Fahrlässigkeit und Vorsatz

4 Logistikverträge

Wann ist ein Vertrag ein Logistikvertrag?

Transport-, Speditions- und/oder Lagerleistungen gem. §§ 407 ff. HGB sind stets die Basis eines Logistikvertrages.
Im Zusammenhang damit werden Zusatzleistungen erbracht, für welche das **Werk- oder Dienstvertragsrecht** des BGB Anwendung finden.

Beispiele für logistische Zusatzleistungen:

- Aufbau von Verkaufsdisplays und Preisauszeichnung der Waren
- Montage eines kpl. Armaturenbretts für die Automobilproduktion
- Umstellung elektrischer Geräte auf eine andere Spannung
- Einbau von Decodern in Fernsehgeräte aus Fernost
- Montage/Demontage von Maschinen- oder Industrieanlagen
- Vermischen von 2 Produkten in einem bestimmten Mengenverhältnis
- Aufbügeln und „Finishen" von Textilien
- Erledigung des Bestellmanagements eines Händlers

Ergebnis: typengemischter Vertrag

4 Logistikverträge

Ein Logistikvertrag als typengemischter Vertrag kann folgende Vertragstypen beinhalten:

Leistungsbereich	Rechtsgrundlage	Haftungssystem
Transportorganisation und Lagerung	§§ 453 ff HGB Speditionsvertrag §§ 467 ff HGB Lagervertrag	Verschuldenshaftung ohne Haftungsbegrenzung, unbegrenzt dispositiv
Beförderungsleistungen (im Selbsteintritt oder durch Dritte)	§§ 407 ff HGB §§ 458 - 460 Abs. 1 HGB ggf. internat. Frachtrecht	Verschuldensunabhängige, begrenzte Obhutshaftung, nur bei Individualvereinbarung dispositiv
Bearbeitung des Gutes	§§ 631 ff BGB - Werkvertrag Produkthaftungsgesetz	Verschuldenshaftung ohne Haftungsbegrenzung, dispositiv; Gewährleistungs- und Nachbesserungspflicht Produkthaftung
Preisauszeichnung etc.	§§ 611 ff. BGB - Dienstvertrag	Verschuldenshaftung ohne Haftungsbegrenzung, dispositiv

4 Logistikverträge

Ein Logistikvertrag ist stets ein **Rahmenvertrag.**

Die in der Praxis als Logistikverträge bezeichneten Rahmenverträge lassen sich in 3 Gruppen einteilen:

- **Speditionsübliche Logistik:** Rahmenvertrag über **ausschließlich speditionsübliche** (transport- und lagerungsbezogene) Tätigkeiten.
  - Alle hieraus entstehenden Vertragsstörungen werden durch Vereinbarung der ADSp vernünftig geregelt.
- **Zuruflogistik**: Rahmenvertrag über **speditionsübliche und einfache werkvertragliche** Tätigkeiten (Logistikunternehmer als verlängerte Werkbank des Kunden).
  - Alle hieraus entstehenden Vertragsstörungen werden durch gleichzeitige Vereinbarung der ADSp und der Logistik-AGB vernünftig geregelt.
- Kontraktlogistik. **Outsourcing-Verträge** mit umfangreichen werk- und dienstvertraglichen Leistungsbereichen.
  - Ein solcher Vertrag wird **individuell** ausgehandelt. Einzelne Bestimmungen aus den ADSp und Logistik-AGB können als „Formulierungshilfe" verwendet werden.

4 Logistikverträge

Rechtliches Problem des typengemischten Logistikvertrages:

die verschiedenen gesetzlichen Vertragstypen regeln in unterschiedlicher Weise die sich **aus Leistungsstörungen ergebenden Rechtsfolgen**.

- BGB-Vertragstypen > unbegrenzte Haftung > nicht in vollem Umfang versicherbar
- Werkvertragliche Leistungen > zusätzlich Gewährleistungsansprüche, die kein Versicherer abdeckt.

Daher unverzichtbar, durch **individuelle Vereinbarungen** oder **AGB** Begrenzungen der Haftungs- und Gewährleistungsverpflichtungen zu erreichen.

Als AGB kommen die **ADSp** und **ergänzend** dazu die **Logistik-AGB** in Betracht.

- Die ADSp regeln Tätigkeiten, für die das gesetzliche Fracht-, Speditions- und Lagerrecht gilt.
- Die Logistik-AGB regeln ergänzend die Tätigkeiten, für die das Werk- und Dienstvertragsrecht des BGB zur Anwendung kommt.

Wird ein Vertrag unter Einbeziehung der genannten AGB geschlossen, kann sich die individuelle Ausgestaltung des Vertrages auf die Leistungsbeschreibung und die Entgeltregelungen beschränken.