

IHK Fachwirt für Güterverkehr und Logistik Unterrichtsbegleitendes Handout

2. Erstellen von Güterverkehrs- und Logistikdienstleistungen

2.1 Planen, Steuern und Optimieren von Güterverkehrs- und Logistikdienstleistungen

2.1.6. + 2.1.7 Erstellung von Logistikverträgen; Verträge mit Verkehrsträgern und für Güterverkehrsdienstleistungen

Diese Unterlagen unterliegen dem Copyright des Autors.

Die Nutzung ist ausschließlich zu privaten, nichtkommerziellen Zwecken, im Rahmen der Weiterbildung zum Fachwirt für Güterverkehr und Logistik bei der IHK Karlsruhe gestattet.

Darüber hinaus ist die Vervielfältigung bzw. Nutzung und Weitergabe – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung des Autors gestattet.

Haftungsausschluss:

Der Autor erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Unterlagen. Irrtümer bleiben ausdrücklich vorbehalten.

IHK Fachwirt für Güterverkehr und Logistik

Transportrecht in Güterverkehr und Logistik

Unterrichtsskript

Inhalt

1. Das Transportrecht im deutschen Rechtssystem
2. Grundbegriffe des Transportrechts
 - 2.1 Die Akteure des Transportwesens
 - 2.2 Schadenarten
 - 2.3 Haftung
 - 2.3.1 Haftungsprinzipien
 - 2.3.2 Sinn und Zweck von Haftungsregelungen
 - 2.3.3 Exkurs: Haftung und Versicherung
 - 2.4 Transportdokumente und ihre Funktion
3. Verständnisfragen zu 1. und 2.
4. Verkehrsverträge und ihre Grundlagen
 - 4.1 Der Vertrag
 - 4.2 Vertragstypen
 - 4.2.1 Verträge des HGB
 - 4.2.1.1 Frachtvertrag
 - 4.2.1.2 Speditionsvertrag
 - 4.2.1.3 Lagervertrag
 - 4.2.2 Verträge des BGB
 - 4.2.2.1 Kaufvertrag
 - 4.2.2.2 Werkvertrag
 - 4.2.2.3 Geschäftsbesorgungsvertrag
 - 4.2.2.4 Verwahrungsvertrag
 - 4.3 Einschränkung / Ergänzung der gesetzlichen Regelungen durch AGB's
 - 4.4 Verständnisfragen
5. Das allgemeine deutsche Frachtrecht nach HGB
 - 5.1 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien
 - 5.1.1 Hauptpflichten
 - Siehe 4.2.1.1
 - 5.1.2 Nebenpflichten,
 - 5.1.2.1 Frachtbrief § 408
 - 5.1.2.2 Gefährliches Gut, § 410
 - 5.1.2.3 Verpackung und Kennzeichnung, § 411
 - 5.1.2.4 Verladen und Entladen, § 412
 - 5.1.2.5 Begleitpapiere, § 413
 - 5.1.2.6 Haftung des Absenders, § 414
 - 5.1.2.7 Nachträgliche Weisungen, § 418
 - 5.1.2.8 Beförderungs- und Ablieferhindernisse, § 419
 - 5.1.2.9 Frachtzahlung und Berechnung, § 420

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

- 5.1.2.10 Rechte des Empfängers, Zahlungspflicht, § 421
 - 5.1.2.11 Nachnahme, § 422
 - 5.1.2.12 Lieferfrist, § 423
 - 5.1.3 Verständnisfragen
 - 5.2 Frachtführerhaftung
 - 5.2.1 Haftung für Güter- und Vermögensschäden, Schadenteilung, § 425
 - 5.2.2 Haftungsausschlüsse, §§ 426, 427
 - 5.2.3 Haftung für andere, § 428
 - 5.2.4 Haftungsumfang
 - 5.2.4.1 Wertersatz, § 429
 - 5.2.4.2 Schadenfeststellungskosten, § 430
 - 5.2.4.3 Haftungshöchstbetrag, § 431
 - 5.2.4.4 Ersatz sonstiger Kosten, § 432
 - 5.2.4.5 Haftungshöchstbetrag bei sonstigen Vermögensschäden, § 433
 - 5.2.4.6 Außervertragliche Ansprüche, § 434
 - 5.2.4.7 Haftung der Leute, § 436
 - 5.2.4.8 Wegfall der Haftungsbegrenzungen bzw. -befreiungen, § 435
 - 5.2.5 Ausführender Frachtführer, § 437
 - 5.3 Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen
 - 5.3.1 Schadenanzeige, § 438
 - 5.3.2 Verjährung, § 439
 - 5.4 Pfandrechte, §§ 440 – 442
 - 5.5 Abweichende Vereinbarungen, § 449
 - 5.6 Verständnisfragen
6. Das allgemeine Speditionsrecht nach HGB
- 6.1 Der Spediteur mit den Rechten und Pflichten eines Geschäftsbesorgers, §§ 453 – 457
 - 6.2 Abgrenzung zwischen Speditions- und Frachtvertrag
 - 6.3 Der Spediteur mit den Rechten und Pflichten eines Frachtführers, §§ 458 - 461
 - 6.3.1 Selbsteintritt, § 458
 - 6.3.2 Spedition zu festen Kosten, § 459
 - 6.3.3 Sammelladung, § 460
 - 6.3.4 Haftung des Spediteurs, § 461
 - 6.3.5 Haftung für andere, § 462
 - 6.3.6 Verjährung, § 463
 - 6.3.7 Pfandrecht, § 464
 - 6.3.8 Abweichende Vereinbarungen, § 465
 - 6.4 Verständnisfragen
7. Intermodale Beförderungen, §§ 452-452d HGB

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

8. Internationales Frachtrecht
 - 8.1 Zwingende internationale Vorschriften im Überblick
 - 8.2 Vertragspartner unterschiedlicher Nationalität / Rechtswahlmöglichkeiten
9. Verständnisfragen zu 7. und 8.
10. Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) 2003
 - 10.1 Die ADSp als Zusatzbaustein zu den gesetzlichen Bestimmungen
 - 10.1.1 Die „Erfinder“ der ADSp
 - 10.1.2 Vereinbarung der ADSp als Vertragsbestandteil
 - 10.1.3 Anwendungsbereiche der ADSp
 - 10.1.3.1 Personell, Ziff. 2.4
 - 10.1.3.2 Sachlich, Ziff. 2.1
 - 10.1.3.2.1 Bereiche für welche die ADSp nicht gelten, Ziff. 2.3
 - 10.1.3.2.2 Verhältnis zu anderen Bedingungen, Ziff. 2.5
 - 10.1.3.2.3 Geschäftsbedingungen Dritter, Ziff. 2.6 und 2.7
 - 10.1.4 Verständnisfragen
 - 10.2 Regelungen zur Vertragsabwicklung
 - 10.2.1 Sorgfaltspflicht des Spediteurs, Ziff. 1
 - 10.2.2 Auftrag, Übermittlungsfehler, Inhalt, besondere Güterarten, Ziff. 3
 - 10.2.3 Verpackung, Untersuchung, Signierung, Paletten, Zollamtliche Abwicklung, Kontrollpflichten, Quittung, Ziff. 4 – 8
 - 10.2.4 Weisungen, Frachtüberweisung, Nachnahme, Ziff. 9 und 10
 - 10.2.5 Fristen, Ziff. 11
 - 10.2.6 Hindernisse, Ablieferung, Auskunfts- und Herausgabepflicht, Ziff. 12 – 14
 - 10.2.7 Verfügte Lagerungen, Ziff. 15
 - 10.2.8 Entgelte, Ziff. 16 - 20
 - 10.2.9 Verständnisfragen
 - 10.3 Haftungsregelungen
 - 10.3.1 Haftung und Abtretung von Ersatzansprüchen, Ziff. 22
 - 10.3.2 Haftungsbegrenzungen, Ziff. 23
 - 10.3.3 Haftungsbegrenzungen bei verfügbarer Lagerung, Ziff. 24
 - 10.3.4 Beweislast, Ziff. 25
 - 10.3.5 Außervertragliche Ansprüche, Ziff. 26
 - 10.3.6 Qualifiziertes Verschulden, Ziff. 27
 - 10.3.7 Erfüllungsort, Gerichtsstand, Anzuwendendes Recht, Ziff. 30
 - 10.3.8 Verständnisfragen
 - 10.4 Regelungen zur Versicherung
 - 10.4.1 Transport- und Lagerversicherung, Ziff. 21
 - 10.4.2 Haftungsversicherung, Ziff. 29
 - 10.4.3 Verständnisfragen

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

- 11. Luftfrachtrecht
 - 11.1 Akteure
 - 11.2 Rechtsgrundlagen
 - 11.2 Nationales Luftfrachtrecht nach HGB
 - 11.4 Internationales Luftfrachtrecht
 - 11.4.1 WA/HP
 - 11.4.2 MÜ
 - 11.4.3 Vergleich von WA/HP und MÜ
 - 11.4.4 IATA-Beförderungsbedingungen
 - 11.4.5 Rangfolge der Vorschriften
 - 11.5 Luftfrachtersatzverkehr
 - 11.6 Bearbeitung von Luftfrachtschäden
 - 11.7 Regressführung gegen ein Luftfrachtunternehmen
 - 11.8 Versicherungen im Luftfrachtverkehr
 - 11.9 Verständnisfragen
- 12. Seefrachtrecht
 - 12.1 Akteure
 - 12.2 Rechtsgrundlagen
 - 12.2.1 Konnossementsbedingungen
 - 12.2.2 Die Haager Regeln
 - 12.2.3 Die Haag-Visby Regeln
 - 12.2.4 Die Hamburg Regeln
 - 12.2.5 Rotterdam-Regeln
 - 12.2.6 Umsetzung in nationales Recht
 - 12.3 Frachtvertragstypen
 - 12.4 Abwicklung des Seefrachtvertrages
 - 12.5 Haftungsprinzip
 - 12.6 Haftungsumfang und -ausschlüsse
 - 12.7 Höchsthaftung
 - 12.8 Erlöschen von Ansprüchen und Verjährung
 - 12.9 Schadenreklamation
 - 12.10 Havarie Grosse
 - 12.11 Haftung des Reeders
 - 12.12 Schadenbearbeitung
 - 12.13 Versicherungen
 - 12.14 Verständnisfragen
- 13. Binnenschifffahrtsrecht
- 14. Eisenbahnfrachtrecht
- 15. Umzugsgut- und Möbeltransport
- 16. Logistikverträge
- 17. Training / Besprechung Prüfungsaufgaben

1. Das Transportrecht im deutschen Rechtssystem

Folie 2

3 Rechtsbereiche:

1. **Strafrecht:** Hier nicht relevant

2. **Öffentliches Recht:** Staat → Bürger, Unternehmen

Verkehrsrecht: Verkehrsträgerbezogene Regelungen der Voraussetzungen der Erbringung einer Transportleistung durch ein Transportunternehmen.

Keine Haftungsregelungen im Verhältnis Auftraggeber und Auftragnehmer.

Verletzung der Vorschriften sind Ordnungswidrigkeiten, die mit Verwarnungs- und Bußgeldern oder auch Strafen belegt werden können.

3. **Privatrecht:** Bürger → Bürger

Wichtiger Teil: Regelungen des Vertragsrechts im BGB.

Auch Transportrecht als Teil des HGB ist im

Privatrecht angesiedelt.

Transportrecht regelt Vertragsbeziehungen zwischen den Auftraggebern und Auftragnehmern von Verkehrsverträgen (Speditions-, Fracht-, Lagerverträge).

2. Grundbegriffe des Transportrechts

2.1 Die Akteure des Transportwesens

- Vertraglicher Frachtführer: Verpflichtet sich gegenüber dem Auftraggeber das Gut zu befördern und beim Empfänger abzuliefern. Er muss Transport nicht selbst ausführen.
- Ausführender Frachtführer: Übernimmt im Auftrag des vertragl. Frachtführers die Ausführung des Transportes und Ablieferung des Gutes beim Empfänger.
- Absender: Auftraggeber, der mit Frachtführer Frachtvertrag abschließt.
- Spediteur: Verpflichtet sich Transport zu besorgen (organisieren).
- Versender: Auftraggeber, der mit Spediteur einen Speditionsvertrag abschließt.
- Verfrachter: Verpflichtet sich Güter mit einem Seeschiff zu befördern.
- Befrachter: Auftraggeber, der mit Verfrachter einen Seefrachtvertrag abschließt.

- Lagerhalter: Verpflichtet sich Güter zu lagern und aufzubewahren.
- Einlagerer: Auftraggeber, der mit dem Lagerhalter einen Lagervertrag abschließt.

2.2 Schadenarten

- Schadenbegriff

§ 249 BGB Art und Umfang des Schadensersatzes

(1) Wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre.

(2) Ist wegen Verletzung einer Person oder wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Bei der Beschädigung einer Sache schließt der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist.

Grundsatz: Naturalersatz (Naturalrestitution)
Falls nicht möglich: Geldersatz

Folie 4

Da im Transportrecht die Haftung für verschieden Schadenarten unterschiedlich geregelt ist, muss unterschieden werden zwischen:

- Sach- bzw. Güterschaden

Beschädigung und Verlust (auch Teilverlust) einer Sache (beweglicher oder unbeweglicher Gegenstand)

- Vermögensschaden

-reiner Vermögensschaden: Wirtschaftl. Einbuße, die unabhängig von einem Sachschaden entsteht (Lieferfristüberschreitung, Nachnahmefehler, Unterlassene Versicherungseindeckung)

- Sachfolge- bzw. Güterfolgeschaden: Vermögensschaden, der aus einem Sachschaden resultiert.

Beispiel: Maschine wird beim Transport beschädigt, Reparatur dauert lange, durch Ausfallzeit der Maschine entsteht Produktionsausfall.

Die Unterscheidung der Vermögensschäden ist im Transportrecht sehr wichtig, da im Frachtrecht die Haftung für Güterfolgeschäden ausgeschlossen und für reine Vermögensschäden stark eingeschränkt ist. Im Frachtrecht gilt deshalb nicht das Schadenersatzprinzip, sondern

das Wertersatzprinzip (Haftung für Güterschäden bis zum Wert des Gutes).

2.3 Haftung

2.3.1 Haftungsprinzipien

Es gilt zwei Prinzipien zu unterscheiden: Verschuldens- und Obhutshaftung.

Innerhalb der Verschuldenshaftung ist die Variante der Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast (Haftung für vermutetes Verschulden) und innerhalb der Obhutshaftung die eingeschränkte Variante der Gefährdungshaftung zu beachten.

Folie 6

- Verschuldenshaftung:

Grundsätzliches Haftungsprinzip in BGB und HGB.

Verschulden = Sorgfaltspflichtverletzung (ergeben sich aus Gesetzen oder Verträgen).

Art des Verschuldens = Fahrlässigkeit (einfache und grobe) und Vorsatz

Der Geschädigte hat Beweislast für alle Einzelheiten des schuldhaften Handelns des Schädigers (Zeugen, Anerkenntnis, Gutachten).

Dies würde beim Gütertransport allerdings in den meisten Fällen dazu führen, dass ein Schadenersatzanspruch nicht durchgesetzt werden könnte (Wie sollte bewiesen werden können wer den Schaden verursachte, wie dies geschah und ob dieser schuldhaft handelte?)

Um dies zu vermeiden gibt es im Transportrecht u.a. die

- Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast

Der Geschädigte braucht nun nicht alle o.g. Einzelheiten zu beweisen. Er muss lediglich beweisen, dass es während des Transportes (auch Lagerung) im Gewahrsam des Verkehrsunternehmens zu einem Schaden am Gut gekommen ist.

Es gilt dann die Haftung des Verkehrsunternehmens für vermutetes Verschulden.

Es genügt also als Beweis schon ein vom abliefernden Fahrer gegengezeichneter Schadenvermerk (Abschreibung) in den Frachtpapieren, um ein vermutetes Verschulden des Verkehrsunternehmens zu begründen (keine reine Quittung).

Entlastung möglich durch Beweis, dass kein Verschulden vorliegt (z.B. Verpackungsmangel, Einwirkung von Hitze und Kälte) oder durch Beweis, dass ein anderes Unternehmen den Schaden verursacht hat.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Gilt im Speditions-, Lager-, Seefracht-, Int. Binnenschiffahrts- (CMNI) und Int. Luftfrachtrecht (WA).

- Obhutshaftung als Gefährdungshaftung

Da ein nicht unerhebliches Schadenpotential beim Gütertransport auch ohne ein Verschulden eines Verkehrsunternehmens gegeben ist, hat der Gesetzgeber diese weitgehend einer verschuldensunabhängigen Haftung unterworfen.

Es gilt Obhutshaftung = Haftung für Ereignisse, die während des Gewahrsams (Obhut) am zu befördernden Gut eintreten.

Beginn: Körperliche Übernahme des Gutes.

Ende: Ablieferung (Empfänger kann und will auf das Gut körperlich zugreifen).

Da die Obhutshaftung jedoch auch zu einer Haftung für Gefahren führen würde, die nicht aus dem Gefahrenpotential der verwendeten Verkehrsmittel resultieren (Höhere Gewalt, Mangelhafte Verpackung, Temperatureinflüsse), wurde diese durch diverse gesetzliche Haftungsausschlüsse auf eine Gefährdungshaftung reduziert.

(GH=OH - Haftungsausschlüsse – H.-begrenzungen)

Gefährdungshaftung ist gesetzlich nicht verankert und basiert auf dem „Regel-Ausnahme-Prinzip“

Gilt im HGB-Fracht-, Int. Straßenfracht- (CMR), Int. Eisenbahnfracht- (Cotif-ER/CIM) und im int. Luftfrachtrecht (MÜ).

2.3.2 Sinn und Zweck von Haftungsregelungen

Problem: Verkehrsverträge werden meist nicht schriftlich abgeschlossen und falls doch, können nicht alle Lebenssachverhalte vorausgedacht werden. Es werden nur Regelungen für wichtige und bekannte Probleme niedergeschrieben.

Für vertraglich nicht geregelte Fälle ist es wichtig, dass für den Fall der Leistungsstörung Rahmenbedingungen existieren, die den Erhalt der Rechtssicherheit und des Rechtsfriedens garantieren.

Es greifen dann Regelungen des BGB und HGB oder AGB's, die im Einzelfall auf die Besonderheiten einer Branche oder einer bestimmten Sparte abgestimmt sind. Im Verkehrsgewerbe sind dies z.B. ADSp (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen), AGB/BSK (Allgemeine Geschäftsbedingungen für Schwerguttransporte und Kranarbeiten, ABB-EDV (Allgemeine Bedingungen für EDV-Transporte).

Es werden geregelt:

- Rechte (Haftung) und Pflichten (Verpackung) des Versenders vor Transportbeginn

- Rechte (Entgelt) und Pflichten (Anzeigepflichten, Sorgfaltspflichten) des Verkehrsunternehmens nach Transportbeginn.

Folie 8

Vertragsstörungen können

- von Außen kommen (Streik, Witterung, Stau, Unfälle).
(gehen meist zu Lasten des Auftraggebers)
- durch Fehler des Versenders verursacht werden
(Verpackungsmängel, Kennzeichnungsfehler).
- durch Fehler des Verkehrsunternehmens verursacht werden
(Unachtsamkeiten beim Umschlag, mangelnde Ladungssicherung)

Wirtschaftlicher Zweck der Haftung: Schadenprävention und Schadenausgleich.

Zweck der Zulässigkeit von Haftungsbegrenzungen für leicht fahrlässiges Verhalten: Verhältnismäßigkeit von Pflichtverletzung und „Strafe“.

Gründe für die Zulässigkeit von Haftungsbegrenzungen: Kosten sollen begrenzt werden; Preise sollen nicht belastet werden.

2.3.3 Exkurs: Haftung und Versicherung

Das Haftungsrisiko kann durch den Abschluss einer Haftungsversicherung abgedeckt werden.

Allerdings übernimmt der Haftpflichtversicherer nicht die Haftung, sondern er gibt ein Leistungsversprechen (Anerkennung oder Abwehr von Schadenersatzansprüchen).

Aufgrund von Risikoausschlüssen oder begrenzten Versicherungssummen, ist die Versicherungsleistung nicht unbedingt mit dem Schadenersatzanspruch des Geschädigten deckungsgleich. Haftung und Versicherung sind unterschiedliche Rechtsebenen, d.h. bei der Abwicklung von Schadenersatzansprüchen ist streng zwischen der Haftungsebene und der Versicherungsebene zu unterscheiden.

2.4 Transportdokumente und ihre Funktion

Folie 10

§ 408 Frachtbrief. Verordnungsermächtigung

(1) Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefes mit folgenden Angaben verlangen: ...

§ 409 Beweiskraft des Frachtbriefs

(1) Der von beiden Parteien unterzeichnete Frachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für Abschluss und Inhalt des Frachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer.

(2) Der von beiden Parteien unterzeichnete Frachtbrief begründet ferner die Vermutung, dass das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme durch den Frachtführer in äußerlich gutem Zustand waren und dass die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen. Der Frachtbrief begründet diese Vermutung jedoch nicht, wenn der Frachtführer einen begründeten Vorbehalt in den Frachtbrief eingetragen hat; der Vorbehalt kann auch damit begründet werden, dass dem Frachtführer keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen.

(3) Ist das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes oder der Inhalt der Frachtstücke vom Frachtführer überprüft und das Ergebnis der Überprüfung in den von beiden Parteien unterzeichneten Frachtbrief eingetragen worden, so begründet dieser auch die Vermutung, dass Gewicht, Menge oder Inhalt mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmt. Der Frachtführer ist verpflichtet, Gewicht, Menge oder Inhalt zu überprüfen, wenn der Absender dies verlangt und dem Frachtführer angemessene Mittel zur Überprüfung zur Verfügung stehen; der Frachtführer hat Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen für die Überprüfung.

- Beweisfunktion

Der Frachtvertrag ist Konsensualvertrag, es bedarf keines formellen Frachtbriefes.

Der Frachtbrief dient als Beweisurkunde.

Die Beweisurkunde ist widerleglich, d.h. beide Parteien haben die Möglichkeit den Gegenbeweis zu erbringen, dass im Frachtbrief dokumentierte Angaben nicht zutreffend sind.

Sofern der Frachtführer den Frachtbrief vorbehaltlos unterzeichnet (Übernahmequittung) gelten folgende Beweisvermutungen:

- keine äußerlich erkennbaren Schäden
- Anzahl der Frachtstücke ist korrekt
- Zeichen und Nummern auf den Frachtstücken sind korrekt

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Entkräftet können die Beweisvermutungen werden durch den Vermerk „Vorbehalt“, der allerdings plausibel begründet sein muss (vorgeladene Container oder Wechselbrücken, palettierte Ware, Frachtpapiere lagen bei den Ladearbeiten nicht vor).

Rollkarten, Speditionsaufträge, Lieferscheine etc. haben ebenfalls Beweisfunktion.

Folie 11

§ 418 Nachträgliche Weisungen

(6) Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage des Frachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Frachtführer eine Weisung aus, ohne sich die Absenderausfertigung des Frachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

- Sperrfunktion

Diese bewirkt, dass der Absender dem Frachtführer nur dann nachträgliche Weisungen erteilen kann, wenn er ein Exemplar des Frachtbriefes vorlegt. Der Empfänger muss sich mittels seiner Ausfertigung des Frachtbriefes als anspruchsberechtigt ausweisen.

Es soll kein Unberechtigter gegenüber dem Frachtführer Weisungen erteilen können.

In der Luftfrachtsammelladungsspedition stellt der Spediteur auf Wunsch einen Haus-Airwaybill (HAWB) aus, der den Spediteur zum vertraglichen Luftfrachtführer macht und somit Sperrfunktion entwickelt.

- Belehrungsfunktion

Im int. Straßengüterverkehr und int. Luftfrachtverkehr haben der CMR-Frachtbrief sowie der Luftfrachtbrief Belehrungsfunktion über die Geltung von CMR bzw. WA und die darin enthaltenen Haftungsregelungen

- Wertpapierfunktion

Einige Transportdokumente können als sog. begebare (negotiable) Dokumente ausgestellt werden (Seekonnossement, FIATA Bill of Lading (FBL) etc.). Hier wird das Eigentum der Waren nicht durch die Übergabe der Ware an sich, sondern durch Weitergabe der Frachtdokumente übertragen. Das Eigentumsrecht ist somit untrennbar mit dem Besitz der Frachtpapiere verknüpft.

Das Frachtpapier dient also zur Sicherung der Kaufpreiszahlung im Verhältnis Käufer/Verkäufer.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Die Dokumente finden regelmäßig bei der Abwicklung von Akkreditivgeschäften Verwendung.

Folie 12

Internationaler Vergleich

Frachtbrief als Beweisurkunde: CMR (Art. 8, 9); WA/MÜ (Art. 11); CIM (Art. 12)

Frachtbrief als Sperrpapier: CMR (Art. 12.5); WA/MÜ (Art. 12); CIM (Art. 12)

Frachtbrief mit Belehrungsfunktion: CMR (Art. 6.1k); WA (Art. 8c, 9)

Frachtbrief als Legitimationspapier: CIM (Art. 54)

3. Verständnisfragen zu 1. und 2.

Folie 13

1. In welchen Rechtsbereichen sind transportrechtliche Sachverhalte geregelt? → ÖR, PR

2. Welche transportrechtlichen Rechtsverhältnisse sind im Privatrecht geregelt? → Vertragsverhältnisse zw. Auftraggebern u. -nehmern von Verkehrsverträgen

3. Definieren Sie die Begriffe

- a) Vertraglicher Frachtführer → Verpflichtet sich gegenüber dem Auftraggeber das Gut zu befördern und beim Empfänger abzuliefern. Er muss Transport nicht selbst ausführen.
- b) Spediteur → Verpflichtet sich Transport zu besorgen (organisieren).
- c) Versender → Auftraggeber, der mit Spediteur einen Speditionsvertrag abschließt.

4. Welche Art von Vermögensschäden kennen Sie? Erläutern Sie diese und geben Sie jeweils ein Beispiel. → Reiner Vermögensschaden: Wirtschaftl. Einbuße, die unabhängig von einem Sachschaden entsteht (Lieferfristüberschreitung, Nachnahmefehler, Unterlassene Versicherungseindeckung).

Sachfolge- bzw. Güterfolgeschaden: Vermögensschaden, der aus einem Sachschaden resultiert. Beispiel: Maschine wird beim Transport beschädigt, Reparatur dauert lange, durch Ausfallzeit der Maschine entsteht Produktionsausfall

5. Welches Haftungsprinzip gilt im BGB und HGB ? → Verschuldenshaftung

6. Erläutern Sie den Begriff „Gefährdungshaftung“.

→ Obhutshaftung (= Haftung für Ereignisse, die während des Gewahrsams (Obhut) am zu befördernden Gut eintreten), durch diverse gesetzliche Haftungsausschlüsse auf Gefährdungshaftung reduziert.

Gefährdungshaftung ist gesetzlich nicht verankert und basiert auf dem „Regel-Ausnahme-Prinzip“.

7. Welche grundsätzlichen wirtschaftl. Zwecke haben Haftungsregelungen? → Schadenprävention, Schadenausgleich

Folie 14

8. Warum ist die Versicherungsleistung der Haftungsversicherung nicht unbedingt deckungsgleich mit dem Schadenersatzanspruch des Geschädigten? → Risikoausschlüsse; Begrenzte Versicherungssumme

9. Welche Beweisvermutungen begründet ein durch den Frachtführer vorbehaltlos unterzeichneter Frachtbrief? → Keine äußerlichen Schäden; Anzahl Frachtstücke korrekt; Zeichen und Nummern auf den Frachtstücken korrekt

10. Erläutern Sie die Sperrfunktion des Frachtbriefes. → Keine Weisungen durch Unberechtigte gegenüber dem Frachtführer.

11. Einige Transportdokumente haben eine sog. „Wertpapierfunktion“.

- a) Nennen Sie ein entsprechendes Transportdokument. → Seekonnossement; FIATA Bill of Lading (FBL).
- b) Welches Recht verbrieft das Dokument? → Eigentumsrecht an der Ware.

4. Verkehrsverträge und ihre Grundlagen

4.1 Der Vertrag

Verkehrsverträge = Vereinbarung zwischen Verkehrsunternehmen und Auftraggeber über die Erbringung von Verkehrsleistungen (Besorgung von Transporten, Befördern von Gütern, Aufbewahrung von Gütern).
Nebenleistungen: Verwiegen, Verpacken, Neutralisieren, Verzollung, Versicherungsvermittlung

Verkehrsunternehmen sind Kaufleute (HGB).

Geschäftlicher Zweck: Gewinnerzielung durch Erbringung von Verkehrsleistungen

Leistungen werden auf der Grundlage von Verträgen erbracht.

Vertrag = Rechtsgeschäft zwischen mindestens zwei Rechtspersonen.

Rechtsgeschäft = Einvernehmliche Veränderung von rechtlichen, tatsächlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten mit Außenwirkung.

Rechtspersonen = Natürliche Personen (Privat- / Kaufleute) oder juristische Personen (Kap.gesellschaften, e.V., Anstalten)

Inhalt und Abschluss von Verträgen ist im BGB geregelt.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Zustandekommen eines Vertrages = Abgabe von zwei übereinstimmenden (deckungsgleichen) Willenserklärungen (Konsensualvertrag).

Die beiden Willenerklärungen fallen zeitlich auseinander (1. Antrag, 2. Annahme).

Beispiel: Angebot (Verkäufer) und Auftragsbestätigung (Käufer)
Bestellung (Käufer) und Auftragsbestätigung (Verkäufer)

Aber: Nicht jede Willenerklärung ist auch rechtlich wirksam.

Voraussetzungen: Geschäftsfähigkeit der Beteiligten (Nat. Personen ab 18 Jahren)
Keine Sittenwidrigkeit
Kein gesetzliches Verbot (Export bestimmter Waren)
Ernsthaftigkeit
Leistung muss objektiv möglich sein (Formvorschriften)
Kein Irrtum

Verträge sind für die Beteiligten verbindlich. Es besteht Vertrauensschutz.

Bei Verletzung des Vertrauensschutzes besteht ein Schadenersatzanspruch.

Grundsätzlich besteht im Vertragsrecht „Privatautonomie“ (Vertragsfreiheit) bezüglich Art und Inhalt eines Vertrages.

Aber es gibt gesetzlich geregelte Vertragstypen für bestimmte, immer wiederkehrende Rechtsgeschäfte seitens des Gesetzgebers bereitgestellt wurden. Diese sind teils dispositiv, d.h. abdingbar durch anderweitige Vereinbarungen, teils bindend (Immobilienkauf).

4.2 Vertragstypen

4.2.1 Verträge des HGB

4.2.1.1 Frachtvertrag §§ 407 ff.

§ 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.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn

1. das Gut zu Lande, auf Binnengewässern oder mit Luftfahrzeugen befördert werden soll und

2. die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört.

Frachtvertrag ist Konsensualvertrag.

Ein Vertrag wird nicht durch die Benennung als Frachtvertrag zu einem solchen, sondern durch die inhaltlich übernommenen Vertragspflichten.

Der Auftragnehmer muss die übernommene Beförderungspflicht nicht selbst erbringen, um Frachtführer i.S.d. Vorschrift zu sein. Frachtführer kann also auch der rein vertragliche Frachtführer sein.

Zwischen dem vertraglichen und dem ausführenden Frachtführer gilt ebenso Frachtrecht (§ 437 HGB).

Das Frachtrecht gilt für gewerbsmäßige Beförderungen zu Lande, auf Binnengewässern und in der Luft (Sonderrecht §§ 476 ff. HGB).

Grundsätzlich wird im HGB nicht zwischen innerdeutschen und internationalen Beförderungen unterschieden. Nach dem Grundsatz spezielles Recht vor allgemeinem Recht, gilt es jedoch nur, wenn für internationale Beförderungen keine zwingenden anderweitigen Vorschriften gelten.
(CMR, COTIF (ER/CIM), CMNI, WA/MÜ)

CMR gilt nicht für: Internat. Postsendungen, Beförderung von Leichen, Beförderung von Umzugsgut.

COTIF (ER/CIM) gilt nicht für Shuttle-Züge für KFZ im Kanaltunnel zwischen F und GB.

Das Frachtrecht ist weitgehend zwingend.

4.2.1.2 Speditionsvertrag §§ 453 ff.

§ 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.

(3) Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten nur, wenn die Besorgung der Versendung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Speditionsgeschäfts auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

Hauptmerkmal: Besorgung der Versendung von Gütern
(Tätigkeitsbezogenes Kriterium)

Hauptpflicht des Versenders: Vergütung bezahlen (auch bei unfrei Sendungen oder Annahmeverweigerung).

Was bedeutet das Besorgen der Versendung?

§ 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, die Auswahl ausführender Unternehmer,
2. 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 Beförderung 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.

(3) Der Spediteur schließt die erforderlichen Verträge im eigenen Namen oder, sofern er hierzu bevollmächtigt ist, im Namen des Versenders ab.

(4) Der Spediteur hat bei Erfüllung seiner Pflichten das Interesse des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen zu befolgen.

Besorgen der Versendung heißt in erster Linie die Beförderung zu organisieren.

Abs. 1 unterscheidet 3 Schritte:

1. Konzeption
2. Durchführung
3. Nachsorge

Der Spediteur ist grundsätzlich frei in der Wahl des Transportmittels und des –weges. Er hat jedoch Weisungen und Vorgaben des Versenders zu beachten (grundsätzlich billigster Transport).

Beachte: Luftfrachtspediteur darf gewünschte Luftbeförderung mit LKW ausführen lassen, sofern der Zweck der Luftbeförderung (schneller, schonender Transport) nicht leidet.

Der Spediteur darf auch Umwege in Kauf nehmen, sofern wirtschaftlich sinnvoll (Sammelladung).

Folie 16

Beispiel:

Die Firma Drehwurm Ventilatoren beauftragt die Spedition Clever & Smart einige Hochleistungs-Ventilatoren von Stuttgart nach Peking (Tianjin) befördern zu lassen. Die Ventilatoren werden in 3 bis 4 Wochen vor Ort benötigt.

1. Welche Transportwege bieten sich an?

- a) Seetransport (HH-Peking) → zu lange (30 Tage + x)
- b) Lufttransport (Stgt.-Peking) → zu teuer
- c) Bahn (Transsib.) → Zeit: o.k. ca. 15 Tage, aber unsicher
- d) Kombiniertes Sea-Air-Transport (Luft: D-Dubai; See: Dubai-Peking) → +

2. Auswahl der Unternehmen für die Transportkette

Auswahl der geeigneten Unternehmen ist mitentscheidend für die Erreichung des Vertragszwecks (Abschluss der Verträge und Erteilung notwendiger Weisungen).

Spannungsfeld: Qualität, Kosten, Zeit

3. Wenn es zu Schäden oder anderen Vertragsstörung kommt ist der Spediteur verpflichtet alles Notwendige zu unternehmen, um eine spätere Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen durch den Versender zu ermöglichen.

Form und Fristen der Schadenanzeige:

§438 HGB → Äußerlich erkennbare Schäden:

Reklamation bei Ablieferung, auch mündlich möglich, jedoch aus Beweisgründen sollte diese schriftlich erfolgen. Schadenvorbehalt muss plausibel formuliert sein. Die Annahme „unter Vorbehalt“ sichert keine Rechte.

Verdeckte Schäden:

Reklamation innerhalb von 7 Tagen schriftlich (Ausschlussfrist). Allerdings Beweislast beim Empfänger. Es zählen alle Tage Mo. Bis S. (§§186-193 BGB. Tag der Ablieferung wird nicht mitgerechnet (§187 Abs. I BGB).

Verspätungsschäden:

Anzeige innerhalb von 21 Tagen nach Ablieferung, schriftlich.

Art. 30 CMR: Äußerlich erkennbare Schäden:

Bei Ablieferung

Verdeckte Schäden:

Bei gemeinsamer

Überprüfung bei Ablieferung innerhalb von 7 Tagen.

Entlastungsbeweis durch Frachtführer möglich.

Keine gemeinsame Abnahme:

Auch nach 7 Tagen möglich. Beweislast beim Anspruchsteller.

WA (Art. 26); MÜ (Art. 31.2):

Äußerlich erkennbare Schäden:

Bei Ablieferung

Verdeckte Schäden:

WA: 7 Tage; HP/MÜ: 14 Tage (Ausschlussfristen)

ER/CIM (Art. 57): Äußerlich erkennbare Schäden:

Erlöschen von Ansprüchen, wenn nicht unverzüglich nach Feststellung eine Tatbestandsaufnahme bestellt wurde.

Verdeckte Schäden:

Erlöschen von Ansprüchen, wenn nicht Innerhalb von 7 Tagen nach Ablieferung eine Tatbestandsaufnahme beantragt wurde. Zusätzlich trägt Anspruchsteller Beweislast.

4.2.1.3 Lagervertrag §§ 467 ff.

§ 467 Lagervertrag

(1) Durch den Lagervertrag wird der Lagerhalter verpflichtet, das Gut zu lagern und aufzubewahren.

(2) Der Einlagerer wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten nur, wenn die Lagerung und Aufbewahrung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehören. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Lagergeschäfts auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

Lagerrecht setzt Abschluss eines Lagervertrages voraus und gilt deshalb nur für verfügte Lagerung und nicht für verkehrsbedingte Zwischenlagerungen (z.B. Sammelladung). Hier gilt somit Frachtrecht oder speditionelle Obhutshaftung.

Lagern = Stellung des geeigneten Lagerraums.

Aufbewahren = Übernahme einer Obhutsverpflichtung (Schutz vor Zugriffen Dritter und sonstigen Gefahren).

4.2.2 Verträge des BGB

4.2.2.1 Kaufvertrag (§§ 433-515 BGB)

a) Handkauf

Abschluss des Vertrages und Übereignung und Zahlung fallen zeitlich nicht auseinander (Kauf für täglichen Bedarf).

b) Versandungskauf

Abschluss des Vertrages und Übereignung und Zahlung fallen zeitlich auseinander.

Es stellen sich also die Fragen nach der Kostentragung für den Transport und der Gefahrtragung während des Transports. Dies sollte vertraglich geregelt werden.

Die Kostentragung ist fast immer geregelt, da diese den Kaufpreis mit bestimmt (findet Niederschlag in der Frankatur).

Ist die Gefahrtragung nicht geregelt, gilt gem. § 447 BGB, dass diese beim Käufer liegt.

Kosten- und Gefahrtragung haben nichts miteinander zu tun.

Folie 18

Im internationalen Handel gibt aber die Incoterms (Handels- und Lieferklauseln der int. Handelskammer), die die Kosten- und Gefahrtragung miteinander verknüpfen. Je nach Klausel ist die Kombination der Kosten- und Gefahrtragung anders geregelt (FOB, EXW)

E= Abholklauseln

F= Haupttransport durch Verkäufer nicht bezahlt

C= Haupttransport durch Verkäufer bezahlt

D= Ankunfts-klauseln

Hinweis für Luftfrachtspedition:

Die Klauseln FAS, FOB, CFR, CIF, DES und DEQ sind nicht im Luftfrachtverkehr anzuwenden.

Augenmerk auf CPT (Risiko Käufer), FCA (Beladeposten und -risiko) und DDU (Kosten –und Gefahrtragung; Kosten Verzollung)

Der Kaufvertrag als Versendungskauf bildet regelmäßig die Grundlage für Verkehrsverträge.

4.2.2.2 Werkvertrag (§§ 631-651 BGB)

Auftragnehmer verpflichtet sich den vereinbarten Erfolg (Herstellung/Veränderung einer Sache) herbeizuführen. Besteller muss vereinbarte Vergütung bezahlen.

→ Logistikverträge

→ Frachtverträge: Es wird Erfolg geschuldet (Vollständige, unbeschädigte, pünktliche Ablieferung beim Empfänger. Die HGB-Regelungen werden durch BGB ergänzt.

→ Speditionsverträge: Umstritten ob werkvertragliche Tätigkeit vorliegt. Jedoch bei Selbsteintritt, Fixkostenspedition und Sammelladungsspedition (Rechte und Pflichten eines Frachtführers) anzunehmen.

4.2.2.3 Geschäftsbesorgungsvertrag (§§ 662 ff. BGB)

Auftragnehmer muss ein bestimmtes Geschäft erledigen, das nicht zu einem vorher genau definiertem Erfolg führen muss.

Speditionsvertrag ist Sonderfall des Geschäftsbesorgungsvertrages. HGB-Regelungen werden durch BGB ergänzt.

4.2.2.4 Verwahrungsvertrag (§§ 688-700 BGB)

Wer gewerbsmäßig (Voraussetzung: Entgelt) Güter in Aufbewahrung nimmt, unterliegt den Vorschriften der §§ 467 ff. HGB.

Wer dies nur gelegentlich bzw. gefälligkeitshalber tut, der schließt einen Verwahrungsvertrag ab.

Lagerung und Verwahrung stellen gleichartige Tätigkeiten dar, deshalb ergänzen werden die HGB-Regelungen durch die BGB-Regelungen ergänzt.

4.3 Einschränkung / Ergänzung der gesetzlichen Regelungen durch AGB's

Gesetze und Geschäftsbedingungen werden bei Vertragsstörungen relevant. Es entstehen hierdurch Schäden bzw. Kosten. Die damit verbundenen Problemstellungen sollen durch diese gelöst werden.

Gesetze bieten für die gängigsten Problemstellungen Lösungen an, können und wollen jedoch nicht alle nur denkbaren Konstellationen regeln. Deshalb gibt es die Möglichkeit, dass Unternehmen oder Verbände durch eigene AGB's die branchenspezifischen Problemstellungen in bestimmtem Masse selbst regeln können bzw. durch AGB's dazu beizutragen, dass Leistungsstörungen erst gar nicht eintreten.

4.4 Verständnisfragen

Folie 20

1. Wie nennt man Verträge, die z.B. Spediteure oder Frachtführer mit ihren Auftraggebern abschließen?
→ Verkehrsverträge
2. Definieren Sie die Begriffe
 - a) Vertrag → RG zwischen min. 2 RP's
 - b) Rechtsgeschäft → einvernehmliche Veränderung rechtlicher, tatsächlicher und wirtschaftlicher Gegebenheiten mit Außenwirkung.
 - c) Rechtsperson → nat. Personen (Privat-, Kaufleute) oder jur. Personen (Kap.ges., e.V., Anstalt)
3. Wie kommt ein Vertrag zustande?
→ Zwei übereinstimmende Willenserklärungen
4. Was bedeutet der Begriff „Privatautonomie“ im Vertragsrecht?
→ Vertragsfreiheit hinsichtlich Art und Inhalt eines Vertrages
5. Welche Vertragstypen des HGB kennen Sie und welche Hauptpflichten ergeben sich jeweils für den Auftragnehmer?

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

- a) Frachtvertrag → Durch den Frachtvertrag wird der Frachtführer verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern.
- b) Speditionsvertrag → Durch den Speditionsvertrag wird der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes zu besorgen.
- c) Lagervertrag → Durch den Lagervertrag wird der Lagerhalter verpflichtet, das Gut zu lagern und aufzubewahren.

Folie 21

6. Was versteht man unter der „Organisation“ einer Beförderung?

- - Bestimmung von Beförderungsmittel und –weg, Unternehmerauswahl
- Abschluss der notwendigen Fracht-, Lager- und Speditionsverträge und Erteilung von Weisungen und Informationen an Unternehmer
- Sicherung von Schadenersatzansprüchen

7. Wann und wie hat die Reklamation eines verdeckten Schadens nach HGB zu erfolgen?

- Schriftlich binnen 7 Tagen nach Ablieferung

8. a) Welcher zivilrechtliche Vertrag bildet i.d.R. die Grundlage von Verkehrsverträgen? (Bitte genaue Form angeben!)

- Kaufvertrag als Versendungskauf

b) Welche beiden grundsätzlichen Fragestellungen ergeben sich hier?

- Kosten- und Gefahrtragung

9. Zu welchen zivilrechtlichen Verträgen bilden a) Fracht- b) Speditions- c) Lagerverträge Sonderformen?

- a) → Werkvertrag
- b) → Geschäftsbesorgungsvertrag
- c) → Verwahrungsvertrag

10. Welchen Sinn haben AGB's als Ergänzung von gesetzlichen Regelungen?

- Lösung branchenspezifischer Problemstellungen, Vermeidung von Leistungsstörungen

5. Das allgemeine deutsche Frachtrecht nach HGB

5.1 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1.1 Hauptpflichten

- Siehe 4.2.1.1

5.1.2 Nebenpflichten

5.1.2.1 Frachtbrief

§ 408 Frachtbrief. Verordnungsermächtigung.

(1) Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefs mit folgenden Angaben verlangen:

1. Ort und Tag der Ausstellung;
2. Name und Anschrift des Absenders;
3. Name und Anschrift des Frachtführers;
4. Stelle und Tag der Übernahme des Gutes sowie die für die Ablieferung vorgesehene Stelle;
5. Name und Anschrift des Empfängers und eine etwaige Meldeadresse;
6. die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre nach den Gefahrgutvorschriften vorgesehene, sonst ihre allgemein anerkannte Bezeichnung;
7. Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke;
8. das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;
9. die bei Ablieferung geschuldete Fracht und die bis zur Ablieferung anfallenden Kosten sowie einen Vermerk über die Frachtzahlung;
10. den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme;
11. Weisungen für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung des Gutes;
12. eine Vereinbarung über die Beförderung in offenem, nicht mit Planen gedecktem Fahrzeug oder auf Deck.

In den Frachtbrief können weitere Angaben eingetragen werden, die die Parteien für zweckmäßig halten.

(2) Der Frachtbrief wird in drei Originalausfertigungen ausgestellt, die vom Absender unterzeichnet werden. Der Absender kann verlangen, dass auch der Frachtführer den Frachtbrief unterzeichnet.

Nachbildungen der eigenhändigen Unterschriften durch Druck oder Stempel genügen. Eine Ausfertigung ist für den Absender bestimmt, eine begleitet das Gut, eine behält der Frachtführer.

(3) Dem Frachtbrief gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Frachtbrief, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronischer Frachtbrief). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch

Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, des Mitführens und der Vorlage eines elektronischen Frachtbriefs sowie des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in einen elektronischen Frachtbrief zu regeln.

Der Absender hat dem Frachtführer auf Verlangen einen Frachtbrief auszustellen der die angegebenen Merkmale erfüllt. Dieser kann auch in elektronischer Form erstellt werden.

5.1.2.2 Gefährliches Gut

§ 410 Gefährliches Gut

- (1) Soll gefährliches Gut befördert werden, so hat der Absender dem Frachtführer rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.
- (2) Der Frachtführer kann, sofern ihm nicht bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist,
 1. gefährliches Gut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder, soweit erforderlich, vernichten oder unschädlich machen, ohne dem Absender deshalb ersatzpflichtig zu werden, und
 2. vom Absender wegen dieser Maßnahmen Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen.

Es muss sich nicht um gefährliche Güter i.S.d. Umweltrechts handeln, ein Gut kann auch z.B. durch seinen extrem hohen Wert für den Frachtführer gefährlich sein.

Der Absender muss von sich aus alle gefahrerheblichen Umstände mitteilen.

Der Absender unterliegt einer verschuldensunabhängigen Kausalhaftung (Verursacherhaftung). Auch dann, wenn er selbst nichts von den gefährlichen Eigenschaften des Gutes wusste.

5.1.2.3 Verpackung und Kennzeichnung

§ 411 Verpackung, Kennzeichnung

Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und dass auch dem Frachtführer keine Schäden entstehen. Soll das Gut in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem sonstigen Lademittel, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet

wird, zur Beförderung übergeben werden, hat der Absender das Gut auch in oder auf dem Lademittel beförderungssicher zu stauen und zu sichern. Der Absender hat das Gut ferner, soweit dessen vertragsgemäße Behandlung dies erfordert, zu kennzeichnen.

Absender hat Verpackungs- und Kennzeichnungspflicht. Die Art der Verpackung hängt von der Empfindlichkeit des Gutes und dem Gefahrenpotential der vereinbarten Beförderung ab.

Transportsichere Verpackung ist grundsätzlich notwendig, da immer gewisse Gefahren (Erschütterung, Druck, Fliehkraft) gegeben sind.

Es geht aber auch um Vermeidung von Schäden an Gütern Dritter und am Fahrzeug selbst.

Der Absender haftet für solche Schäden.

Beispiel: Auslaufen ätzender Flüssigkeiten o.ä.

Kennzeichen bedeutet Aufkleber und Anhänger am Gut anzubringen, aus denen die notwendige Behandlung des Gutes ersichtlich ist. Auch der Empfänger und der Absender muss ersichtlich sein (Annahmeverweigerung).

5.1.2.4 Verladen und Entladen

§ 412 Verladen und Entladen. Verordnungsermächtigung.

(1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.

(2) Für die Lade- und Entladezeit, die sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist bemisst, kann keine besondere Vergütung verlangt werden.

(3) Wartet der Frachtführer auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Lade- oder Entladezeit hinaus, so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Standgeld).

(4) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für die Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung der Art der zur Beförderung bestimmten Fahrzeuge, der Art und Menge der umzuschlagenden Güter, der beim Güterumschlag zur Verfügung stehenden technischen Mittel und der

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Erfordernisse eines beschleunigten Verkehrsablaufs die Voraussetzungen für den Beginn der Lade- und Entladezeit, deren Dauer sowie die Höhe des Standgeldes zu bestimmen.

Be- und Entladeschäden sind häufige Schadenursachen. Die Schäden können mittelbar oder unmittelbar verursacht werden (unmittelbar: Palette fällt vom Stapler; mittelbar: Durch nicht ausreichende Sicherung verrutscht die Palette beim Transport und wird beschädigt).

Es ist zu unterscheiden zwischen beförderungssicherer (Absender/Verrutschen, Umstürzen) und betriebssicherer Verladung (Frachtführer/Vermeidung Gefährdung Dritter durch Fahrzeug und Ladung).

Zur beförderungssicheren Verladung gehören zwei Aspekte:

1. Verladen des Gutes auf das Fahrzeug
2. Verstauen des Gutes auf dem Fahrzeug

Zielrichtung: Unversehrte Ankunft beim Empfänger.

Absender ist auch für Entladung zuständig. Das ist nicht verwunderlich, denn im Vertrag zwischen Absender und Frachtführer können keine Verpflichtungen Dritter (z.B. Empfänger) aufgenommen werden. Der Absender hat sich folglich darum zu kümmern, dass das Gut von seinem Vertragspartner, dem Empfänger, entladen wird.

Praktisch ist das kein wirkliches Problem, denn der Empfänger kann gem. § 421 HGB die Herausgabe des Gutes vom Frachtführer verlangen. Indem er dies verlangt, verpflichtet er sich, alle Rechte und Pflichten, die der Absender im Frachtvertrag begründet hat, zu übernehmen. Somit ist er auch zur Entladung verpflichtet.

Betriebssichere Verladung:

Die Verpflichtung ergibt sich aus dem Straßenverkehrsrecht (§ 22 StVO) und gilt für alle Fahrzeughalter und Fahrer. Der Fahrer muss nicht selbst beladen, er hat nur dafür zu sorgen, dass die Beladung betriebssicher erfolgt. Andernfalls darf er die Fahrt nicht antreten. Fährt er trotzdem, haftet der Frachtführer hierfür voll.

Allerdings können die Regelungen der Ladearbeiten durch vertragliche Vereinbarungen frei vereinbart werden.

Die Ladearbeiten können aber auch durch schlüssiges Handeln übernommen werden. D.h. sofern der Frachtführer die

Ladearbeiten einfach übernimmt, so übernimmt er damit eine vertragliche Nebenpflicht und insofern die Verpflichtung auch für die beförderungssichere Verladung.

Es gilt somit, wer die Ladearbeiten tatsächlich übernimmt, ist für diese verantwortlich und haftet entsprechend.

5.1.2.5 Begleitpapiere

§ 413 Begleitpapiere

(1) Der Absender hat dem Frachtführer alle Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere eine Zollabfertigung, vor der Ablieferung des Gutes erforderlich sind.

(2) Der Frachtführer ist für den Schaden verantwortlich, der durch Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist, es sei denn, dass der Verlust, die Beschädigung oder die unrichtige Verwendung auf Umständen beruht, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Seine Haftung ist jedoch auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

Urkunden des Abs. 1 sind z.B. Warenrechnungen, Frachtpapiere, Ursprungszeugnisse, Zollpapiere.

Beispiel:

Güter werden vom Zoll wegen fehlender Dokumente beschlagnahmt.

5.1.2.6 Haftung des Absenders

§ 414 Verschuldensunabhängige Haftung des Absenders in besonderen Fällen

(1) Der Absender hat, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Frachtführer Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung,
2. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben,
3. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder
4. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 413 Abs. 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.

(2) Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Frachtführers mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

(3) Ist der Absender ein Verbraucher, so hat er dem Frachtführer Schäden und Aufwendungen nach den Absätzen 1 und 2 nur zu ersetzen, soweit ihn ein Verschulden trifft.

Im Transportrecht werden die Risiken die vom Frachtführer und Absender jeweils zu tragen sind, nach Risikosphären aufgeteilt. D.h. jeder hat seinen Bereich, für den er verantwortlich ist.

Der Absender haftet im Rahmen der Kausalhaftung für Schäden begrenzt mit 8,33 SZR/kg (am Fahrzeug selbst; Tour muss geändert werden → Frachtausfall) und Aufwendungen in voller Höhe (Schadenersatz für Güter Dritter).

5.1.2.7 Nachträgliche Weisungen

§ 418 Nachträgliche Weisungen

(1) Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Frachtführer das Gut nicht weiterbefördert oder es an einem anderen Bestimmungsort, an einer anderen Ablieferungsstelle oder an einen anderen Empfänger abliefern. Der Frachtführer ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Absender oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Absender Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Frachtführer kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(2) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle. Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Frachtführer die entstehenden Mehraufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Frachtführer kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(3) Hat der Empfänger in Ausübung seines Verfügungsrechts die Ablieferung des Gutes an einen Dritten angeordnet, so ist dieser nicht berechtigt, seinerseits einen anderen Empfänger zu bestimmen.

(4) Ist ein Frachtbrief ausgestellt und von beiden Parteien unterzeichnet worden, so kann der Absender sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der Absenderausfertigung des Frachtbriefs ausüben, sofern dies im Frachtbrief vorgeschrieben ist.

(5) Beabsichtigt der Frachtführer, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.

(6) Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage des Frachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Frachtführer eine Weisung aus, ohne sich die Absenderausfertigung des Frachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

Der Absender kann den Inhalt der Frachtvertrages jederzeit durch einseitige Weisungen ändern und über sein Gut verfügen. Dies gilt unter der Einschränkung, dass der Frachtführer nachträgliche Weisungen nur dann auszuführen braucht, wenn sich daraus keine Nachteile für ihn, den Absender oder Empfänger ergeben (z.B. Tour könnte nicht wie geplant fortgesetzt werden → Frachtausfall; Leerfahrt → Kosten).

Das Weisungsrecht des Absenders erlischt mit Ablieferung des Gutes beim Empfänger und dieser hat nunmehr das Weisungsrecht.

Beachte: Sperrfunktion des Frachtbriefes 2.4 (Skript S. 7).

5.1.2.8 Beförderungs- und Ablieferhindernisse

§ 419 Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

(1) Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Frachtführer Weisungen des nach § 418 oder § 446 Verfügungsberechtigten einzuholen. Ist der Empfänger Verfügungsberechtigt und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist wenn ein Ladeschein nicht ausgestellt ist, Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Absender; ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Frachtbriefs abhängig gemacht worden, so bedarf es in diesem Fall der Vorlage des Frachtbriefs nicht. Der Frachtführer ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 418 Abs. 1 Satz 4 geltend zu machen.

(2) Tritt das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Verfügungsbefugnis nach § 418 die Weisung erteilt hat, das Gut an einen Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung des Absatzes 1 der Empfänger die Stelle des Absenders und der Dritte die des Empfängers ein.

(3) Kann der Frachtführer Weisungen, die er nach § 418 Abs. 1 Satz 3 befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut entladen und verwahren, für Rechnung des nach § 418 oder § 446 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern; vertraut der Frachtführer das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Frachtführer kann das Gut auch gemäß § 373 Abs. 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Frachtführer vernichten. Nach dem Entladen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.

(4) Der Frachtführer hat wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen und auf angemessene Vergütung, es sei denn, dass das Hindernis seinem Risikobereich zuzurechnen ist.

Hier werden die Problemkreise Beförderungs- und Ablieferungshindernisse abgehandelt. Ersteres sind Hindernisse vor Ankunft des Gutes beim Empfänger (Blockaden, Witterungsbedingte Ereignisse) zweites sind Hindernisse bei Ankunft beim Empfänger (Annahmeverweigerung).

Beachte: Bei Annahmeverweigerung wegen Beschädigung des Gutes trägt der Frachtführer die Kosten für eine vom Absender verfügte Rückbeförderung des Guts.

Jeweils ist der Frachtführer verpflichtet, den Verfügungsberechtigten zu informieren und Weisungen einzuholen.

Erhält er keine Weisung, hat er die Möglichkeiten gem. Abs. 3.

5.1.2.9 Frachtzahlung und Berechnung

§ 420 Zahlung. Frachtberechnung

(1) Die Fracht ist bei Ablieferung des Gutes zu zahlen. Der Frachtführer hat über die Fracht hinaus einen Anspruch auf Ersatz von

Aufwendungen, soweit diese für das Gut gemacht wurden und er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

(2) Der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist. Wird die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses vorzeitig beendet, so gebührt dem Frachtführer die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung, wenn diese für den Absender von Interesse ist.

(3) Abweichend von Absatz 2 behält der Frachtführer den Anspruch auf die Fracht, wenn die Beförderung aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind oder die zu einer Zeit eintreten, zu welcher der Absender im Verzug der Annahme ist. Der Frachtführer muss sich jedoch das, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.

(4) Tritt nach Beginn der Beförderung und vor Ankunft an der Ablieferungsstelle eine Verzögerung ein und beruht die Verzögerung auf Gründen, die dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind, so gebührt dem Frachtführer neben der Fracht eine angemessene Vergütung.

(5) Ist die Fracht nach Zahl, Gewicht oder anders angegebener Menge des Gutes vereinbart, so wird für die Berechnung der Fracht vermutet, dass Angaben hierzu im Frachtbrief oder Ladeschein zutreffen; dies gilt auch dann, wenn zu diesen Angaben ein Vorbehalt eingetragen ist, der damit begründet ist, dass keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen.

Zu Abs. 1:

Die Fracht beinhaltet alle Kosten der Beförderung. Zusätzlich sind nur güterbezogene Aufwendungen zu ersetzen (Krangebühren, Wiegegelder).

Zu Abs. 2:

Bei vorzeitiger Beendigung des Transportes wegen eines Beförderungshindernisses besteht kein Anspruch auf die volle Fracht, sondern allenfalls auf die Distanzfracht.

5.1.2.10 Rechte des Empfängers, Zahlungspflicht

§ 421 Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht

(1) Nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ist der Empfänger berechtigt, vom Frachtführer zu verlangen, ihm das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag

abzuliefern. Ist das Gut beschädigt oder verspätet abgeliefert worden oder verlorengegangen, so kann der Empfänger die Ansprüche aus dem Frachtvertrag im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen; der Absender bleibt zur Geltendmachung dieser Ansprüche befugt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob Empfänger oder Absender im eigenen oder fremden Interesse handeln.

(2) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat die noch geschuldete Fracht bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Frachtbrief hervorgeht. Ist ein Frachtbrief nicht ausgestellt oder dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Frachtbrief nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die mit dem Absender vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit diese nicht unangemessen ist.

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat ferner ein Standgeld oder eine Vergütung nach § 420 Abs. 4 zu zahlen, ein Standgeld wegen Überschreitung der Ladezeit und eine Vergütung nach § 420 Abs. 4 jedoch nur, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Der Absender bleibt zur Zahlung der nach dem Vertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

Der Frachtvertrag ist ein Vertrag zugunsten eines Dritten, denn er zielt darauf ab, dem Empfänger die Verfügungsgewalt über das Gut zu verschaffen.

Der Empfänger kann vom Frachtführer die Herausgabe des Gutes verlangen und übernimmt somit alle Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrag (sobald er Obhut hat).

Der Empfänger ist auch berechtigt im Schadenfall Schadenersatz vom Frachtführer zu verlangen.

Absender und Empfänger können ggf. Schadenersatzansprüche geltend machen (Absender: Güterschaden, Empfänger: Verspätungsschaden).

Gem. Abs. 4 bleibt der Absender trotz der evtl. Zahlungsverpflichtung des Empfängers Frachtschuldner, denn bei Eintritt von Beförderungs- bzw. Ablieferhindernissen tritt eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers nie ein.

5.1.2.11 Nachnahme

§ 422 Nachnahme

(1) Haben die Parteien vereinbart, dass das Gut nur gegen Einziehung einer Nachnahme an den Empfänger abgeliefert werden darf, so ist anzunehmen, dass der Betrag in bar oder in Form eines gleichwertigen Zahlungsmittels einzuziehen ist.

(2) Das auf Grund der Einziehung Erlangte gilt im Verhältnis zu den Gläubigern des Frachtführers als auf den Absender übertragen.

(3) Wird das Gut dem Empfänger ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert, so haftet der Frachtführer, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Absender für den daraus entstehenden Schaden, jedoch nur bis zur Höhe des Betrages der Nachnahme

Problem: Scheckzahlung

Dieser stellt nur Zahlungsverprechen dar, da er dem Einlöserisiko unterliegt. Frachtführer kann dies nicht eigenmächtig entscheiden. Sofern er es trotzdem tut, trägt er das Einlöserisiko.

5.1.2.12 Lieferfrist

§ 423 Lieferfrist

Der Frachtführer ist verpflichtet, das Gut innerhalb der vereinbarten Frist oder mangels Vereinbarung innerhalb der Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist (Lieferfrist).

Die Lieferfristvereinbarung stellt den spätesten Abliefertermin dar. Bei Nichteinhaltung haftet der Frachtführer gem. §§425, 431 Abs. 3 mit max. dem dreifachen Frachtbetrag.

Eine verspätete Übernahme gilt nicht als Verspätung und wird als unechte Lieferfristüberschreitung bezeichnet.. Er haftet gem. § 433 bis max. dem dreifachen Betrag der bei Verlust zu zahlen wäre (max. 3 x 8,33 SZR/kg).

5.1.3 Verständnisfragen zu 5.1

Folie 23

1. Ist bei Übernahme des Gutes unbedingt ein Frachtbrief auszustellen?
(Begründung)

→ Nein, aber gem. § 408 HGB kann der Frachtführer dies vom Absender verlangen. Aus Beweisgründen sollte dies immer erfolgen.

2.

a) Wer ist für die Verpackung und Kennzeichnung des Gutes verantwortlich? → Absender

b) Wie sollte ein Gut verpackt sein, um den transportüblichen Risiken zu widerstehen? (1 Begriff) → transportsicher

3. Was versteht man unter beförderungssicherer Verladung und welche beiden Aspekte sind hier relevant?

→ Es ist so zu verladen, dass das Gut nicht beschädigt wird und auch das Fahrzeug und Güter Dritter nicht beschädigt werden (Verrutschen, Umkippen). Aspekte: - Verladung auf das Fahrzeug; - Verstauung auf dem Fahrzeug

4. Ein Absender lässt vom Frachtführer eine Palette mit ätzender Flüssigkeit befördern. Durch mangelhafte Verpackung entsteht eine Leckage, die zu einem erheblichen Schaden am LKW führt. Kann der Frachtführer hierfür Schadenersatz vom Absender verlangen?
(Begründung)

→ Ja, denn gem. § 411 HGB hat der Absender transportsicher zu verpacken. Gem. § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB haftet der Absender dem Frachtführer für mangelhafte Verpackung bis zu einem Betrag von 8,33 SZR/kg.

Folie 24

5. Der Absender kann dem Frachtführer grundsätzlich nachträgliche Weisungen erteilen. Wann erlischt dieses Recht?

→ Mit Ablieferung des Gutes beim Empfänger

6. Was versteht man unter

a) Beförderungshindernissen? → Hindernisse vor Ankunft beim Empfänger (Blockade, Witterung)

b) Ablieferungshindernissen? → Hindernisse bei Ablieferung (Annahmeverweigerung)

7. Warum ist der Frachtvertrag ein Vertrag zugunsten Dritter?

→ Er zielt darauf ab einem Dritten (Empfänger) die Verfügungsgewalt über das Gut zu verschaffen.

8. Kann eine Nachnahmezahlung per Scheck erfolgen? (Begründung)
→ Ja, aber Frachtführer kann nicht eigenmächtig entscheiden, da Scheck nur ein Zahlungsverprechen und keine Zahlung darstellt. Es besteht ein Einlöserisiko.
9. Wie bezeichnet man eine verspätete Übernahme des Gutes durch den Frachtführer?
→ unechte Lieferfristüberschreitung

5.2 Frachtführerhaftung

§§ 425 – 440 stellen den wichtigsten Vorschriften dar. Diese Vorschriften sind AGB-fest und können nur durch individuelle Vereinbarungen verändert werden. Nur die in § 431 festgelegte Haftungshöhe kann im Rahmen eines „Haftungskorridors“ gem. § 449 Abs. II HGB abweichend vereinbart werden.

5.2.1 Haftung für Güter- und Vermögensschäden, Schadenteilung,

§ 425 Haftung für Güter- und Verspätungsschäden. Schadensteilung

(1) Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht.

(2) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Absenders oder des Empfängers oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

Haftung für Verlust und Beschädigung, verschuldensunabhängig im Rahmen der Obhutshaftung, zwischen Übernahme und Ablieferung des Gutes.

Haftung für Verspätungsschäden (reiner Vermögensschaden) ebenfalls Obhutshaftung.

Aber: Keine Haftung für Güterfolgeschäden (z.B. Verspätung wegen Transportmittelunfall).

Problem: Schadenursache liegt außerhalb des Obhutszeitraumes, Schaden tritt aber während dessen ein (Verpackungsmangel, Ladungssicherung).

Entlastungsmöglichkeit des Frachtführers, weil Teilung nach Risikosphären.

5.2.2 Haftungsausschlüsse

Durch die nachfolgend formulierten Haftungsbefreiungen und –begrenzungen wird aus der grundsätzlichen und weitgehenden Obhutshaftung gem. §425 eine abgeschwächte sog. Gefährdungshaftung.

§ 426 Haftungsausschluss

Der Frachtführer ist von der Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Umständen beruht, die der Frachtführer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

Frachtführer haftet nicht für das sog. „unabwendbare Ereignis“. Ein Ereignis ist unabwendbar, wenn es auch bei Anwendung der größt möglichen Sorgfalt nicht zu verhindern gewesen wäre (Höhere Gewalt, Krieg).

Der Frachtführer trägt die Beweislast für die Schadenursache und die Unabwendbarkeit des Ereignisses bzw. seiner Folgen.

§ 427 Besondere Haftungsausschlussgründe

(1) Der Frachtführer ist von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist:

1. vereinbarte oder der Übung entsprechende Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen oder Verladung auf Deck;
2. ungenügende Verpackung durch den Absender;
3. Behandeln, Verladen oder Entladen des Gutes durch den Absender oder den Empfänger;
4. natürliche Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund, führt;
5. ungenügende Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Absender;
6. Beförderung lebender Tiere.

(2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einer der in Absatz 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist. Diese Vermutung gilt im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 nicht bei außergewöhnlich großem Verlust.

(3) Der Frachtführer kann sich auf Absatz 1 Nr. 1 nur berufen, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist nicht darauf zurückzuführen ist, dass der Frachtführer besondere Weisungen des Absenders im Hinblick auf die Beförderung des Gutes nicht beachtet hat.

(4) Ist der Frachtführer nach dem Frachtvertrag verpflichtet, das Gut gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen besonders zu schützen, so kann er sich auf Absatz 1 Nr. 4 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung besonderer Einrichtungen, getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

(5) Der Frachtführer kann sich auf Absatz 1 Nr. 6 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

Weitere Haftungsbefreiungen ergeben sich bei:

1. Verwendung offener Fahrzeuge, Verladung auf Deck:
Offene Fahrzeuge bringen zwangsläufig höhere Risiken (Beschädigung Witterung), Verlust (Diebstahl)) mit sich. Hierfür soll der Frachtführer nicht haften, wenn die Verwendung solcher Fahrzeuge üblich ist (Autotransport, Containertransport) oder der Absender die Verwendung akzeptiert hat.

2. Ungenügende Verpackung durch Absender:
Dies gehört zu den Pflichten des Absenders, für die der Frachtführer nicht haften soll (Risikosphäre). → §411

3. Behandeln, Verladen, entladen des Gutes durch Absender oder Empfänger:

Dies gehört zu den Pflichten des Absenders bzw. des Empfängers, für die der Frachtführer nicht haften soll (Risikosphäre). → §412

Problem: Frachtführer übernimmt Ladetätigkeiten (eigenmächtig oder auf Wunsch) → Dann haftet er dafür

Bei Mitwirkung → Schadenteilung (Mitverschulden, § 254 BGB)

→ Wer handelt, der haftet!

4. Natürliche Beschaffenheit des Gutes:

Dies gehört zu den Risiken des Absenders (Güter die besonders empfindlich sind). → Verderbschäden durch Klimaeinflüsse

Nicht jedoch: Wenn Frachtführer besonders vereinbarte Maßnahmen nicht beachtet hat (Kühlfahrzeug)

5. Ungenügende Kennzeichnung:

Dies gehört zu den Pflichten des Absenders (Falscher Empfänger)

6. Beförderung lebender Tiere:

Dies gehört zu den Risiken des Absenders (besonderes Risiko (Stress für Tiere) ähnlich Ziff.4.

Frachtführer nur beweisen, dass eine der Gefahren Ziff. 1 bis 6 vorliegt. Die Kausalität für das Schadenereignis muss er nicht beweisen (Beweisvermutung). Allerdings ist diese widerlegbar.

Folie 26

Beispiel:

Ein Gut wird vom Absender auf das Fahrzeug des Frachtführers verladen. Während des Transportes kommt es zu einem normalen, verkehrsbedingten Bremsmanöver des Frachtführers. Das verladene Gut kippt um und kommt zu Schaden.

Der Frachtführer beruft sich auf den Haftungsausschluss, wegen Verladung durch den Absender. Der Absender kann jedoch nachweisen, dass der Frachtführer die Verzerrung des Gutes auf dem LKW vorgenommen hat. Lösung?

→ Wer handelt der haftet. Gemeinsames Handeln → Mitverschulden → Schadenteilung

5.2.3 Haftung für andere

§ 428 Haftung für andere

Der Frachtführer hat Handlungen und Unterlassungen seiner Leute in gleichem Umfange zu vertreten wie eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

Der Frachtführer haftet für „Leute“ und „andere“ genauso wie für eigenes Handeln bzw. Unterlassen.

„Leute“: Betriebszugehörige Personen (Mitarbeiter)

„Andere“: Keine Mitarbeiter, aber aufgrund anderer Rechtsgrundlage für den Frachtführer tätig (Leiharbeiter, Subunternehmer)

Haftung aber nur soweit die Personen in Erfüllung ihrer übertragenen Aufgaben handeln (nicht nebenbei gegangener Diebstahl).

5.2.4 Haftungsumfang

5.2.4.1 Wertersatz, § 429

§ 429 Wertersatz

(1) Hat der Frachtführer für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadenersatz zu leisten, so ist der Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung zu ersetzen.

(2) Bei Beschädigung des Gutes ist der Unterschied zwischen dem Wert des unbeschädigten Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung und dem Wert zu ersetzen, den das beschädigte Gut am Ort und zur Zeit der Übernahme gehabt hätte. Es wird vermutet, dass die zur Schadensminderung und Schadensbehebung aufzuwendenden Kosten dem nach Satz 1 zu ermittelnden Unterschiedsbetrag entsprechen.

(3) Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Marktpreis, sonst nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Ist das Gut unmittelbar vor Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis abzüglich darin enthaltener Beförderungskosten der Marktpreis ist.

Es gilt das Wertersatzprinzip.

Zu ersetzen ist der Wert des Gutes (Marktwert) am Ort und zur Zeit der Übernahme (folglich ohne Fracht, Einfuhrabgaben im Bestimmungsland etc.).

Zeit wichtig bei Gütern die starken Wertschwankungen unterliegen.

Abs. 2: Bei Beschädigung ist Wertminderung zu ersetzen (nicht unbedingt mit Reparaturkosten identisch/auszugehen ist vom Beschaffungswert, den das Gut für den Empfänger hat, BGH v. 29.07.2009).

5.2.4.2 Schadenfeststellungskosten

§ 430 Schadensfeststellungskosten

Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes hat der Frachtführer über den nach § 429 zu leistenden Ersatz hinaus die Kosten der Feststellung des Schadens zu tragen.

Sachverständigenkosten oder auch Kosten beim Geschädigten (Peronalkosten wegen Schadenprüfung)

5.2.4.3 Haftungshöchstbetrag

§ 431 Haftungshöchstbetrag

(1) Die nach den §§ 429 und 430 zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts des Gutes begrenzt.

(2) Besteht das Gut aus mehreren Frachtstücken (Sendung) und sind nur einzelne Frachtstücke verloren oder beschädigt worden, so ist der Berechnung nach Absatz 1

1. die gesamte Sendung zu Grunde zu legen, wenn die gesamte Sendung entwertet ist,
oder
2. der entwertete Teil der Sendung zu Grunde zu legen, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist.

(3) Die Haftung des Frachtführers wegen Überschreitung der Lieferfrist ist auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Übernahme des Gutes zur Beförderung oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

Für Verlust, Beschädigung haftet der Frachtführer mit 8,33 SZR/kg(Rohgewicht= mit Verpackung) (Wert am Tag der Übernahme des Gutes (entsprechen ca. 10,00 €) .
Sonderziehungsrecht: Fiktive Währung, Währungskorb des IWF aus verschiedenen Währungen. Sinn: Ausgleich von Währungsschwankungen. Wert ca. 1,20 € / SZR.
Sofern bei Teilverlust oder Beschädigung die ganze Sendung unbrauchbar wird, ist das Gesamtgewicht maßgeblich, ansonsten nur das anteilige Gewicht der vom Schaden betroffenen Teile.

Folie 28

Beispiel:

Transport einer gebrauchten Druckmaschine (4,5 to, Wert 30.000,00 €), die in drei gleichwertige Teile zu 1,5 to zerlegt ist. Ein Teil erleidet Totalschaden, dadurch ist die gesamte Maschine unbrauchbar. (Wert je SZR 1,25 €). → Gesamtgewicht 4,5 to → 4.500kg zu 8,33 SZR → Höchsthaftung 46.856,25 € → Wertersatz 30.000,00 €

Variante:

Gleicher Sachverhalt, aber es tritt nur Teilschaden ein. (Wert SZR 1,20 €)

→ 1.500 kg zu 8,33 SZR → Höchsthaftung 14.994,00 € → Wertersatz 10.000,00 €

Haftung für Verspätungsschäden beträgt den 3-fachen Frachtbetrag.

5.2.4.4 Ersatz sonstiger Kosten

§ 432 Ersatz sonstiger Kosten

Haftet der Frachtführer wegen Verlust oder Beschädigung, so hat er über den nach den §§ 429 bis 431 zu leistenden Ersatz hinaus die Fracht, öffentliche Abgaben und sonstige Kosten aus Anlass der Beförderung des Gutes zu erstatten, im Fall der Beschädigung jedoch nur in dem nach § 429 Abs. 2 zu ermittelnden Wertverhältnis. Weiteren Schaden hat er nicht zu ersetzen.

Der Frachtführer hat die aus Anlass der Beförderung entstandenen Kosten zu erstatten (Fracht, Öff. Abgaben (Zölle, Steuern).

Kosten als Folge des Schadens sind Güterfolgeschäden und sind nicht zu ersetzen (Einfuhrabgaben im Transitland wegen Transportmittelunfall).

Hier greifen keine Haftungsbegrenzungen, Erstattung also immer in voller Höhe (auch keine Übernahme durch den Haftpflichtversicherer, da kein Schadenersatzanspruch vorliegt).

5.2.4.5 Haftungshöchstbetrag bei sonstigen Vermögensschäden

§ 433 Haftungshöchstbetrag bei sonstigen Vermögensschäden

Haftet der Frachtführer wegen der Verletzung einer mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängenden vertraglichen Pflicht für Schäden, die nicht durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder

durch Überschreitung der Lieferfrist entstehen, und handelt es sich um andere Schäden als Sach- oder Personenschäden, so ist auch in diesem Falle die Haftung begrenzt, und zwar auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

Hier wird die Haftung für die Verletzung vertraglicher Nebenpflichten geregelt, für die keine anderen gesetzlichen Regelungen bestehen.

Beispiele:

Absender mietet Kran an, um das Fahrzeug des Frachtführers zu beladen. Frachtführer verspätet sich, dem Absender entstehen Mehrkosten (Wartekosten) für den Kran.

Frachtführer rangiert ohne Weisung des Empfängers während der Entladung mit dem Fahrzeug und verursacht dabei einen Schaden am Gut (Schaden tritt nach Ablieferung ein, Vertrag war erfüllt). Verletzung einer Nebenpflicht.

Verletzung von Kontrollpflichten bei der Übernahme des Gutes (Temperaturmessung bei temperaturgeführter Ware)

Der Frachtführer haftet max. mit dem 3-fachen Betrag der nach §431 abs. 1 HGB zu leisten wäre (max. 3x 8,33 SZR/kg).

5.2.4.6 Außervertragliche Ansprüche

§ 434 Außervertragliche Ansprüche

(1) Die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten auch für einen außervertraglichen Anspruch des Absenders oder des Empfängers gegen den Frachtführer wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist.

(2) Die Einwendungen können jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn

1. sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den in § 449 Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften zu Lasten des Absenders abweicht,

2. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Frachtführer die fehlende Befugnis des Absenders, das Gut zu versenden, kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder

3. das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, abhandengekommen ist.

(3) Satz 2 Nummer 1 gilt jedoch nicht für eine nach § 449 zulässige Vereinbarung über die Begrenzung der vom Frachtführer zu leistenden Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auf einen niedrigeren als den gesetzlich vorgesehenen Betrag, wenn dieser den Betrag von 2 Rechnungseinheiten nicht unterschreitet.

Ein durch Verlust oder Beschädigung entstandener Güterschaden stellt wegen der Verletzung von Eigentumsrechten auch gleichzeitig eine unerlaubte Handlung gem. §§ 823 ff. BGB dar (Delikthaftung).

Die Ansprüche aus Vertrag (HGB) und Delikt (BGB) stehen dem Geschädigten nebeneinander, wahlweise zu. Allerdings hat der Anspruchsteller im Deliktsrecht die Beweislast.

Auf der anderen Seite unterliegen sind die Ansprüche aus Delikt keiner Beschränkung.

Damit die Haftungsbeschränkungen des HGB nicht ausgehebelt werden können, werden hier entsprechende Ansprüche aus unerlaubter Handlung ebenfalls den Haftungsbeschränkungen- und -ausschlüssen des HGB unterstellt.

5.2.4.7 Haftung der Leute

§ 436 Haftung der Leute

Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist gegen einen der Leute des Frachtführers erhoben, so kann sich auch jener auf die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen. Dies gilt nicht, wenn er vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, gehandelt hat.

Dies stellt eine analoge Regelung zu §434 für die „Leute“ dar. Die „Leute“ sollen keiner schärferen Haftung unterliegen wie der Frachtführer selbst.

5.2.4.8 Wegfall der Haftungsbeschränkungen bzw. –befreiungen

§ 435 Wegfall der Haftungsbeschränkungen und -begrenzungen

Die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbeschränkungen und Haftungsbeschränkungen gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer oder eine in § 428 genannte Person vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat.

Grundsatz: Keine Haftungsbeschränkungen und -begrenzungen für vorsätzliche und grob fahrlässige Handlungen (qualifiziertes Verschulden/schwere Schuld).

Dies liegt dann vor, wenn vorsätzlich (mit Wissen und Wollen) oder im Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde gehandelt wird.

Die Vorschrift greift auch für die Verjährung gem. § 439 (BGB 3 Jahre) sowie für den Ausschluss der Haftung für Güterfolgeschäden.

→ Es gilt das Schadenerstprinzip gem. §§ 249 ff. BGB und zwar in voller Höhe.

Die Beweislast liegt allerdings beim Anspruchsteller. Der Frachtführer hat aber eine Darlegungspflicht. Er hat konkret die schadenursächlichen Betriebsabläufe offen zu legen, anhand derer der Anspruchsteller ggf. das ggf. Verschulden des Frachtführers aufzeigen kann.

5.2.5 Ausführender Frachtführer

§ 437 Ausführender Frachtführer

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt (ausführender Frachtführer), so haftet dieser für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Überschreitung der Lieferfrist während der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht, so als wäre er der Frachtführer. Vertragliche Vereinbarungen mit dem Absender oder Empfänger, durch die der Frachtführer seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Frachtführer nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(2) Der ausführende Frachtführer kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen.

(3) Frachtführer und ausführender Frachtführer haften als Gesamtschuldner.

(4) Werden die Leute des ausführenden Frachtführers in Anspruch genommen, so gilt für diese § 436 entsprechend.

Hier wird das Verhältnis des ausführenden Frachtführers zum Vertraglichen Frachtführer und zum Absender geregelt.

(Wiederholung Begrifflichkeiten)

Für ihn gelten die Haftungsregelungen des HGB genau wie für den vertraglichen Frachtführer.

Aber:

Haftungsverschärfende Vereinbarungen zwischen Absender und vertraglichem Frachtführer gelten für ihn jedoch nur, wenn er darüber informiert wurde und schriftlich zugestimmt hat.

Folie 30: Bild Begegnungsverkehr ☺

Beispiel Haftungsverteilung bei Teilstreckenbeförderung: Begegnungsverkehr

Frachtführer A verpflichtet sich Transport von Stuttgart nach Bremen auszuführen. Er befördert bis Frankfurt, dort übernimmt Frachtführer B den kompletten Hänger bis Bremen.

Ware wird während des Transportes beschädigt.

Wie haften A und B?

→ A haftet für die komplette Reise, B nur für die übernommene Teilstrecke. Kann der Schadeneintritt keinem Streckenabschnitt zugeordnet werden, haftet A alleine.

Folie 31: Überblick HGB Haftung

5.3 Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen

5.3.1 Schadenanzeige

§ 438 Schadensanzeige

(1) Ist ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar und zeigt der Empfänger oder der Absender dem Frachtführer Verlust oder Beschädigung nicht spätestens bei Ablieferung des Gutes an, so wird vermutet, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert worden ist. Die Anzeige muss den Verlust oder die Beschädigung hinreichend deutlich kennzeichnen.

(2) Die Vermutung nach Absatz 1 gilt auch, wenn der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar war und nicht innerhalb von sieben Tagen nach Ablieferung angezeigt worden ist.

(3) Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist erlöschen, wenn der Empfänger dem Frachtführer die Überschreitung der Lieferfrist nicht innerhalb von einundzwanzig Tagen nach Ablieferung anzeigt.

(4) Eine Schadensanzeige nach Ablieferung ist in Textform zu erstatten. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

(5) Werden Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist bei Ablieferung angezeigt, so genügt die Anzeige gegenüber demjenigen, der das Gut abgeliefert.

Die Schadenanzeige nach Ablieferung hat in Textform zu erfolgen und ist eine Tatbestandsaufnahme (bei Ablieferung auch mündlich möglich). Sie legt nicht fest, wer für den reklamierten Schaden verantwortliche ist.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Aus Beweisgründen wäre es ideal, wenn diese immer schriftlich abgegeben und vom Fahrer unterzeichnet würde.

Zur Einhaltung der angegebenen Fristen genügt die rechtzeitige Absendung. Für die Berechnung der Tagesfristen sind alle Wochentage zu berücksichtigen. Die Frist beginnt am Tage nach der Ablieferung und endet mit Ablauf des letzten Tages. Sofern dieser ein Samstag, Sonntag oder Feiertag ist, endet die Frist mit Ablauf des folgenden Werktages (§§ 186-193 BGB).

Beispiel:

Reguläres Fristende fällt auf einen Samstag. Tatsächliches Fristende: Ablauf des folgenden Montags.

Die Schadenanzeige ist gegenüber dem vertraglichen Frachtführer zu erklären. Ausnahme: Bei Ablieferung ist es möglich diese auch gegenüber dem ausführenden Frachtführer abzugeben.

Es ist zu unterscheiden zwischen äußerlich erkennbaren und verdeckten Schäden.

Äußerlich erkennbare Schäden:

Es ist zu empfehlen, dass die Anzeige mindestens als Schadensvorbehalt im Frachtbrief oder einem anderen Transportdokument festgehalten wird (anders als Luftfrachtverkehr → spezielles Formblatt).

Der Vorbehalt muss so verfasst sein, dass der erkennbare Schaden hinreichend beschrieben ist. Der bloße Vermerk „unter Vorbehalt“ genügt nicht. Er ist unbegründet und somit unwirksam.

Wird ein wirksamer Vorbehalt erklärt, so tritt die Beweisvermutung ein, dass der Schaden im Obhutszeitraum des Frachtführers eingetreten ist. Wird ein Vorbehalt unwirksam oder zu einem späteren Zeitpunkt (zuerst Erteilung einer reinen Quittung) abgegeben, so tritt die Beweisvermutung ein, dass der Schaden nicht im Obhutszeitraum des Frachtführers eingetreten ist.

Verdeckte Schäden:

Sofern der Schaden erst beim Auspacken der Ware einen Schaden feststellt und somit bereits bei Ablieferung reine Quittung erteilt hat, so muss der Empfänger den Beweis antreten, dass der Schaden im Obhutszeitraum des Frachtführers eingetreten ist.

Die Anzeige hat innerhalb von 7 Tagen nach Ablieferung zu erfolgen. Danach können keine Ansprüche mehr geltend gemacht werden.

Verspätungsschäden müssen binnen 21 Tagen nach Ablieferung angezeigt werden. Danach können keine Ansprüche mehr geltend gemacht werden.

5.3.2 Verjährung

439 Verjährung

(1) Ansprüche aus einer Beförderung, die den Vorschriften dieses Unterabschnitts unterliegt, verjähren in einem Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem dem Vorsatz nach § 435 gleichstehenden Verschulden beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre.

(2) Die Verjährung beginnt mit Ablauf des Tages, an dem das Gut abgeliefert wurde. Ist das Gut nicht abgeliefert worden, beginnt die Verjährung mit dem Ablauf des Tages, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Abweichend von den Sätzen 1 und 2 beginnt die Verjährung von Rückgriffsansprüchen mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem der Rückgriffsgläubiger den Anspruch befriedigt hat, es sei denn, der Rückgriffsschuldner wurde nicht innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, über diesen Schaden unterrichtet.

(3) Die Verjährung eines Anspruchs gegen den Frachtführer wird auch durch eine Erklärung des Absenders oder Empfängers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Frachtführer die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung bedürfen der Textform. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.

(4) Die Verjährung von Schadensersatzansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist kann nur durch Vereinbarung, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist, erleichtert oder erschwert werden.

Verjährung bedeutet, dass nach Ablauf einer bestimmten Frist ein bestehender Anspruch nicht mehr durchgesetzt werden kann, sofern sich der Anspruchsgegner auf die Verjährung beruft. Allerdings besteht der Anspruch trotz Verjährung weiter.

Die Verjährung soll bewirken, dass nach einer gewissen Zeit der Rechtsfrieden gewährleistet ist, vor allem vor dem Hintergrund der mit der Zeit immer schwieriger werdenden Beweisführung.

Die normale zivilrechtliche Verjährungsfrist beträgt 3 Jahre und beginnt am 1. Januar des Folgejahres zu laufen.

Alle Rechtsverhältnisse des Frachtrechts (auch Delikt) unterliegen der kurzen Verjährung von einem Jahr (Ausnahme: § 435 HGB bewusste grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz → 3 Jahre).

Allerdings kann durch Vereinbarung zwischen den Beteiligten eine längere Verjährungsfrist vereinbart werden.

Folie 33

Die Frist beginnt regelmäßig am Tag nach Ablieferung. Sofern nicht abgeliefert wurde beginnt diese am Tage nach der vorgesehenen Ablieferung (Bei Lieferfristvereinbarung ist dies der vorgesehene Abliefertag, sonst gilt übliche Transportdauer als Lieferfrist).

Eine Ausnahme gilt im Verhältnis zwischen dem vertraglichen und ausführenden Frachtführer. Die Frist beginnt hier erst nach rechtskräftiger Verurteilung des vertraglichen Frachtführers bzw. mit dem Tag einer evtl. freiwilligen Schadenzahlung durch den Frachtführer.

Der vertragliche Frachtführer muss jedoch innerhalb von 3 Monaten nach Kenntnis über den Schadenfall den ausführenden Frachtführer haftbar halten. Macht er dies nicht, tritt keine Ausdehnung der Verjährung ein.

Die Verjährung läuft normalerweise ungehindert weiter, egal ob die Parteien miteinander korrespondieren oder nicht.

Allerdings kann die Verjährung gehemmt werden. Dies kann geschehen durch die Schadenanmeldung des Anspruchstellers (\neq Schadenanzeige, diese nur Tatbestandsaufnahme; Schadenanmeldung = Willenserklärung über Durchsetzung der Ansprüche).

Die Hemmung der Verjährung tritt mit Zugang der Schadenanmeldung (in Textform) ein.

Die Hemmung endet mit Zurückweisung des Anspruchs (auch ohne Begründung/in Textform).

Eine erneute Hemmung kann bewirkt werden, wenn beiderseits Verhandlungen über die Ansprüche aufgenommen werden. Die Hemmung endet dadurch, dass die Verhandlungen für Beendet erklärt werden, jedoch erst 3 Monate nach Zugang dieser Erklärung.

Die Einlegung eines Rechtsmittels (Mahnbescheid, Klage) bewirkt eine erneute Hemmung. Wird das Verfahren beendet, endet die Hemmungswirkung 6 Monate danach.

5.4 Pfandrechte, §§ 440 – 442

§ 440 Pfandrecht des Frachtführers

(1) Der Frachtführer hat für alle Forderungen aus dem Frachtvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Beförderung übergebenen Gut des Absenders oder eines Dritten, der der Beförderung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Absenders hat der

Frachtführer auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Fracht-, Seefracht-, Speditions- und Lagerverträgen. Das Pfandrecht nach den Sätzen 1 und 2 erstreckt sich auf die Begleitpapiere.

(2) Das Pfandrecht besteht, solange der Frachtführer das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.

(3) Das Pfandrecht besteht auch nach der Ablieferung fort, wenn der Frachtführer es innerhalb von drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.

(4) Die in § 1234 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs sowie die in den §§ 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den nach § 418 oder § 446 Verfügungsberechtigten Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so haben die Androhung und die Benachrichtigung gegenüber dem Absender zu erfolgen.

Dem Frachtführer steht ein Pfandrecht an den für den Absender beförderten Sachen zu.

D.h. er kann diese verwerten (Versteigerung durch Gerichtsvollzieher), um seine Forderungen aus dem Beförderungsvertrag zu befriedigen.

Es sind zwei Pfandrechte zu unterscheiden:

Konnexes (verbundenes) Pfandrecht: Pfandrecht am beförderten Gut. Es besteht eine Verbindung zwischen dem konkreten Beförderungsvertrag und dem gepfändeten Gut. Absender muss nicht Eigentümer sein.

Inkonnexes (unverbundenes) Pfandrecht: Pfandrecht an anderen Gütern des Absenders. Es ist keine konkrete Verbindung zwischen dem Beförderungsvertrag und dem gepfändeten Gut erforderlich. Allerdings müssen die Forderungen wegen derer die Pfändung erfolgt unbestritten, anerkannt oder rechtskräftig festgestellt sein.

5.5 Abweichende Vereinbarungen

§ 449 Abweichende Vereinbarungen über die Haftung

(1) Soweit der Frachtvertrag nicht die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, kann von den Haftungsvorschriften in § 413 Absatz 2, den §§ 414, 418 Absatz 6, § 422 Absatz 3, den §§ 425 bis 438, 445 Absatz 3 und § 446 Absatz 2 nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Der Frachtführer kann sich

jedoch auf eine Bestimmung im Ladeschein, die von den in Satz 1 genannten Vorschriften zu Lasten des aus dem Ladeschein Berechtigten abweicht, nicht gegenüber einem im Ladeschein benannten Empfänger, an den der Ladeschein begeben wurde, sowie gegenüber einem Dritten, dem der Ladeschein übertragen wurde, berufen.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt und der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen, oder
 2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehene Betrag.
- Ferner kann abweichend von Absatz 1 durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.

(3) Ist der Absender ein Verbraucher, so kann in keinem Fall zu seinem Nachteil von den in Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften abgewichen werden, es sei denn, der Frachtvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand.

(4) Unterliegt der Frachtvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 bis 3 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag sowohl der Ort der Übernahme als auch der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.

Hier ist festgelegt von welchen Vorschriften des Frachtrechts durch AGB's abgewichen werden kann (halbzwingender Charakter des Frachtrechts).

Verbraucher dürfen nicht schlechter gestellt werden, als das Gesetz vorsieht.

Von den Haftungsbestimmungen darf nur dann frei abgewichen werden, wenn dies zwischen den Parteien individuell vereinbart wurde (Vertrag ist frei ausgehandelt).

Dies ist auch gegeben bei frei verhandelten Rahmenverträgen, die eine Vielzahl künftiger Verträge betreffen.

Die Bestimmungen des §431 Abs. 1 und 2 (Güterschäden (Verlust, Beschädigung)) sind im Rahmen eines Haftungskorridors von 2 bis 40 SZR/kg auch durch AGB's abänderbar.

Alle anderen Haftungsregelungen sind AGB-fest.

Die nicht haftungsbezogenen Inhalte des HGB sind dispositiv.

5.6 Verständnisfragen zu 5.2 – 5.5

Folie 35

1. Welcher Haftungsgrundsatz gilt gem. HGB für den Frachtführer?
→ §425 Obhutshaftung allerdings wegen der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen auf Gefährdungshaftung reduziert.
2. Wie hoch ist die Haftung des Frachtführers für Güterschäden und Lieferfristüberschreitung?
8,33 SZR/kg; 3-facher Frachtbetrag
1. a) Was bedeutet das Kürzel SZR? Erklären Sie den Begriff.
b) Welchen Zweck verfolgt die Nutzung von SZR?
→ a) Sonderziehungsrecht. Fiktive Währung des IWF, bestehend aus einem Währungskorb verschiedener Währungen.
b) Ausgleich von Währungsschwankungen
4. Was versteht man unter dem Wertersatzprinzip?
→ Zu ersetzen ist der Wert des Gutes (Marktwert).
5. Was versteht man unter der Haftung für sonstige Vermögensschäden?
→ Haftung für Verletzung von vertraglichen Nebenpflichten, die anderweitig nicht geregelt sind.
6. Welchen Zweck verfolgt die Regelung der Leutehaftung?
→ Leute sollen nicht schärfer haften, wie der Frachtführer selbst.
7. Unter welcher Voraussetzung fallen die Haftungsbefreiungen und –begrenzungen für den Frachtführer weg?
→ Bei vorsätzlichem und grob fahrlässigem Handeln (qualifiziertes Verschulden)

Folie 36

8. a) Welche Formerfordernisse sind bei einer Schadenanzeige bei Ablieferung einer äußerlich erkennbar beschädigten Ware zwingend zu beachten?
b) Welche Mindestanforderungen sind aus Beweisgründen zu empfehlen?
→ a) Erteilung min. mündlich gegenüber dem ausführenden oder vertraglichen Frachtführer. Der Schadenvorbehalt muss den Schaden hinreichend beschreiben.
b) Schriftform, mindestens auf einem Frachtpapier und Unterschrift des Fahrers oder Textform
9. Wie viele Jahre umfasst der Verjährungszeitraum im HGB Frachtrecht und wann beginnt die Frist regelmäßig?
→ 1 Jahr; Am Tag nach der Ablieferung

10. Dem Frachtführer stehen verschiedene Pfandrechte zu. Was versteht man unter dem konnexen Pfandrecht?

→ Verbundenes Pfandrecht. Pfandrecht am beförderten Gut zur Befriedigung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag.

6. Das allgemeine Speditionsrecht nach HGB

6.1 Der Spediteur mit den Rechten und Pflichten eines Geschäftsbesorgers, §§ 453 – 457, 461

Hier ist auf Ziff. 4.2.1.2 (Speditionsvertrag) zu verweisen.

§ 461 Haftung des Spediteurs

(1) Der Spediteur haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des in seiner Obhut befindlichen Gutes entsteht. Die §§ 426, 427, 429, 430, 431 Abs. 1, 2 und 4, die §§ 432, 434 bis 436 sind entsprechend anzuwenden.

(2) Für Schaden, der nicht durch Verlust oder Beschädigung des in der Obhut des Spediteurs befindlichen Gutes entstanden ist, haftet der Spediteur, wenn er eine ihm nach § 454 obliegende Pflicht verletzt. Von dieser Haftung ist er befreit, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte.

(3) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Versenders oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

Sofern es um die in obiger Ziffer beschriebenen Tätigkeiten geht (Schreibtischspediteur), haftet der nach dem Prinzip der Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast. Diese Haftung ist unbegrenzt aber dispositiv (kann nach Belieben durch AGB's → ADSp abgeändert werden).

Dies gilt gem. § 461 Abs. 2 für Vermögensschäden und nach Abs. 3 für die rein organisierenden Tätigkeiten des Spediteurs.

Für Güterschäden im Drittgewahrsam haftet der Spediteur nach dieser Vorschrift somit nicht!

6.2 Abgrenzung zwischen Speditions- und Frachtrecht

Folie: 38

Für den Spediteur kann hinsichtlich seiner Haftung Speditionsrecht und Frachtrecht zur Anwendung kommen.

Diese ist sozusagen 2-gleisig ausgestaltet.

Der Speditionsvertrag stellt in der Praxis normalerweise einen „typengemischten“ Vertrag dar. Er beinhaltet hinsichtlich der

Geschäftsbesorgung Speditionsrecht und hinsichtlich der Beförderung Frachtrecht.

Dies hat bezüglich der Haftung des Spediteurs weitreichende Bedeutung, denn wie oben kennengelernt, gilt für das Speditionsrecht („Sofaspediteur“) eine schärfere Haftung als für den Frachtführer.

Sobald der Spediteur sein „Sofa“ verlässt und Obhut am Gut erlangt, haftet er für die dann ausgeübten Tätigkeiten nach Frachtrecht.

6.3 Der Spediteur mit den Rechten und Pflichten eines Frachtführers, §§ 458 - 461

6.3.1 Selbsteintritt

§ 458 Selbsteintritt

Der Spediteur ist befugt, die Beförderung des Gutes durch Selbsteintritt auszuführen. Macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. In diesem Fall kann er neben der Vergütung für seine Tätigkeit als Spediteur die gewöhnliche Fracht verlangen.

Der Spediteur kann einen Transport auch selbst ausführen (Selbsteintritt). Es gilt dann für die Beförderungsstrecke Frachtrecht.

Folie 40

Beispiel:

Spediteur vereinbart feste Ladezeit mit seinem Kunden. Er führt den Transport im Selbsteintritt durch, gibt seinem Fahrer aber versehentlich eine falsche Uhrzeit zur Abholung der Ware an. Durch die Verspätung entstehen dem Kunden Personalkosten wegen der Wartezeit. Diese Kosten werden dem Spediteur in Rechnung gestellt.

Was für ein Schaden liegt vor? Wie haftet der Spediteur?

Nach welchem Recht würde der Spediteur haften, wenn die Waren beim Transport beschädigt würde und warum?

→ reiner Vermögensschaden; Unbegrenzte Haftung nach Speditionsrecht

Frachtrecht hinsichtlich Beförderung, da Obhut am Gut

6.3.2 Spedition zu festen Kosten

§ 459 Spedition zu festen Kosten

Soweit als Vergütung ein bestimmter Betrag vereinbart ist, der Kosten für die Beförderung einschließt, hat der Spediteur hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. In diesem Fall hat er Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen nur, soweit dies üblich ist.

Folie 42

Fixkostenspedition bedeutet, dass Versender und Spediteur einen Speditionsvertrag abgeschlossen haben, und als Vergütung für die Leistungserbringung ein fester Betrag vereinbart wurde, der die Besorgung der Versendung und die Ausführung der Beförderung umfasst.

Dies ist gegeben bei Vereinbarung eines Pauschalpreises oder auch bei Abgabe eines Angebotes unter Zugrundelegung einer Preisliste (z.B. Preisermittlung unter Abhängigkeit von Entfernung und Sendungsgewicht).

Diese Vorschrift hat große Praxisrelevanz, da fast alle Speditionsverträge auf Basis fester Sätze abgeschlossen werden.

Haftungstechnisch gilt der Spediteur für alle Beförderungsleistungen als vertraglicher Frachtführer und haftet somit diesbezüglich nach Frachtrecht. Für die geschäftsbesorgenden Tätigkeiten haftet er jedoch als Spediteur.

Frachtrecht gilt für: Beförderung, Umschlag Zwischenlagerung.
Speditionsrecht gilt für: Organisation, Verzollen, Vermittlung von Versicherungen.

Beispiel:

Spediteur hat Versand von Ausstellungsgütern nach USA zu besorgen und auch zu beachten, dass die Sendung auf „Verwendungsschein“ (zollfreie Ein- und Wiederausfuhr) zolltechnisch abgefertigt wird.

1. Variante: Spediteur vergisst diese Weisung an seinen Partner in USA weiterzugeben. Die Ware wird zum freien Verkehr verzollt. Der Auftraggeber verlangt Ersatz der angefallenen Zölle.

→ Spediteur haftet wegen eigenen Verschuldens für den entstandenen Vermögensschaden.

2. Variante: Spediteur gibt alle Weisungen korrekt an seinen Partner weiter, dieser nimmt jedoch fehlerhaft die Verzollung zum freien Verkehr vor. Der Auftraggeber verlangt Ersatz der angefallenen Zölle.

→ Spediteur haftet nicht mangels Verschuldens, muss jedoch seine Ansprüche aus dem Vertrag mit seinem Partner an den Auftraggeber abtreten.

Bei der Abwicklung von innerdeutschen Transporten (KFZ, Bahn, Flugzeug oder Binnenschiff bzw. Kombination) haftet der Spediteur nach den Vorschriften der §§ 407 ff., da für jedes Verkehrsmittel das gleiche Frachtrecht gilt. Diese Haftung erstreckt sich die gesamte Beförderungstrecke.

Bei Abwicklung eines internationalen unimodalen Transportes haftet der Spediteur nach dem Frachtrecht des ausführenden Frachtführers (z.B. CMR).

Bei Abwicklung eines internationalen multimodalen Transportes haftet der Spediteur nach den Vorschriften der §§ 452 ff. (siehe Ziff. 7).

6.3.3 Sammelladung

§ 460 Sammelladung

(1) Der Spediteur ist befugt, die Versendung des Gutes zusammen mit Gut eines anderen Versenders auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrages zu bewirken.

(2) Macht der Spediteur von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er hinsichtlich der Beförderung in Sammelladung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. In diesem Fall kann der Spediteur eine den Umständen nach angemessene Vergütung verlangen, höchstens aber die für die Beförderung des einzelnen Gutes gewöhnliche Fracht.

Folie 43

Der Spediteur kann bei der Organisation des Transportes nach eigenem Ermessen entscheiden, ob er die Beförderung von Gütern unterschiedlicher Versender zusammen im Wege der Sammelladung veranlasst (nicht, wenn Versender dies untersagt).

Macht er hiervon Gebrauch, haftet er nach dem Recht des ausführenden Frachtführers.

Beispiele:

Inlandstransport per Flugzeug → HGB-Frachtrecht

Auslandstransport per LKW → CMR

Auslandstransport per Flugzeug → WA/HP oder MÜ

Kombinierter Verkehr nach Übersee → HBG §§ 452 ff.

Die Beförderung im Sammelladungsverkehr dauert von der Bewirkung bis zur Entwirkung.

Bewirkt ist spätestens mit Abschluss der Beladung des Fahrzeugs.

Allerdings ist dies auch i.d.R. schon mit der Zusammenstellung der Güter im Umschlaglager des Spediteurs der Fall. Kommt es also beim Verladen zum Schaden, gilt hier schon Frachtrecht.

Entwirkt ist die Sammelladung spätestens mit der Bereitstellung beim Empfangsspediteur.

6.3.4 Haftung des Spediteurs

§ 461 Haftung des Spediteurs

(1) Der Spediteur haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des in seiner Obhut befindlichen Gutes entsteht. Die §§ 426, 427, 429, 430, 431 Abs. 1, 2 und 4, die §§ 432, 434 bis 436 sind entsprechend anzuwenden.

(2) Für Schaden, der nicht durch Verlust oder Beschädigung des in der Obhut des Spediteurs befindlichen Gutes entstanden ist, haftet der Spediteur, wenn er eine ihm nach § 454 obliegende Pflicht verletzt. Von dieser Haftung ist er befreit, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte.

(3) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Versenders oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

In Abs. 1 wird der Spediteur auch für die nicht beförderungsbezogenen Tätigkeiten dem Frachtrecht unterstellt, sofern er Obhut am Gut hat (Umschlagstätigkeit; Verkehrsbedingte Zwischenlagerung).

In Abs. 2 wird der Spediteur hinsichtlich Vermögensschäden, die aus seiner Besorgertätigkeit entstehen, einer Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beeislast unterworfen. Abs. 2 kommt nur zum Tragen, wenn der Spediteur ausschließlich die Güterversendung besorgt und keine Obhut am Gut hat. Diese summenmäßig nicht begrenzte Haftung, kann durch AGB's (ADSp) jedoch begrenzt werden.

§ 461 greift allerdings nur falls die §§ 458 – 460 nicht zutreffen.

6.3.5 Haftung für andere

§ 462 Haftung für andere

Der Spediteur hat Handlungen und Unterlassungen seiner Leute in gleichem Umfang zu vertreten wie eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, deren er sich bei Erfüllung seiner Pflicht, die Versendung zu besorgen, bedient.

Sofern der Spediteur zur Erbringung seiner geschuldeten Leistung Dienste anderer bedient, haftet er für deren Handlungen bzw. Unterlassungen, wie für eigenes Handeln bzw. Unterlassen. (Andere → Begriffe siehe bereits Ziff. 5.2.3)

Zu den anderen Personen gehören auch Zwischen- und Empfangsspediteure, die an Stelle des Erstspediteurs, die Versendung teilweise in eigener Verantwortung erbringen.

Beispiel:

Auswahl eines ungeeigneten Fahrzeugs im Nachlauf.

Auswahl eines als unzuverlässig bekannten Frachtführers.

Die Haftung gem. § 462 gilt nur für Tätigkeiten als Sofaspediteur.

6.3.6 Verjährung

§ 463 Verjährung

Auf die Verjährung der Ansprüche aus einer Leistung, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegt, ist § 439 entsprechend anzuwenden.

Siehe Ziff. 5.3.2

6.3.7 Pfandrecht

§ 464 Pfandrecht des Spediteurs

Der Spediteur hat für alle Forderungen aus dem Speditionsvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Versendung übergebenen Gut des Versenders oder eines Dritten, der der Versendung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Versenders hat der Spediteur auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Versender abgeschlossenen Speditions-, Fracht-, Seefracht und Lagerverträgen. § 440 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 bis 4 ist entsprechend anzuwenden.

Siehe Ziff. 5.4

Hinweis zum inkonnexen Pfandrecht: Dies kann nur der Erstspediteur ausüben, da der Zwischenspediteur weiß, dass der Versandspediteur nicht Eigentümer des Gutes ist.

6.3.8 Abweichende Vereinbarungen

§ 466 Abweichende Vereinbarungen über die Haftung

(1) Soweit der Speditionsvertrag nicht die Versendung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, kann von den Haftungsvorschriften in § 455 Absatz 2 und 3, § 461 Absatz 1 sowie in den §§ 462 und 463 nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die vom Spediteur zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt und der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen, oder
2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehene Betrag.
Ferner kann durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Versender nach § 455 Absatz 2 oder 3 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.

(3) Von § 458 Satz 2, § 459 Satz 1 und § 460 Absatz 2 Satz 1 kann nur insoweit durch vertragliche Vereinbarung abgewichen werden, als die darin in Bezug genommenen Vorschriften abweichende Vereinbarungen zulassen.

(4) Ist der Versender ein Verbraucher, so kann in keinem Fall zu seinem Nachteil von den in Absatz 1 genannten Vorschriften abgewichen werden, es sei denn, der Speditionsvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand.

(5) Unterliegt der Speditionsvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 bis 4 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag sowohl der Ort der Übernahme als auch der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.

Grundsätzlich gilt auch für das Speditionsrecht, dass dieses dispositiv ist. Jedoch schränkt dies § 466 (wie § 449 für das Frachtrecht) ein.

So kann nicht zum Nachteil eines Verbrauchers abgewichen werden.

Auch unter Kaufleuten, können die Bestimmungen der §§ 461 Abs. 1, 462 und 463 (Obhutshaftung für Güterschäden, Haftung für andere, Verjährung) nicht durch AGB's aufgehoben oder verändert werden.

Dies ist nur durch einzelvertragliche Vereinbarungen möglich. (siehe Ziff. 5.5)

6.4 Verständnisfragen

Folie 45

1. Was versteht man unter „2-gleisiger-Haftung“ im Speditionsrecht?
→ Spediteur haftet einerseits als Geschäftsbesorger nach Speditionsrecht und andererseits hinsichtlich seiner beförderungsbezogenen Tätigkeiten (Obhut am Gut) nach Frachtrecht.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

2. Was versteht man unter „Selbsteintritt“?
→ Spediteur führt Transport ganz oder teilweise selbst aus.
3. Welche Voraussetzungen müssen vorliegen, damit von „Fixkostenspedition“ gesprochen werden kann?
→ - Speditionsvertrag zwischen Versender und Spediteur; - Vergütung muss als fester Betrag vereinbart sein; - Der feste Betrag muss die Besorgung der Versendung und die Ausführung der Beförderung umfassen.
4. Was bedeutet „Sammelladung“?
→ Die gemeinsame Beförderung von Gütern unterschiedlicher Versender im selben Verkehrsmittel.
5. Nach welchem Recht haftet der Spediteur grundsätzlich, wenn er von der Möglichkeit der Sammelladung Gebrauch macht?
→ Recht des ausführenden Frachtführers
6. Gilt das Recht des Spediteurs, eine Beförderung im Wege der Sammelladung zu bewirken uneingeschränkt?
→ Nein, anderslautende Weisungen des Versenders sind zu befolgen.
7. § 461 HGB regelt die Haftung des Spediteurs. Unter welchen Voraussetzungen kann dieser nur zur Anwendung kommen?
→ Nur, sofern weder Selbsteintritt, Fixkostenspedition oder Sammelladung vorliegen (§§ 458- 460 HGB).

7. Intermodale Beförderungen, §§ 452-452d HGB

§ 452 Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln

Wird die Beförderung des Gutes auf Grund eines einheitlichen Frachtvertrags mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln durchgeführt und wären, wenn über jeden Teil der Beförderung mit jeweils einem Beförderungsmittel (Teilstrecke) zwischen den Vertragsparteien ein gesonderter Vertrag abgeschlossen worden wäre, mindestens zwei dieser Verträge verschiedenen Rechtsvorschriften unterworfen, so sind auf den Vertrag die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes bestimmen. Dies gilt auch dann, wenn ein Teil der Beförderung über See durchgeführt wird.

Intermodale (multimodale) Beförderungen sind solche, die mittels verschiedenartiger Beförderungsmittel durchgeführt werden.

Probleme können hier entstehen, weil beispielsweise ein durchgehender Frachtvertrag abgeschlossen wird und die damit zusammenhängenden Transporte mittels mindesten 2 verschiedenartiger Verkehrsmittel erbracht werden.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Verschiedenartig sind die Verkehrsmittel wenn,

- es sich um technisch unterschiedliche Verkehrsmittel handelt,
- es müssen für diese Verkehrsmittel auch verschiedenartige Haftungsregelungen gelten.

Die Sonderbestimmungen gelten daher nicht für innerdeutsche Transporte.

Warum werden die Sonderbestimmungen zum multimodalen Transport benötigt?
Sofern z.B. ein Fixkostenspediteur einen Frachtvertrag abschließt, der den Transport von Gütern mittels unterschiedlichen Beförderungsmitteln zum Inhalt hat, ergibt sich gem. HGB die Rechtsfolge, dass der Spediteur für die gesamte Strecke als vertraglicher Frachtführer verantwortlich ist. Der vertragliche Frachtführer schließt aber mit anderen Unternehmen Frachtverträge für einzelne Teilstrecken ab, für welche das Recht des ausführenden Frachtführers gilt.

Welches Frachtrecht kommt nun für den vertraglichen Frachtführer zur Anwendung, wenn auf den Teilstrecken unterschiedliches Frachtrecht gilt?

Folie 47

Beispiel:

Fixkostenspediteur schließt Frachtvertrag über die Beförderung einer Palette Computierzubehör von Offenburg nach Madrid.

Er schließt einen LKW-Frachtvertrag nach CMR über Beförderung von Offenburg nach Straßburg, einen Luftfrachtvertrag von Straßburg nach Madrid und einen LKW-Frachtvertrag für die Zustellung innerhalb Madrids.

Für die Teilstrecken gilt unterschiedliches Frachtrecht für die ausführenden Frachtführer, für den deutschen Fixkostenspediteur gelten die Vorschriften über multimodale Beförderungen des HGB.

Grundsätzlich soll gem. der Sondervorschriften für den vertraglichen Frachtführer das allgemeine Frachtrecht gelten.

Dies ist der Regelfall. Wegen der Ausnahme gem. §452a gilt dies für den Fall, dass der Schadensort unbekannt ist.

Sofern der Schadensort bekannt ist, greift § 452a:

§ 452a Bekannter Schadensort

Steht fest, dass der Verlust, die Beschädigung oder das Ereignis, das zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat, auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers abweichend von den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären. Der Beweis dafür, dass der Verlust, die Beschädigung oder das zu einer Überschreitung der Lieferfrist führende Ereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, obliegt demjenigen, der dies behauptet.

Folie 48

Aus dieser Vorschrift ergibt sich, dass bei bekanntem Schadensort das Recht der Teilstrecke Anwendung findet.

Dies gilt jedoch ausdrücklich nur für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung.

Was gilt wenn der Schaden beim Umschlag oder verkehrsbedingter Zwischenlagerung eintritt?

Dies ist nicht ausdrücklich geregelt. Sofern es sich um vertragliche Nebenpflichten handelt, gilt das Teilstreckenrecht.

Die Beweislast für den Schadensort trägt derjenige, welcher sich auf den bekannten Schadensort beruft.

Der Frachtführer hat jedoch die größere Sachnähe und hat diesbezüglich eine Darlegungspflicht.

§ 452b Schadensanzeige. Verjährung

(1) § 438 ist unabhängig davon anzuwenden, ob der Schadensort unbekannt ist, bekannt ist oder später bekannt wird. Die für die Schadensanzeige vorgeschriebene Form und Frist ist auch gewahrt, wenn die Vorschriften eingehalten werden, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf der letzten Teilstrecke anzuwenden wären.

(2) Für den Beginn der Verjährung des Anspruchs wegen Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist ist, wenn auf den Ablieferungszeitpunkt abzustellen ist, der Zeitpunkt der Ablieferung an den Empfänger maßgebend. Der Anspruch verjährt auch bei bekanntem Schadensort frühestens nach Maßgabe des § 439.

Eine Schadenanzeige hat gegenüber dem multimodalen Frachtführer oder dem Frachtführer des letzten Streckenabschnitts zu erfolgen.

Im Grundsatz gelten die Bestimmungen des § 438 (Siehe Ziff. 5.3.1).

Diese Bestimmungen gelten auch gewahrt, sofern der Empfänger im Ausland den Schaden nach den dort geltenden Bestimmungen korrekt beim letzten ausführenden Frachtführer anzeigt.

Bezüglich der Verjährung wird auf § 438 verwiesen (siehe Ziff. 5.3.2).

Für den Beginn der Verjährung ist die Ablieferung beim Empfänger maßgebend.

8. Internationales Frachtrecht

8.1 Zwingende internationale Vorschriften im Überblick

Folie 50

CMR (Convention für den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr)

Haftung von Übernahme bis Ablieferung (Obhutshaftung)
Haftungsausschlüsse für Unabwendbares Ereignis, Verschulden des Verfügungsberechtigten, Beschaffenheitsschäden, Lebende Tiere, Beförderung in offenen Fahrzeugen.
Ersatzpflichtiger Wert:
Bei Verlust: Marktwert am Abgangsort + Kosten – ersparte Kosten + Zinsen
Bei Beschädigung: Wertminderung (Gesundwert – Restwert), max. Rep.kosten
Haftungsbegrenzung bei Güterschäden: 8,33 SZR/kg **X**
Keine Haftungsbegrenzung bei grobem Verschulden.
Haftung für Vermögensschäden: Nicht für Güterfolgeschäden, für andere begrenzt.
Haftung für Verspätung: Betrag der Fracht
Verjährung: 1 Jahr

COTIF (Convention über den internationalen Eisenbahnverkehr), mit deren Anhang B „einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER/CIM) – Stand 1999

Haftung von Übernahme bis Ablieferung (Obhutshaftung)
Haftungsausschlüsse für Unabwendbares Ereignis, Verschulden des Verfügungsberechtigten, Beschaffenheitsschäden, Lebende Tiere, Beförderung in offenen Fahrzeugen.
Ersatzpflichtiger Wert:
Bei Verlust: Marktwert am Abgangsort + Kosten – ersparte Kosten + Zinsen
Bei Beschädigung: Wertminderung (Gesundwert – Restwert), max. Rep.kosten
Haftungsbegrenzung bei Güterschäden: 17 SZR/kg **X**
Keine Haftungsbegrenzung bei grobem Verschulden.
Haftung für Vermögensschäden: Nicht für Güterfolgeschäden, für andere begrenzt.
Haftung für Verspätung: 4-facher Betrag der Fracht
Verjährung: 1 Jahr

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Budapester Übereinkommen (CMNI) gilt für Güterbeförderungen mit Binnenschiffen, falls ratifiziert.

Haftung: Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast
Haftungsausschlüsse für Verladefehler des Absenders, Decksverladung (sofern vereinbart), Rettung von Eigentum oder Leben zur See, u.a.
Ersatzpflichtiger Wert:
Bei Verlust: Marktwert am Abgangsort + Kosten – ersparte Kosten + Zinsen
Bei Beschädigung: Wertminderung (Gesundwert – Restwert), max. Rep.kosten
Haftungsbegrenzung bei Güterschäden: 2 SZR/kg oder 666,67 SZR je Packstück, Container: 1.500 SZR je Container, 25.000 SZR für die darin gestauten Güter **X**
Keine Haftungsbegrenzung bei grobem Verschulden.
Haftung für Vermögensschäden: Nicht für Güterfolgeschäden, für andere begrenzt.
Haftung für Verspätung: Betrag der Fracht

Haag-Visby-Regeln, integriert in das Seehandelsrecht des HGB (§§476 ff.)

Haftungszeitraum: „from tackel to tackel“ (Überschreiten der Reeling bei der Anlieferung im Abgangshafen und Überschreiten der Reeling bei Ablieferung im Bestimmungshafen), Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast
Haftungsausschlüsse für Verladefehler des Absenders, Rettung von Eigentum oder Leben zur See, Nautisches Verschulden, Feuerschäden, u.a.
Ersatzpflichtiger Wert: Wert am Bestimmungsort abzüglich ersparter Kosten.
Haftungsbegrenzung bei Güterschäden: 2 SZR/kg oder 666,67 SZR je Packstück **X**
Keine Haftungsbegrenzung bei grobem Verschulden.
Haftung für Vermögensschäden: Nicht für Güterfolgeschäden, für andere begrenzt.
Haftung für Verspätung: Nicht geregelt, keine Haftung
Verjährung: 1 Jahr
Zum weiteren: Verweis auf die Ausführungen unter Ziff. 12.

Rotterdam-Regeln

Ganz neues Seerecht, Fortentwicklung der HVR. Jedoch noch nirgends ratifiziert. Verweis auf die Ausführungen zum Seerecht unter Ziff. 12.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Warschauer Abkommen (WA) von 1929 über internationale Luftbeförderungen in der Fassung des Haager Protokolls (HP)

Haftung während der Luftbeförderung in der Luft, auf dem Flughafen oder bei Vor- oder Nachtransporten.

Es gilt Verschuldenshaftung.

Haftungsbegrenzung: Gewichtsabhängig bei 250 Goldfranken bzw. EUR 27,35 /kg X

Unbegrenzte Haftung: Bei Leichtfertigkeit, in dem Bewusstsein, dass der Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird (grobes Organisationsverschulden).

Anzeigefristen: Unverzüglich, spätestens nach 21 Tagen bei Verspätung und nach 14 Tagen bei Beschädigungen

Zum weiteren siehe Ziff. 11.

Montrealer Übereinkommen (MÜ) von 1999

Haftung während des Obhutszeitraumes.

Es gilt bei Güterschäden Gefährdungshaftung, bei Verspätungsschäden Verschuldenshaftung.

Haftungsbegrenzung: 19 SZR/kg X

Unbegrenzte Haftung völlig ausgeschlossen (bedenklich).

Anzeigefristen: Unverzüglich, spätestens nach 21 Tagen bei Verspätung und nach 14 Tagen bei Beschädigungen.

Zum weiteren siehe Ziff. 11.

8.2 Vertragspartner unterschiedlicher Nationalität / Rechtswahlmöglichkeiten

Sofern ein deutscher und ein ausländischer Vertragspartner einen Vertrag abschließen, so gilt nicht automatisch deutsches Recht. Es besteht hier die Möglichkeit der Rechtswahl. D.h. der Vertrag wird entweder der Rechtsordnung des einen oder der des anderen unterstellt.

Wird hierüber keine Vereinbarung getroffen, so gilt gem. den internationalen privatrechtlichen Grundsätzen die Rechtsordnung desjenigen Vertragspartners, der zu dem Vertrag die engste Verbindung aufweist.

Dies ist in der Regel derjenige, welcher die Leistung erbringt.

9. Verständnisfragen zu 7. und 8.

Folie 52

1. Was versteht man unter einer multimodalen Beförderung?

→ Beförderung muss auf Basis eines durchgängigen Frachtvertrages min. mittels zweier technisch und haftungsrechtlich unterschiedlicher Verkehrsmittel erbracht werden.

2. Welches Recht gilt bei bekanntem und welches bei unbekanntem Schadenort für Verlust oder Beschädigung von Gütern?

→ bekannt: Recht der Teilstrecke; unbekannt: HGB-Frachtrecht

3. Mit welcher Höhe ist die Haftung bei Güterschäden in den aufgeführten Vorschriften begrenzt?

CMR → 8,33 SZR/kg

COTIF → 17 SZR/kg

CMNI → 2 SZR/kg od. 666,67 SZR/Packstück (Container: 1500 SZR/Container, 25000 SZR für darin gestautes Gut)

HVR → 2 SZR/kg od. 666,67 SZR/Packstück

(WA → 250 Goldfranken/kg (27,35 €) / MÜ → 19 SZR/kg)

Folie 53

4. Die Spedition Windhund schließt mit der Firma Sachs einen Vertrag über die Besorgung einer Versendung eines Containers mit Fahrradteilen von Stuttgart nach Chicago/USA ab. Hierfür hat die Spedition Windhund einen Pauschalbetrag angeboten.

Der Container wird zuerst per LKW von Stuttgart nach Antwerpen transportiert.

Danach per Seeschiff nach Boston, um den letzten Teil der Reise per Flugzeug nach Chicago zurückzulegen.

1. Um welche Art von Beförderung handelt es sich hier? Begründung.

→ Multimodaler Transport, da 3 technisch und haftungsrechtlich unterschiedliche Verkehrsmittel zum Einsatz kommen und ein durchgängiger Frachtvertrag vorliegt.

2. Welche Position nimmt die Spedition Windhund gegenüber der Firma Sachs ein? Warum?

→ Vertragl. Frachtführer, wegen Fixkostenspedition

3. Welches Recht ist die Spedition Windhund unterworfen, sofern die Sendung an einem unbekanntem Ort zu Schaden kommt? Begründung.

→ Die Vorschriften über multimodale Transporte bestimmen für den Fall des unbekanntem Schadensortes, dass das allgem. HGB-Frachtrecht gelten soll.

(Hinweis: Falls ADSp vereinbart wurden, gelten diese, allerdings HGB weitestgehend AGB-fest, Haftungskorridor)

4. Welches Recht gilt auf den jeweiligen Teilstrecken?

- Stgt. – Antwerpen → LKW / CMR

- Antw. – Boston → Seeschiff / HVR

- Boston – Chicago → Flugzeug / Nat. Recht

10. Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) 2003

10.1 Die ADSp als Zusatzbaustein zu den gesetzlichen Bestimmungen

Folie 54

Wie oben dargelegt, regelt das HGB nur die Grundlagen für Verkehrsverträge. Dies dient vor allem der Rechtsvereinheitlichung.

Ergänzend können die Vertragsparteien andere, teilweise auch vom Gesetz abweichende Bedingungen vereinbaren.

Um dies zu vereinfachen, haben Unternehmen i.d.R. AGB's entwickelt, die sie ihren Verträgen dann zugrundelegen.

Für den Bereich der Speditionen wurden zunächst im Jahre 1923 die „Allgemeinen Beförderungs- und Allgemeinen Lagerungsbedingungen“ geschaffen.

In der Folge wurden diese Bedingungen im Jahre 1924 zu den „Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Vereins Deutscher Spediteure“ zusammengeführt.

Da diese Geschäftsbedingungen jedoch einseitig aufgestellt wurden, war die Akzeptanz auf Seiten der verladenden Wirtschaft entsprechend gering.

Deshalb entstanden dann 1927 die ersten von Spediteuren und Verladern gemeinsam entwickelten Bedingungen in Form der „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ (ADSp).

Diese hatten für einen langen Zeitraum, bis ins Jahr 1998 hinein Gültigkeit. Erst die 1998 erfolgte große Transportrechtsreform machte auch eine Neuordnung der ADSp erforderlich. Mittlerweile sind die ADSp in der Fassung von 2003 in Anwendung. Diese sind auch Gegenstand unserer Betrachtung.

10.1.1 Die „Erfinder“ der ADSp

Die ADSp wurden gemeinsam von folgenden Verbänden entwickelt:

DIHT (Deutscher Industrie- und Handelstag)
BDI (Bundesverband der Deutschen Industrie)
Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels
Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels
DSLTV (Deutscher Speditions- und Logistikverband)

10.1.2 Vereinbarung der ADSp als Vertragsbestandteil

Damit die ADSp für einen konkreten Vertrag Geltung erlangen können, müssen diese wirksam vereinbart werden. Wie andere AGB's auch, entfalten die ADSp keine automatische Geltung.

Wirksam vereinbart sind diese dann, wenn bei einem konkreten Vertragsabschluß zwischen den Parteien eine ausdrückliche Einigung über die Vereinbarung der ADSp als Vertragsgrundlage erzielt wird.

Dies ist auch mündlich möglich, jedoch aus Beweisgründen nicht zu empfehlen.

Im Idealfall sollte vom Kunden eine schriftliche Bestätigung vorliegen, dass dieser den Text der ADSp erhalten hat und mit deren Geltung einverstanden ist.

In der täglichen Praxis wird dies sicherlich nicht immer gelingen. Aus diesem Grunde ist es zu empfehlen, auf sämtlichen Angeboten, Auftragsbestätigungen und sonstigen Geschäftspapieren einen Hinweis auf die Geltung der ADSp anzubringen. Zusätzlich sollte dort auch die Ziff. 23 der ADSp zitiert werden, da diese Ziff. die für den Kunden evtl. problematischen Bestimmungen hinsichtlich der Haftungshöhe enthält.

10.1.3 Anwendungsbereiche der ADSp

10.1.3.1 Personell, Ziff. 2.4

2.4

Die ADSp finden keine Anwendung auf Verkehrsverträge mit Verbrauchern. Verbraucher ist eine natürliche Person, die den Vertrag zu einem Zweck abschließt, der weder ihrer gewerblichen noch ihrer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann.

Keine Anwendung der ADSp für Verbraucher, allerdings schon für Unternehmen oder Institutionen, die keine Kaufmannseigenschaft haben.

10.1.3.2 Sachlich, Ziff. 2.1

2.1

Die ADSp gelten für Verkehrsverträge über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörende Geschäfte betreffen. Hierzu zählen auch speditionsübliche logistische Leistungen, wenn diese mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen.

Die ADSp gelten für alle speditionsübliche Leistungen. Nicht unter den Anwendungsbereich fallen speditionsunübliche Logistikleistungen (Preisauszeichnung, Individuelle Massanpassungen an Gütern, Erstzellen von Rechnungen etc.).

10.1.3.2.1 Bereiche für welche die ADSp nicht gelten, Ziff. 2.3

2.3

Die ADSp gelten nicht für Geschäfte, die ausschließlich zum Gegenstand haben

- Verpackungsarbeiten,
- die Beförderung von Umzugsgut oder dessen Lagerung,
- Kran- oder Montagearbeiten sowie Schwer- oder Großraumtransporte mit Ausnahme der Umschlagstätigkeit des Spediteurs,
- die Beförderung und Lagerung von abzuschleppenden oder zu bergenden Gütern.

10.1.3.2.2 Verhältnis zu anderen Bedingungen, Ziff. 2.5

2.5

Weichen Handelsbräuche oder gesetzliche Bestimmungen von den ADSp ab, so gehen die ADSp vor, es sei denn, dass die gesetzlichen Bestimmungen zwingend oder AGB-fest sind.

Bei Verkehrsverträgen über Luft-, See-, Binnenschiffs- oder multimodale Transporte können abweichende Vereinbarungen nach den dafür etwa aufgestellten besonderen Beförderungsbedingungen getroffen werden

Sofern also die ADSp wirksam vereinbart wurden, stellt sich die Frage in welcher Rangfolge diese im Verhältnis zu den anderen geltenden Bestimmungen des Transportrechts stehen.

Wie oben gelernt, gilt im Vertragsrecht der Grundsatz der „Privatautonomie“, d.h. es gilt Freiheit bei der Vertragsgestaltung. Die vorhandenen gesetzlichen Vorgaben in HGB und BGB sind zum Großteil dispositiv. Sie kommen also nur dann zum Tragen, wenn keine anderweitigen Vereinbarung getroffen wurden. Im HGB-Frachtrecht gilt jedoch die AGB-Festigkeit, d.h. Die Bestimmungen sind halbzwingend. Die Haftungsregelungen können nicht durch AGB's verändert werden (Ausnahme: Haftungsbegrenzungen, Haftungskorridor).

Es ergibt sich also folgende Rangfolge:

- Vertrag
- ADSp
- HGB
- BGB

Die ADSp sollen bzw. können keine Anwendung finden, wenn diese nicht zwischen Spediteur und Auftraggeber vereinbart wurden, andere Bestimmungen zwingend sich (z.B. CMR), andere AGB's geeigneter oder marktüblich sind.

10.1.3.2.3 Geschäftsbedingungen Dritter, Ziff. 2.6 und 2.7

2.6

Der Spediteur ist zur Vereinbarung der üblichen Geschäftsbedingungen Dritter befugt.

2.7

Im Verhältnis zwischen Erst- und Zwischenspediteur gelten die ADSp als Allgemeine Geschäftsbedingungen des Zwischenspediteurs.

z.B. Luftfahrtgesellschaften, Seeverfrachtern etc.

Folie 56

10.1.4 Verständnisfragen

1. Wer waren die „Gründerväter“ der heutigen ADSp? Allgemein.
→ Verbände des Handels, der Industrie, der Spediteure und Logistikunternehmen gemeinsam.
2. Wie werden die ADSp wirksam vereinbart?
→ Einigung der Vertragspartner über deren Geltung.
3. Mit welchen Personen können die ADSp nicht vereinbart werden?
→ Mit Verbrauchern
4. Welche Leistungen fallen ganz allgemein in den sachlichen Anwendungsbereich der ADSp?
→ speditionsübliche Leistungen
5. Bringen Sie die folgendenden Vorschriften in richtige Reihenfolge (Rangfolge Ihrer Geltung vom Speziellen zum Allgemeinen).
HGB (3), BGB (4), Speditionsvertrag (1), ADSp (2)

10.2 Regelungen zur Vertragsabwicklung

10.2.1 Sorgfaltspflicht des Spediteurs, Ziff. 1

1. Interessenwahrungs- und Sorgfaltspflicht

Der Spediteur hat das Interesse des Auftraggebers wahrzunehmen und seine Tätigkeiten mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes auszuführen.

Beachtet der Spediteur die ihm obliegende Sorgfalt nicht, stellt dies ein haftungsbegründendes Verschulden dar.

Was ist das Interesse des Auftraggebers?

Dieses ergibt sich aus dem Vertrag. Beispielsweise eine bestimmte Sendung ordnungsgemäß, vollständig und zu einem bestimmten Preis und Termin dem Empfänger zuzustellen.

Der Spediteur hat dafür zu sorgen, dass dieser Vertragszweck erreicht wird.

Gibt es in einem konkreten Fall einmal Zweifel über Auftraggeberinteressen, so hat der Spediteur im Rahmen seiner Sorgfaltspflichten beim Auftraggeber nachzufragen. In Ausnahmefällen kann er in eigenem (besten) Wissen entscheiden.

10.2.2 Auftrag, Übermittlungsfehler, Inhalt, besondere Güterarten, Ziff. 3

3. Auftrag, Übermittlungsfehler, Inhalt, besondere Güterarten

3.1 Aufträge, Weisungen, Erklärungen und Mitteilungen sind formlos gültig. Nachträgliche Änderungen sind als solche deutlich kenntlich zu machen.

Die Beweislast für den Inhalt sowie die richtige und vollständige Übermittlung trägt, wer sich darauf beruft.

3.2 Soweit für Erklärungen die Schriftform verlangt wird, steht ihr die Datenfernübertragung und jede sonst lesbare Form gleich, sofern sie den Aussteller erkennbar macht.

3.3 Der Auftraggeber hat dem Spediteur bei Auftragserteilung mitzuteilen, dass Gegenstand des Verkehrsvertrages sind:

- Gefährliche Güter
- Lebende Tiere und Pflanzen
- Leicht verderbliche Güter
- Besonders wertvolle und diebstahlsgefährdete Güter

3.4 Der Auftraggeber hat im Auftrag Adressen, Zeichen, Nummern, Anzahl, Art und Inhalt der Packstücke, Eigenschaften des Gutes im Sinne von Ziffer 3.3, den Warenwert für eine Versicherung des Gutes und alle sonstigen

erkennbar für die ordnungsgemäße Ausführung des Auftrags erheblichen Umstände anzugeben.

3.5 Bei gefährlichem Gut hat der Auftraggeber bei Auftragserteilung dem Spediteur schriftlich die genaue Art der Gefahr und - soweit erforderlich - die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen. Handelt es sich um Gefahrgut im Sinne des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter oder um sonstige Güter, für deren Beförderung oder Lagerung besondere gefahrgut-, umgangs- oder abfallrechtliche Vorschriften bestehen, so hat der Auftraggeber alle für die ordnungsgemäße Durchführung des Auftrags erforderlichen Angaben, insbesondere die Klassifizierung nach dem einschlägigen Gefahrgutrecht, mitzuteilen.

3.6 Der Auftraggeber hat den Spediteur bei besonders wertvollen oder diebstahlsgefährdeten Gütern (z.B. Geld, Edelmetalle, Schmuck, Uhren, Edelsteine, Kunstgegenstände, Antiquitäten, Scheck-, Kreditkarten, gültige Telefonkarten oder andere Zahlungsmittel, Wertpapiere, Valoren, Dokumente, Spirituosen, Tabakwaren, Unterhaltungselektronik, Telekommunikationsgeräte, EDV-Geräte und -Zubehör) sowie bei Gütern mit einem tatsächlichen Wert von 50 Euro/kg und mehr so rechtzeitig vor Übernahme durch den Spediteur schriftlich zu informieren, daß der Spediteur die Möglichkeit hat, über die Annahme des Gutes zu entscheiden und Maßnahmen für eine sichere und schadenfreie Abwicklung des Auftrags zu treffen.

3.7 Entspricht ein dem Spediteur erteilter Auftrag nicht den in Ziffern 3.3 - 3.6 genannten Bedingungen, so steht es dem Spediteur frei,
- die Annahme des Gutes zu verweigern,
- bereits übernommenes Gut zurückzugeben bzw. zur Abholung bereitzuhalten
- dieses ohne Benachrichtigung des Auftraggebers zu versenden, zu befördern oder einzulagern und eine zusätzliche, angemessene Vergütung zu verlangen, wenn eine sichere und schadenfreie Ausführung des Auftrags mit erhöhten Kosten verbunden ist.

3.8 Der Spediteur ist nicht verpflichtet, die nach Ziffern 3.3 bis 3.6 gemachten Angaben nachzuprüfen oder zu ergänzen

3.9 Der Spediteur ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Unterschriften auf irgendwelchen das Gut betreffenden Mitteilungen oder sonstigen Schriftstücken oder die Befugnis der Unterzeichner zu prüfen, es sei denn, dass an der Echtheit oder der Befugnis begründete Zweifel bestehen.

Folie 58

Zu Ziff. 3.1

In der Praxis werden die meisten Verträge mündlich am Telefon abgeschlossen. Dies birgt die Gefahr von Fehlern. Sollte es zu Fehlern kommen, besteht also regelmäßig das Problem, nachzuweisen, was tatsächlich Gegenstand des Auftrags war. Da die Beweislast bei

demjenigen liegt, der sich auf etwas beruft, liegt die Nachweispflicht für Auftragsdetails i.d.R. beim Auftraggeber. Dieser sollte also den zuvor mündlich geschlossenen Vertrag nochmals einseitig schriftlich zusammenfassen und bestätigen, um die Beweisproblematik zu lösen.

Zu Ziff. 3.3

Zum einen sind Spediteure nicht verpflichtet jedes Gut anzunehmen, es gibt spezialisierte Betriebe.

Hier geht es jedoch hauptsächlich darum, dem Auftraggeber eine Hinweispflicht auf die genannten Güter aufzuerlegen, weil von diesen Gefahren für andere Sachen, Tiere oder Personen ausgehen könnten, diese selbst einem Verderb ausgesetzt sind oder diese besonders diebstahlgefährdet sind.

Der Spediteur muss zu einen entscheiden können, ob er solche Güter übernehmen will und zum anderen muss er die potentielle Gefahr der übernommenen Güter kennen, um diesen wirksam begegnen zu können.

Zu Ziff. 3.4

Hier geht es darum dem Spediteur eine ordnungsgemäße Disposition und auf ggf. ordnungsgemäße Zollabwicklung zu ermöglichen. Die Angabe eines Warenwertes zielt zum einen auf die mögliche Besorgung des passenden Versicherungsschutzes und zu anderen auch auf die Kalkulation der Transportleistung ab.

Zu Ziff. 3.5

Diese Vorschrift zielt darauf ab, dass die für Gefahrgut geltenden zwingenden gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden. Beim Transport von Gefahrgut ist darauf zu achten, dass das Fahrzeug entsprechend ausgerüstet und gekennzeichnet ist. Weiterhin muss auch das beteiligte Personal besonders geschult sein. Ist dies nicht gegeben, dürfen entsprechende Güter nicht transportiert werden.

Zu Ziff. 3.6

Auch hier geht es um den Schutz des Spediteurs vor erheblichen Risiken. Da die hier angesprochenen Güter i.d.R. nicht automatisch über die Verkehrshaftungsversicherung des Spediteurs versichert gelten, soll der Spediteur, bevor er solche Güter annimmt, in die Lage versetzt werden, sich evtl. entsprechenden Versicherungsschutz zu besorgen und auch ggf. Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit der übernommenen Güter zu garantieren (Werterschlag auf der Halle). Beides hängt natürlich unmittelbar zusammen.

Zu Ziff. 3.7

Hier werden die Maßnahmen aufgelistet, die der Spediteur ergreifen kann, sofern er nicht wie oben gefordert vom Auftraggeber informiert wurde.

Zu Ziff. 3.8

Der Spediteur darf sich auf die vom Auftraggeber gemachten Angaben verlassen, dieser haftet für die Richtigkeit.

10.2.3 Verpackung, Untersuchung, Signierung, Paletten, Zollamtliche Abwicklung, Kontrollpflichten, Quittung, Ziff. 4 – 8

4. Verpackung, Gestellung von Ladehilfs- und Packmitteln, Verwiegung und Untersuchung des Gutes

4.1 Der dem Spediteur erteilte Auftrag umfasst mangels Vereinbarung nicht

4.1.1 die Verpackung des Gutes,

4.1.2 die Verwiegung, Untersuchung, Maßnahmen zur Erhaltung oder Besserung des Gutes und seiner Verpackung, es sei denn, dies ist geschäftsüblich,

4.1.3 die Gestellung und den Tausch von Paletten oder sonstigen Ladehilfs- und Packmitteln. Werden diese nicht Zug-um-Zug getauscht, erfolgt eine Abholung nur, wenn ein neuer Auftrag erteilt wird. Dies gilt nicht, wenn der Tausch auf Veranlassung des Spediteurs unterbleibt.

4.2 Die Tätigkeiten nach Ziffer 4.1 sind gesondert zu vergüten.

Der Spediteur ist nicht verpflichtet das Gut zu verpacken und zu verwiegen. Auch ein Packmitteltausch gehört nicht zur Verpflichtung des Spediteurs.

5. Zollamtliche Abwicklung

5.1 Der Auftrag zur Versendung nach einem Bestimmungsort im Ausland schließt den Auftrag zur zollamtlichen Abfertigung ein, wenn ohne sie die Beförderung bis zum Bestimmungsort nicht ausführbar ist.

5.2 Für die zollamtliche Abfertigung kann der Spediteur neben den tatsächlich auflaufenden Kosten eine besondere Vergütung berechnen.

5.3 Der Auftrag, unter Zollverschluss eingehende Sendungen zuzuführen oder frei Haus zu liefern, schließt die Ermächtigung für den Spediteur ein, über die Erledigung der erforderlichen Zollförmlichkeiten und die Auslegung der zollamtlich festgesetzten Abgaben zu entscheiden.

Der Spediteur ist auch ohne Weisung seines Auftraggebers verpflichtet, die Verzollung einer Sendung zu besorgen, sofern andernfalls eine Zustellung beim Empfänger nicht möglich wäre.
Allerdings muss er nicht für anfallende Zölle in Vorlage treten.

6. Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten des Auftraggebers

6.1 Die Packstücke sind vom Auftraggeber deutlich und haltbar mit den für ihre auftragsgemäße Behandlung erforderlichen Kennzeichen zu versehen, wie Adressen, Zeichen, Nummern, Symbolen für Handhabung und Eigenschaften; alte Kennzeichen müssen entfernt oder unkenntlich gemacht sein.

6.2 Darüber hinaus ist der Auftraggeber verpflichtet,

6.2.1 zu e i n e r Sendung gehörende Packstücke als zusammengehörig leicht erkennbar zu kennzeichnen;

6.2.2 Packstücke so herzurichten, dass ein Zugriff auf den Inhalt ohne Hinterlassen äußerlich sichtbarer Spuren nicht möglich ist (Klebeband, Umreifungen oder ähnliches sind nur ausreichend, wenn sie individuell gestaltet oder sonst schwer nachahmbar sind; eine Umwicklung mit Folie nur, wenn diese verschweißt ist);

6.2.3 bei einer im Spediteursammelgutverkehr abzufertigenden Sendung, die aus mehreren Stücken oder Einheiten mit einem Gurtmaß (größter Umfang zuzüglich längste Kante) von weniger als 1 m besteht, diese zu größeren Packstücken zusammenzufassen;

6.2.4 bei einer im Hängeversand abzufertigenden Sendung, die aus mehreren Stücken besteht, diese zu Griffeinheiten in geschlossenen Hüllen zusammenzufassen;

6.2.5 auf Packstücken von mindestens 1 000 kg Rohgewicht die durch das Gesetz über die Gewichtsbezeichnung an schweren auf Schiffen beförderten Frachtstücken vorgeschriebene Gewichtsbezeichnung anzubringen.

6.3 Packstücke sind Einzelstücke oder vom Auftraggeber zur Abwicklung des Auftrags gebildete Einheiten, z.B. Kisten, Gitterboxen, Paletten, Griffeinheiten, geschlossene Ladegefäße, wie gedeckt gebaute oder mit Planen versehene Waggons, Auflieger oder Wechselbrücken, Container, Iglus.

6.4 Entsprechen die Packstücke nicht den in Ziffern 6.1 und 6.2 genannten Bedingungen, findet Ziffer 3.7 entsprechende Anwendung.

Ziff. 6.1 legt fest, dass der Auftraggeber die Packstücke so zu kennzeichnen hat, dass einer ordnungsgemäßen Auftragsabwicklung durch den Spediteur nicht im Wege steht.

Die folgenden Ziffern beschreiben, welche Maßnahmen der Auftraggeber in besonders Gefahrträchtigen Situationen zu ergreifen hat.

Ziff. 6.4 verweist auf die Maßnahmen (Ziff. 3.7) die der Spediteur ergreifen kann (Annahmeverweigerung, Rückgabe), sofern die Auftraggeber nicht bestimmungskonform gearbeitet hat.

7. Kontrollpflichten des Spediteurs

7.1 Der Spediteur ist verpflichtet, an Schnittstellen

7.1.1 die Packstücke auf Vollzähligkeit und Identität sowie äußerlich erkennbare Schäden und Unversehrtheit von Plomben und Verschlüssen zu überprüfen und

7.1.2 Unregelmäßigkeiten zu dokumentieren (z.B. in den Begleitpapieren oder durch besondere Benachrichtigung).

7.2 Schnittstelle ist jeder Übergang der Packstücke von einer Rechtsperson auf eine andere sowie die Ablieferung am Ende jeder Beförderungsstrecke.

Der Spediteur hat die Packstücke auf Vollzähligkeit, Identität, erkennbare Beschädigungen und Unversehrtheit von Plomben und Verschlüssen zu prüfen.

Es muss eine Übereinstimmung zwischen den Angaben auf den Packstücken sowie den Angaben im Speditionsauftrag bestehen.

Folie 60

Beispiel:

Spediteur erhält Auftrag, Beförderung von 500 Kartons mit Schuhen zu besorgen. Bei der Abholung steht die Sendung auf einer Europalette bereit. Ist die Identität gegeben?

Nein, bei der Abholung kann im Zweifel die Anzahl der Karton nicht geprüft werden. Der abholende Fahrer hat also einen Vorbehalt im Transportdokument einzutragen und zu vermerken, dass die Sendung aus einer Europalette mit Karton besteht. Somit wäre die Identität zwischen Auftrag und Sendung hergestellt.

Evtl. fehlende Kartons gehen nicht zu Lasten des Spediteurs, denn die übernommene Palette gilt als solche als Packstück.

Das Ergebnis der Kontrolle ist schriftlich zu dokumentieren (Frachtpapiere).

Die Kontrolle hat an jeder Schnittstelle zu erfolgen.

Folie 61

Was ist eine Schnittstelle (Ziff. 7.2)?

Die erste Schnittstelle ist die Übernahme des Gutes von einer Rechtsperson, die zweite die Weitergabe des Gutes an eine andere Rechtsperson. Eine dritte Schnittstelle ist haftungstechnisch erforderlich, denn obwohl ein Gut innerhalb eines Speditionsbetriebes bleibt, kann sich die Haftung des Spediteur für die Sendung ändern.

Dies ist z.B. der Fall, wenn die im Selbsteintritt beförderte Sendung auf der eigenen Umschlagshalle abgeliefert wird.

Wie wir noch sehen werden, haftet der Spediteur während der Beförderung mit einem höheren Betrag als während des Hallenumschlags.

8. Quittung

8.1 Auf Verlangen des Auftraggebers erteilt der Spediteur eine Empfangsbescheinigung. In der Empfangsbescheinigung bestätigt der Spediteur nur die Anzahl und Art der Packstücke, nicht jedoch deren Inhalt, Wert oder Gewicht. Bei Massengütern, Wagenladungen und dergleichen enthält die Empfangsbescheinigung im Zweifel keine Bestätigung des Rohgewichts oder der anders angegebenen Menge des Gutes.

8.2 Als Ablieferungsnachweis hat der Spediteur vom Empfänger eine Empfangsbescheinigung über die im Auftrag oder in sonstigen Begleitpapieren genannten Packstücke zu verlangen. Weigert sich der Empfänger, die Empfangsbescheinigung zu erteilen, so hat der Spediteur Weisung einzuholen. Ist das Gut beim Empfänger bereits ausgeladen, so ist der Spediteur berechtigt, es wieder an sich zu nehmen.

Ziff. 8.1 beschreibt die Übernahmequittung des Spediteur und Ziff. 8.2 die Ablieferquittung die der Empfänger dem Spediteur zu erteilen hat.

Welchem Zweck dienen die verschiedenen Empfangsbescheinigungen? Sie dienen Beweis Zwecken, nämlich: Wer hat von wem welche Sendung in welcher Beschaffenheit übernommen und an wen weitergegeben.

10.2.4 Weisungen, Frachtüberweisung, Nachnahme, Ziff. 9 und 10

9. Weisungen

9.1 Eine über das Gut erteilte Weisung bleibt für den Spediteur bis zu einem Widerruf des Auftraggebers maßgebend.

9.2 Mangels ausreichender oder ausführbarer Weisung darf der Spediteur nach seinem pflichtgemäßen Ermessen handeln.

9.3 Ein Auftrag, das Gut zur Verfügung eines Dritten zu halten, kann nicht mehr widerrufen werden, sobald die Verfügung des Dritten beim Spediteur eingegangen ist.

Gem. Ziff. 9.1 bleibt eine Weisung des Auftraggebers bis zum Widerruf wirksam. Umgekehrt kann der Auftraggeber also erteilte Weisungen

nachträglich ändern (z.B. anderer Empfänger oder wieder zurück transportieren).

Warum kann das notwendig werden? Auftraggeber erfährt, dass Empfänger Zahlungsschwierigkeiten hat.

Die Besorgung der Versendung kann der Spediteur nach eigenem Ermessen durchführen, hat sich jedoch an Weisungen des Auftraggebers zu halten. Wenn z.B. Seetransport vorgeschrieben wurde, kann kein Versand per Luftfracht erfolgen.

10. Frachtüberweisung, Nachnahme

10.1 Die Mitteilung des Auftraggebers, der Auftrag sei unfrei abzufertigen oder der Auftrag sei für Rechnung des Empfängers oder eines Dritten auszuführen, berührt nicht die Verpflichtung des Auftraggebers gegenüber dem Spediteur, die Vergütung sowie die sonstigen Aufwendungen zu tragen.

10.2 Die Mitteilung nach Ziffer 10.1 enthält keine Nachnahmeweisung.

Was verbirgt sich hinter dieser Vorschrift? Wer bestellt, der bezahlt! D.h. auch wenn der Auftraggeber die Frachtzahlung dem Empfänger auferlegt, so hat er diese dem Spediteur trotzdem zu ersetzen, sofern der Empfänger nicht bezahlt.

Macht der Spediteur jedoch bewusst keinen Gebrauch vom Inkasso der Frachtkosten beim Empfänger, so stellt dies eine Kreditgewährung dar und das Risiko geht allein mit dem Spediteur nach Hause.

10.2.5 Fristen, Ziff. 11

11. Fristen

11.1 Mangels Vereinbarung werden Verlade- und Lieferfristen nicht gewährleistet, ebenso wenig eine bestimmte Reihenfolge in der Abfertigung von Gütern gleicher Beförderungsart.

11.2 Unberührt bleibt die gesetzliche Haftung des Spediteurs für eine Überschreitung der Lieferfrist.

Folie 63

Ziff. 11.1 sagt aus, dass Lieferterminwünsche, die nach Vertragsabschluß an den Spediteur herangetragen werden, für diesen nicht bindend sind. Solche die bei Vertragsabschluß vereinbart wurden sind verbindlich zu beachten.

Eine Lieferfristgarantie kann problematisch sein, weshalb?

Weil die Einhaltung eines Termins auch von Faktoren abhängig ist, die nicht im Einflussbereich des Spediteurs liegen (Witterung, Staus, Höhere Gewalt). Zudem besteht für Lieferfristgarantien eine

verschuldensunabhängige Erfolgshaftung, für welche die Haftungsbegrenzungen der ADSp nicht greifen. Lieferfristen sollten somit nur in Form von gewöhnlichen Lieferterminen („Fahrplanauskunft“) vereinbart werden. Somit wäre die Haftung gem. § 426 HGB auf den 3-fachen Frachtbetrag begrenzt.

Gem. Ziff. 11.2 haftet der Spediteur für Verzögerungen auch, wenn keine Lieferfrist vereinbart wurde, jedoch die üblichen Laufzeiten überschritten werden (Verschollen im Lager und nach 2 Wochen zufällig gefunden und zugestellt).

10.2.6 Hindernisse, Ablieferung, Auskunfts- und Herausgabepflicht, Ziff. 12 – 14

12. Hindernisse

12.1 Leistungshindernisse, die nicht dem Risikobereich des Spediteurs zuzurechnen sind, befreien ihn für die Zeit ihrer Dauer von den Verpflichtungen, deren Erfüllung unmöglich geworden ist.

Im Falle der Befreiung nach Satz 1 sind der Spediteur und der Auftraggeber berechtigt, vom Verträge zurückzutreten, auch wenn der Auftrag schon teilweise ausgeführt worden ist.

Tritt der Spediteur oder Auftraggeber zurück, so sind dem Spediteur die Kosten zu erstatten, die er für erforderlich halten durfte oder die für den Auftraggeber von Interesse sind.

12.2 Der Spediteur hat nur im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht zu prüfen und den Auftraggeber darauf hinzuweisen, ob gesetzliche oder behördliche Hindernisse für die Versendung (z.B. Ein- und Ausfuhrbeschränkungen) vorliegen. Soweit der Spediteur jedoch durch öffentliche Bekanntmachungen oder in den Vertragsverhandlungen den Eindruck erweckt hat, über besondere Kenntnisse für bestimmte Arten von Geschäften zu verfügen, hat er vorstehende Prüfungs- und Hinweispflichten entsprechend zu erfüllen.

12.3 Vom Spediteur nicht zu vertretende öffentlich-rechtliche Akte berühren die Rechte des Spediteurs gegenüber dem Auftraggeber nicht; der Auftraggeber haftet dem Spediteur für alle aus solchen Ereignissen entstehenden Folgen.

Etwaige Ansprüche des Spediteurs gegenüber dem Staat oder einem sonstigen Dritten werden hierdurch nicht berührt.

Hier geht es um sog. Beförderungs- und Ablieferhindernisse. Der Spediteur kann nicht dazu verpflichtet werden, eine Leistung zu erbringen, die er objektiv nicht erbringen kann.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

13. Ablieferung

Die Ablieferung erfolgt mit befreiender Wirkung an jede im Geschäft oder Haushalt des Empfängers anwesende Person, es sei denn, es bestehen begründete Zweifel an deren Empfangsberechtigung.

Damit die Ablieferung „befreiend“ (Ende der Leistungspflicht) erfolgen kann, bedarf es einiger Grundregeln, so muss die Person an die abgeliefert wird, erkennbar Mitarbeiter des Empfängers sein (keine Gäste oder Besucher). Jedoch auch dies ist grenzwertig, sofern erkennbar z.B. an die Putzfrau abgeliefert wird. Diese wird in der Regel erkennbar nicht zur Warenannahme berechtigt sein.

Folie 65

Weiterhin muss die Ablieferquittung ergeben, dass an der richtigen Adresse abgeliefert wurde, wann und an wen genau abgeliefert wurde (Name in Klarschrift).

14. Auskunfts- und Herausgabepflicht des Spediteurs

14.1 Der Spediteur ist verpflichtet, dem Auftraggeber die erforderlichen Nachrichten zu geben, auf Verlangen über den Stand des Geschäftes Auskunft zu geben und nach dessen Ausführung Rechenschaft abzulegen; zur Offenlegung der Kosten ist er jedoch nur verpflichtet, wenn er für Rechnung des Auftraggebers tätig wird.

14.2 Der Spediteur ist verpflichtet, dem Auftraggeber alles, was er zur Ausführung des Geschäfts erhält und was er aus der Geschäftsführung erlangt, herauszugeben. (→ Tracking + Tracing)

Der Spediteur ist zu Auskunft gegenüber dem Auftraggeber verpflichtet. So z.B. Informationen über den augenblicklichen Aufenthaltsort der Ware zu liefern.

Weiterhin hat er beispielsweise auch Frachtpapiere herauszugeben, um ggf. Schadenersatzansprüche des Auftraggebers zu sichern.

10.2.7 Verfügte Lagerungen, Ziff. 15

15. Lagerung

15.1 Die Lagerung erfolgt nach Wahl des Spediteurs in dessen eigenen oder fremden Lagerräumen. Lagert der Spediteur bei einem fremden Lagerhalter ein, so hat er dessen Namen und den Lagerort dem Auftraggeber unverzüglich schriftlich bekannt zu geben oder, falls ein Lagerschein ausgestellt ist, auf diesem zu vermerken.

15.2 Dem Auftraggeber steht es frei, die Lagerräume zu besichtigen oder besichtigen zu lassen. Einwände oder Beanstandungen gegen die Unterbringung des Gutes oder gegen die Wahl des Lagerraumes muss er unverzüglich vorbringen. Macht er von dem Besichtigungsrecht keinen Gebrauch, so begibt er sich aller Einwände gegen die Art und Weise der Unterbringung, soweit die Wahl des Lagerraumes und die Unterbringung unter Wahrung der Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs erfolgt ist.

15.3 Das Betreten des Lagers ist dem Auftraggeber nur in Begleitung des Spediteurs zu dessen Geschäftsstunden erlaubt.

15.4 Nimmt der Auftraggeber Handlungen mit dem Gut vor (z.B. Probeentnahme), so kann der Spediteur verlangen, dass Anzahl, Gewicht und Beschaffenheit des Gutes gemeinsam mit dem Auftraggeber festgestellt wird. Kommt der Auftraggeber diesem Verlangen nicht nach, ist die Haftung des Spediteurs für später festgestellte Schäden ausgeschlossen, es sei denn, der Schaden ist nicht auf die vorgenommenen Handlungen mit dem Gut zurückzuführen.

15.5 Der Auftraggeber haftet für alle Schäden, die er, seine Angestellten oder Beauftragten beim Betreten des Lagers oder beim Betreten oder Befahren des Lagergrundstückes dem Spediteur, anderen Einlagerern oder sonstigen Dritten zufügen, es sei denn, dass den Auftraggeber, seine Angestellten oder Beauftragten kein Verschulden trifft.

15.6 Bei Inventurdifferenzen kann der Spediteur bei gleichzeitigen Fehl- und Mehrbeständen desselben Auftraggebers eine wertmäßige Saldierung des Lagerbestandes vornehmen.

15.7 Entstehen dem Spediteur begründete Zweifel, ob seine Ansprüche durch den Wert des Gutes sichergestellt sind, so ist er berechtigt, dem Auftraggeber eine angemessene Frist zu setzen, in der dieser entweder für Sicherstellung der Ansprüche des Spediteurs oder für anderweitige Unterbringung des Gutes Sorge tragen kann. Kommt der Auftraggeber diesem Verlangen nicht nach, so ist der Spediteur zur Kündigung ohne Kündigungsfrist berechtigt.

Das Lagerrecht soll hier nicht vertieft werden, nur so viel, es ist zum einen zwischen der verfügbaren und zum anderen der verkehrsbedingten Lagerung von Gütern zu unterscheiden.

Verfügt ist eine Lagerung, sofern diese vom Auftraggeber verlangt wird. Verkehrsbedingt ist eine Lagerung, sofern die Transportabwicklung eine Lagerung in einer Umschlagshalle verursacht.

Die Fälle der verfügbaren Lagerung sind für die Ziff. 15 einschlägig.

10.2.8 Entgelte, Ziff. 16 – 20

16. Angebote und Vergütung

16.1 Angebote des Spediteurs und Vereinbarungen mit ihm über Preise und Leistungen beziehen sich stets nur auf die namentlich aufgeführten eigenen Leistungen oder Leistungen Dritter und nur auf Gut normalen Umfangs, normalen Gewichts und normaler Beschaffenheit; sie setzen normale unveränderte Beförderungsverhältnisse, ungehinderte Verbindungswege, Möglichkeit unmittelbarer sofortiger Weiterversendung sowie Weitergeltung der bisherigen Frachten, Valutaverhältnisse und Tarife, welche der Vereinbarung zugrunde lagen, voraus, es sei denn, die Veränderungen sind unter Berücksichtigung der Umstände vorhersehbar gewesen. Ein Vermerk, wie etwa "zuzüglich der üblichen Nebenspesen", berechtigt den Spediteur, Sondergebühren und Sonderauslagen zusätzlich zu berechnen.

16.2 Alle Angebote des Spediteurs gelten nur bei unverzüglicher Annahme zur sofortigen Ausführung des betreffenden Auftrages, sofern sich nichts Gegenteiliges aus dem Angebot ergibt, und nur, wenn bei Erteilung des Auftrages auf das Angebot Bezug genommen wird.

16.3 Wird ein Auftrag gekündigt oder entzogen, so stehen dem Spediteur die Ansprüche nach §§ 415, 417 HGB zu.

16.4 Wird ein Nachnahme- oder sonstiger Einziehungsauftrag nachträglich zurückgezogen, oder geht der Betrag nicht ein, kann der Spediteur dennoch Provision erheben.

16.5 Lehnt der Empfänger die Annahme einer ihm zugerollten Sendung ab, oder ist die Ablieferung aus Gründen, die der Spediteur nicht zu vertreten hat, nicht möglich, so steht dem Spediteur für die Rückbeförderung Rollgeld in gleicher Höhe wie für die Hinbeförderung zu.

Ziff. 16.1 regelt die Bindungswirkung von Angeboten, die der Spediteur abgibt.

Gibt er lediglich ein Werbeangebot ab, ohne nähere Informationen über die Art des Gutes zu haben, so ist er nur für Güter normaler Beschaffenheit, normalen Umfangs und Gewichtes daran gebunden.

Sofern der Spediteur auf Provisionsbasis abrechnen will, muss er die Kosten anderer Verkehrsunternehmen im Angebot aufschlüsseln. Dies gilt auch für zusätzliche Nebenkosten. Weiset er nicht auf solche hin, kann er diese auch später nicht in Rechnung stellen.

Folie 67

Sofern der Spediteur als Fixkostenspediteur auftritt und seine Leistungen entsprechend anbietet, ist er vollumfänglich an sein Angebot gebunden und kann an den angebotenen Preisen keine Veränderung mehr vornehmen.

Gem. Ziff. 16.2 gelten die Angebote des Spediteurs nur bei unverzüglicher Annahme zur sofortigen Ausführung. Dies trägt den Gegebenheiten auf den internationalen Transportmärkten Rechnung. Diese sind manchmal sehr schnelllebig und Preise und Währungskurse können sich schnell ändern. Der Spediteur soll nur solange an sein Angebot gebunden sein, solange sich die Rahmenbedingungen für ihn nicht geändert haben.

Ziff. 16.5 behandelt den Fall des Ablieferhindernisses. Sofern der Spediteur die Ware wegen einer Annahmeverweigerung nicht zustellen

kann, ist er verpflichtet (Ziff. 1 Sorgfaltsverpflichtung), die Ware wieder zurückzubefördern. Dafür steht ihm das notwendige Entgelt zu, auch wenn die Leistung nicht in Auftrag gegeben wurde.

17. Aufwendungen des Spediteurs, Freistellungsanspruch

17.1 Der Spediteur hat Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen, die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

17.2 Der Auftrag, ankommendes Gut in Empfang zu nehmen, ermächtigt den Spediteur, verpflichtet ihn aber nicht, auf dem Gut ruhende Frachten, Wertnachnahmen, Zölle, Steuern und sonstige Abgaben sowie Spesen auszulegen.

17.3 Von Frachtforderungen, Havarieeinschüssen oder -beiträgen, Zöllen, Steuern und sonstigen Abgaben, die an den Spediteur, insbesondere als Verfügungsberechtigten oder als Besitzer fremden Gutes gestellt werden, hat der Auftraggeber den Spediteur auf Aufforderung sofort zu befreien, wenn sie der Spediteur nicht zu vertreten hat. Der Spediteur ist berechtigt, nach pflichtgemäßem Ermessen die zu seiner Sicherung oder Befreiung geeigneten Maßnahmen zu ergreifen. Sofern nicht die Notwendigkeit sofortigen Handelns geboten ist, hat der Spediteur Weisung einzuholen.

17.4 Der Auftraggeber hat den Spediteur in geschäftsüblicher Weise rechtzeitig auf alle öffentlich-rechtlichen, z.B. zollrechtlichen oder Dritten gegenüber bestehenden, z.B. markenrechtlichen Verpflichtungen aufmerksam zu machen, die mit dem Besitz des Gutes verbunden sind, soweit nicht aufgrund des Angebots des Spediteurs davon auszugehen ist, dass diese Verpflichtungen ihm bekannt sind.

Grundsätzlich regelt die Ziff. 17, dass der Spediteur vom Auftraggeber sämtliche von ihm verauslagten Aufwendungen zurückverlangen kann, sofern er diese für erforderlich halten konnte.

18. Rechnungen, fremde Währungen

18.1 Rechnungen des Spediteurs sind sofort zu begleichen.

18.2 Der Spediteur ist berechtigt, von ausländischen Auftraggebern oder Empfängern nach seiner Wahl Zahlung in ihrer Landeswährung oder in deutscher Währung zu verlangen.

18.3 Schuldet der Spediteur fremde Währung oder legt er fremde Währung aus, so ist er berechtigt, entweder Zahlung in der fremden oder in deutscher Währung zu verlangen. Verlangt er deutsche Währung, so erfolgt die

Umrechnung zu dem am Tage der Zahlung amtlich festgesetzten Kurs, es sei denn, dass nachweisbar ein anderer Kurs zu zahlen oder gezahlt worden ist.

Speditionsrechnungen sind sofort nach Zugang zur Zahlung fällig. Da kein Zahlungsziel besteht, kann auch kein Skonto abgezogen werden. Verzug tritt ab dem 30. Tag nach Zugang der Rechnung ein. Im Verzugsfalle kann der Rechnungsbetrag mit 8% über dem Basiszinssatz der Bundesbank verzinst werden.

19. Aufrechnung, Zurückbehaltung

Gegenüber Ansprüchen aus dem Verkehrsvertrag und damit zusammenhängenden außervertraglichen Ansprüchen ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung nur mit fälligen Gegenansprüchen zulässig, denen ein Einwand nicht entgegensteht.

Eine Aufrechnung von Ansprüchen des Auftraggebers mit Ansprüchen des Spediteurs ist nur möglich, sofern diese fällig sind und kein einwand entgegensteht.

Aufgerechnet werden könnten in der Praxis wohl am ehesten Schadenersatzansprüche. Bevor diese fällig werden, ist jedoch eine umfangreiche und oft langwierige Prüfung notwendig (2-3 Monate normal). Insofern wird eine Aufrechnung in den meisten Fällen wohl eher unzulässig sein. Im übrigen darf der Spediteur den Schadenersatzanspruch auch nicht abgelehnt haben.

20. Pfand- und Zurückbehaltungsrecht

20.1 Der Spediteur hat wegen aller fälligen und nicht fälligen Forderungen, die ihm aus den in Ziffer 2.1 genannten Tätigkeiten an den Auftraggeber zustehen, ein Pfandrecht und ein Zurückbehaltungsrecht an den in seiner

Verfügungsgewalt befindlichen Gütern oder sonstigen Werten. Das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht geht nicht über das gesetzliche

Pfand- und Zurückbehaltungsrecht hinaus.

20.2 Der Spediteur darf ein Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht wegen Forderungen aus anderen mit dem Auftraggeber abgeschlossenen Verkehrsverträgen nur ausüben, soweit sie unbestritten sind oder wenn die Vermögenslage des Schuldners die Forderung des Spediteurs gefährdet.

20.3 An die Stelle der in § 1234 BGB bestimmten Frist von einem Monat tritt in allen Fällen eine solche von zwei Wochen.

20.4 Ist der Auftraggeber im Verzug, so kann der Spediteur nach erfolgter Verkaufsandrohung von den in seinem Besitz befindlichen Gütern und Werten eine solche Menge, wie nach seinem pflichtgemäßen Ermessen zur Befriedigung erforderlich ist, freihändig verkaufen.

20.5 Für den Pfand- oder Selbsthilfeverkauf kann der Spediteur in allen Fällen eine Verkaufsprovision vom Nettoerlös in Höhe von ortsüblichen Sätzen berechnen.

Die Ziff. 20 behandelt die Pfandrechte des Spediteurs. Diese wurden grundsätzlich auch schon hinsichtlich des Frachtführers oben unter Ziff. 6.3.7 besprochen. Deshalb hier noch einmal kurz:

Die Pfandrechte kann der Spediteur nur in Erwägung ziehen, sofern sein Auftraggeber nicht bezahlen kann. Will dieser nicht bezahlen, ziehen diese nicht und der Anspruch muss ggf. gerichtlich geklärt werden.

Der Spediteur hat:

- ein Zurückbehaltungsrecht
 - ein Recht auf Versteigerung der verpfändeten Waren
 - verbundenes (konnexes) Pfandrecht: Waren, deren Transport oder Lagerung die Kosten verursacht haben, sind Pfand.
 - unverbundenes (inkonnexes) Pfandrecht: Waren, die dem Auftraggeber gehören, sind Pfand für Frachtschulden aus Altverträgen
- Voraussetzungen:
1. Forderung nicht strittig
 2. Vermögenslage des Auftraggebers gefährdet die Forderung
 3. Auftraggeber Eigentümer der Ware
 4. Ausübung des Pfandrechts muss mit Frist von min. 14 Tagen angedroht werden.

10.2.9 Verständnisfragen

Folie 69

1. Warum sollt ein telefonisch erteilter Speditionsauftrag spätestens im Anschluss an das Telefonat schriftlich bestätigt bzw. zusammengefasst werden?

→ Aus Beweisgründen. Die Beweislast obliegt demjenigen, der sich auf etwas beruft, für die behaupteten Tatsachen.

2. Gehört es zu den regelmäßigen Pflichten des Spediteur, ihm überlassene Packmittel wie z.B. Europaletten, bei der Zustellung zu tauschen?

→ Nein, gem. Ziff. 4.1.3. ist dies nur bei besonderer Vereinbarung der Fall.

3. Welche Rechte hat der Spediteur, sofern der Auftraggeber seinen Pflichten gem. Ziff. 6.2 ADSp nicht ordnungsgemäß nachkommt?

→ Ziff. 6.3 verweist auf Ziff. 3.7: Annahme verweigern; Gut zurückgeben; Versendung mit zusätzlicher Vergütung, sofern sicherer Versand mit zusätzlichen Kosten verbunden ist.

4. Was ist eine „Schnittstelle“?

→ Jeder Übergang eines Packstücks von einer Rechtsperson auf eine andere sowie die Ablieferung an Ende jeder Beförderung.

5. Benennen Sie 3 Schnittstellen in der Spedition.

→ Übernahme der Sendung durch Fahrer; Weitergabe der Sendung an Zwischenspediteur; Ablieferung der Ware auf der eigenen Umschlagshalle

6. Warum ist die Vereinbarung einer garantierten Lieferfrist in der Praxis problematisch?

→ die Einhaltung ist von Faktoren abhängig, die der Spediteur nicht beeinflussen kann. Zudem haftet er verschuldensunabhängig für die Einhaltung.

7. Was sollte sich aus einer Ablieferquittung eindeutig ergeben?

→ Wo, wann und an wen wurde die Ware abgeliefert.

Folie 70

8. Ein Spediteur gibt ein Angebot über eine konkrete Leistung ab. Er bietet diese am 02.03.2009 zu einem Pauschalpreis von EUR 1.500,00 an.

a) Der Spediteur erhält umgehend den Auftrag und führt die angebotene Leistung aus. Vor Rechnungsstellung stellt sich heraus, dass die Leistungen seiner Vertragspartner aufgrund von Währungsschwankungen nunmehr für ihn teurer geworden sind

und stellt dem Kunden deshalb eine angepasste Rechnung über EUR 1.650,00. Ist der Kunde zur Zahlung der EUR 1.650,00 verpflichtet?
→ Nein, er hat als Fixkostenspediteur angeboten und kann deshalb seinen Preis nicht mehr korrigieren (Ziff. 16.1).

- b) Der Kunde erteilt am 27.03.2009 unter Bezugnahme auf das Angebot den entsprechenden Auftrag. Der Spediteur lehnt den Auftrag ab, da sich die Kostensituation geändert hat und bietet die Leistung nunmehr für EUR 2.000,00 an. Kann der Kunde vom Spediteur die Durchführung der Leistung zum ursprünglichen Preis von EUR 1.500,00 verlangen?
→ Nein, die Angebote des Spediteurs gelten nur bei unverzüglicher Annahme zur sofortigen Ausführung (Ziff. 16.2). Der Spediteur kann die Ausführung also ablehnen.

10.3 Haftungsregelungen

10.3.1 Haftung und Abtretung von Ersatzansprüchen, Ziff. 22

22. Haftung des Spediteurs, Abtretung von Ersatzansprüchen

22.1 Der Spediteur haftet bei all seinen Tätigkeiten (Ziffer 2.1) nach den gesetzlichen Vorschriften. Es gelten jedoch die folgenden Regelungen, soweit zwingende oder AGB-feste Rechtsvorschriften nichts anderes bestimmen.

22.2 Soweit der Spediteur nur den Abschluß der zur Erbringung der vertraglichen Leistungen erforderlichen Verträge schuldet, haftet er nur für die sorgfältige Auswahl der von ihm beauftragten Dritten.

22.3 In allen Fällen, in denen der Spediteur für Verlust oder Beschädigung des Gutes zu haften hat, hat er Wert- und Kostenersatz entsprechend §§ 429, 430 HGB zu leisten.

22.4 Soweit die §§ 425 ff und 461 Abs. 1 HGB nicht gelten, haftet der Spediteur für Schäden, die entstanden sind aus

22.4.1 - ungenügender Verpackung oder Kennzeichnung des Gutes durch den Auftraggeber oder Dritte;

22.4.2 - vereinbarter oder der Übung entsprechender Aufbewahrung im Freien

22.4.3 - schwerem Diebstahl oder Raub (§§ 243, 244, 249 StGB);

22.4.4 - höherer Gewalt, Witterungseinflüssen, Schadhafwerden von Geräten oder Leitungen, Einwirkung anderer Güter, Beschädigung durch Tiere, natürlicher Veränderung des Gutes nur insoweit, als ihm eine schuldhafte Verursachung des Schadens nachgewiesen wird. Konnte ein Schaden aus einem der vorstehend aufgeführten Umständen entstehen, so wird vermutet, dass er aus diesem entstanden ist.

22.5 Hat der Spediteur aus einem Schadenfall Ansprüche gegen einen Dritten, für den er nicht haftet, oder hat der Spediteur gegen einen Dritten seine eigene Haftung übersteigende Ersatzansprüche, so hat er diese Ansprüche dem Auftraggeber auf dessen Verlangen abzutreten, es sei denn, dass der Spediteur aufgrund besonderer Abmachung die Verfolgung der Ansprüche für Rechnung und Gefahr des Auftraggebers übernimmt. Der Auftraggeber kann auch verlangen, dass der Spediteur ihm die gesamten Ansprüche gegen den Dritten erfüllungshalber abtritt. § 437 HGB bleibt unberührt. Soweit die Ansprüche des Auftraggebers vom Spediteur oder aus der Speditionsversicherung befriedigt worden sind, erstreckt sich der Abtretungsanspruch nur auf den die Leistung des Spediteurs bzw. der Versicherung übersteigenden Teil des Anspruchs gegen den Dritten.

Ziff. 22 regelt die Haftung des Spediteurs und steht wie die weiteren haftungsregelnden Vorschriften der ADSp in einem Konkurrenzverhältnis zur den entsprechenden Vorschriften des HGB, denn dieses regelt die Haftung des Spediteurs, Frachtführers und Lagerhalters verbindlich. Wie bereits gehört, kann lediglich im Rahmen des Haftungskorridors von den dortigen Regelungen im Rahmen von AGB's abgewichen werden.

Ziff. 22.1 bestimmt zunächst, dass für den Spediteur die gesetzlichen Regelungen gelten. Da das Gesetz für die unterschiedlichen Tätigkeitsbereiche unterschiedliche Rechtsfolgen festlegt, ist also in der Praxis zuerst zu schauen, welche Tätigkeit einschlägig ist.

Da das Gesetz für den „Sofaspediteur“ keinerlei Haftungsbegrenzungen festlegt, ist die Anwendung der ADSp für diesen ungleich wichtiger als für den Spediteur mit den Rechten und Pflichten eines Frachtführers.

Gem. Ziff. 22.2 haftet der „Sofaspediteur“ nicht für Schäden die von ihm beauftragte Dritte verursachen. Er haftet nur für die ordnungsgemäße Auswahl. Da der Auftraggeber jedoch keine Rechtsbeziehung zu diesem hat und somit evtl. Schadenersatzansprüche nicht geltend machen könnte, muss der Spediteur seine Ansprüche gegenüber dem Dritten an seinen Auftraggeber abtreten. Weiterhin wird hier auch die Haftung für Güterfolgeschäden ausgeschlossen.

10.3.2 Haftungsbegrenzungen, Ziff. 23

23. Haftungsbegrenzungen

23.1 Die Haftung des Spediteurs bei Verlust oder Beschädigung des Gutes (Güterschaden) ist mit Ausnahme der verfügbaren Lagerung der Höhe nach begrenzt

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

23.1.1 auf € 5 für jedes Kilogramm des Rohgewichts der Sendung;
23.1.2 bei einem Schaden, der an dem Gut während des Transports mit einem Beförderungsmittel eingetreten ist, abweichend von Ziffer 23.1.1 auf den für diese Beförderung gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbetrag;
23.1.3 bei einem Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung, abweichend von Ziffer
23.1.1. auf 2 SZR für jedes Kilogramm.
23.1.4 in jedem Schadenfall höchstens auf einen Betrag von € 1 Mio. oder 2 SZR für jedes Kilogramm, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

23.2 Sind nur einzelne Packstücke oder Teile der Sendung verloren oder beschädigt worden, berechnet sich die Haftungshöchstsumme nach dem Rohgewicht
- der gesamten Sendung, wenn die gesamte Sendung entwertet ist,
- des entwerteten Teils der Sendung, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist.

23.3 Die Haftung des Spediteurs für andere als Güterschäden mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut ist der Höhe nach begrenzt auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, höchstens auf einen Betrag von 100.000 Euro je Schadenfall. Die §§ 431 Abs. 3, 433 HGB bleiben unberührt.

23.4 Die Haftung des Spediteurs ist in jedem Fall, unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, begrenzt auf € 2 Mio. je Schadenereignis oder 2 SZR für jedes Kilogramm der verlorenen und beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist, bei mehreren Geschädigten haftet der Spediteur anteilig im Verhältnis ihrer Ansprüche.

23.5 Für die Berechnung des SZR gilt § 431 Abs. 4 HGB.

Folie 72

Ziff. 23 regelt die Haftung des Spediteurs als Frachtführer und Geschäftsbesorger.

Für Güterschäden haftet der Spediteur während der Beförderung demnach grundsätzlich wie gesetzlich vorgegeben, also mit 8,33 SZR/kg. Für den Bereich des Umschlags haftet er nur auf halben Niveau, mit 5,00 EUR/kg.

Wenn eine Haftung aufgrund eines multimodalen Transportes unter Einschluss eines Seeschiffs gegeben ist, haftet der Spediteur nur mit 2 SZR/kg.

Gem. Ziff. 23.3 haftet der Spediteur in seiner Funktion als Geschäftsbesorger für Vermögensschäden, die er durch

Dispositionfehler verursacht mit dem 3-fachen der Betrag der bei Verlust zu zahlen wäre, jedoch mit max. 100.000,00 EUR / Schadenfall. Ist er jedoch als vertraglicher Frachtführer für einen Vermögensschaden verantwortlich, haftet er nach den gesetzlichen Vorschriften (3-facher Frachtbetrag bzw. 3-facher Betrag der bei Verlust zu zahlen wäre).

Weiterhin wird in Ziff. 23.4 eine summenmäßige Haftungsbegrenzung festgelegt. So haftet der Spediteur je Schadenfall mit max. 1 Mio. EUR, bei mehreren betroffenen Kunden mit max. 2 Mio. EUR oder 2 SZR/kg, je nachdem welcher Betrag höher ist.

10.3.3 Haftungsbegrenzungen bei verfügbarer Lagerung, Ziff. 24

24. Haftungsbegrenzungen bei verfügbarer Lagerung

24.1 Die Haftung des Spediteurs bei Verlust oder Beschädigung des Gutes (Güterschaden) ist bei einer verfügbaren Lagerung begrenzt

24.1.1 auf € 5 für jedes Kilogramm des Rohgewichts der Sendung,

24.1.2 höchstens € 5.000 je Schadenfall; besteht der Schaden eines Auftraggebers in einer Differenz zwischen Soll- und Ist-Bestand des Lagerbestandes (Ziffer 15.6), so ist die Haftungshöhe auf € 25.000 begrenzt, unabhängig von der Zahl der für die Inventurdifferenz ursächlichen Schadenfälle. In beiden Fällen bleibt Ziffer 24.1.1 unberührt.

24.2 Ziffer 23.2 gilt entsprechend.

24.3 Die Haftung des Spediteurs für andere als Güterschäden mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut ist bei einer verfügbaren Lagerung begrenzt auf € 5.000 je Schadenfall.

24.4 Die Haftung des Spediteurs ist in jedem Fall, unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, auf € 2 Mio. je Schadenereignis begrenzt; bei mehreren Geschädigten haftet der Spediteur anteilig im Verhältnis ihrer Ansprüche.

Bei verfügbarer Lagerung haftet der Spediteur für Güterschäden mit 5,00 EUR /kg, max. 5.000,00 EUR und max. 25.000,00 EUR je Lager-Inventurdifferenz. Weiterhin ist die Haftung auf max. 2 Mio. EUR begrenzt.

Für andere als Güterschäden haftet der Spediteur mit max. 5.000,00 EUR /Schadenfall.

10.3.4 Beweislast, Ziff. 25

25. Beweislast

25.1 Der Auftraggeber hat im Schadenfall zu beweisen, dass dem Spediteur ein Gut bestimmter Menge und Beschaffenheit ohne äußerlich erkennbare Schäden (§ 438 HGB) übergeben worden ist. Der Spediteur hat zu beweisen, dass er das Gut, wie er es erhalten hat, abgeliefert hat.

25.2 Der Beweis dafür, dass ein Güterschaden während des Transports mit einem Beförderungsmittel (Ziffer 23.1.2) eingetreten ist, obliegt demjenigen, der dies behauptet. Bei unbekanntem Schadensort hat der Spediteur auf Verlangen des Auftraggebers oder Empfängers den Ablauf der Beförderung anhand einer Schnittstellendokumentation (Ziffer 7) darzulegen. Es wird vermutet, dass der Schaden auf derjenigen Beförderungsstrecke eingetreten ist, für die der Spediteur eine vorbehaltlose Quittung nicht vorlegt.

25.3 Der Spediteur ist verpflichtet, durch Einholung von Auskünften und Beweismitteln für die Feststellung zu sorgen, wo der geltend gemachte Schaden eingetreten ist.

Neben den Beweisgrundsätzen regelt Ziff. 25 auch die Tatsache, dass der Spediteur seine Schnittstellenkontrolle durch Vorlage geeigneter Dokumente darlegen muss, um dem Auftraggeber ggf. die Beweisführung hinsichtlich des Schadensortes zu ermöglichen.

10.3.5 Außervertragliche Ansprüche, Ziff. 26

26. Außervertragliche Ansprüche

Die vorstehenden Haftungsbefreiungen und -beschränkungen gelten entsprechend §§ 434, 436 HGB auch für außervertragliche Ansprüche.

Der „Sofaspediteur“, der Spediteur als Lagerhalter sowie deren Mitarbeiter, haften wegen dieser Vorschrift auch bei unerlaubter Handlung nur im Rahmen der ADSp.

10.3.6 Qualifiziertes Verschulden, Ziff. 27

27. Qualifiziertes Verschulden

Die vorstehenden Haftungsbefreiungen und -begrenzungen gelten nicht, wenn der Schaden verursacht worden ist

27.1 durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner leitenden Angestellten oder durch Verletzung vertragswesentlicher Pflichten, wobei Ersatzansprüche in letzterem Fall begrenzt sind auf den vorhersehbaren, typischen Schaden;

27.2 in den Fällen der §§ 425 ff, 461 Abs. 1 HGB durch den Spediteur oder die in §§ 428, 462 HGB genannten Personen vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Hier geht es nicht um die Pflichtverletzungen irgendeines Mitarbeiters, sondern um Handlungen eines leitenden Angestellten oder des Geschäftsinhabers. Wegen dieser hohen Anforderung spricht man auch von grobem Organisationsverschulden. Es geht um tiefgreifende Mängel hinsichtlich der Organisations- und Kontrollpflichten. Sofern ein grobes Organisationsverschulden vorliegt, ist eine Berufung auf die Haftungsbegrenzungen nicht möglich, was zu einer unbeschränkten Haftung des „Sofaspediteurs“ führt. Dies hat der Anspruchsteller zu beweisen.

Die Rechtsprechung geht aber mittlerweile davon aus, dass ein grobes Verschulden bereits gegeben ist, wenn der Spediteur nicht beweisen kann, alles getan zu haben um einen Schaden abzuwenden. Im übrigen hat er die Darlegungspflicht für die ergriffenen Maßnahmen, denn der Auftraggeber hätte sonst keine Möglichkeit der Beweisführung. Ein grobes Organisationsverschulden liegt z.B. bei mangelhafter Schnittstellenkontrolle vor.

10.3.7 Erfüllungsort, Gerichtsstand, Anzuwendendes Recht, Ziff. 30

30. Erfüllungsort, Gerichtsstand, anzuwendendes Recht

30.1 Der Erfüllungsort ist für alle Beteiligten der Ort derjenigen Niederlassung des Spediteurs, an die der Auftrag gerichtet ist.

30.2 Der Gerichtsstand für alle Rechtsstreitigkeiten, die aus dem Auftragsverhältnis oder im Zusammenhang damit entstehen, ist für alle Beteiligten, soweit sie Kaufleute sind, der Ort derjenigen Niederlassung des Spediteurs, an die der Auftrag gerichtet ist; für Ansprüche gegen den Spediteur ist dieser Gerichtsstand ausschließlich.

30.3 Für die Rechtsbeziehungen des Spediteurs zum Auftraggeber oder zu seinen Rechtsnachfolgern gilt deutsches Recht.

Diese Vorschrift wird relevant, wenn es zu Streitigkeiten zwischen Auftraggeber und Spediteur kommt.

10.3.8 Verständnisfragen

Folie 74

1. Wie hoch ist die Haftung des Spediteurs für Güterschäden während beförderungsbezogener Tätigkeiten und wie hoch ist die Haftung für Umschlagstätigkeiten?

→ 1. 8,33 SZR/kg; 2. 5,00 EUR/kg

2. Was versteht man unter grobem Organisationsverschulden? Nennen sie ein Beispiel und zeigen Sie die Rechtsfolgen auf.

→ Vorsätzliche oder grob Fahrlässige Verletzung von Organisations- und Kontrollpflichten durch einen leitenden Angestellten oder den Geschäftsinhaber. Die liegt z.B. vor bei mangelhafter Sendungsverfolgung bzw. Dokumentation. Rechtsfolge: Wegfall der Haftungsbegrenzungen = unbegrenzt Haftung.

10.4 Regelungen zur Versicherung

Folie 75

10.4.1 Transport- und Lagerversicherung, Ziff. 21

21. Versicherung des Gutes

21.1 Der Spediteur besorgt die Versicherung des Gutes (z.B. Transport- oder Lagerversicherung) bei einem Versicherer seiner Wahl, wenn der Auftraggeber ihn vor Übergabe der Güter beauftragt. Kann der Spediteur wegen der Art der zu versichernden Güter oder aus einem anderen Grund keinen Versicherungsschutz eindecken, hat der Spediteur dies dem Auftraggeber unverzüglich mitzuteilen.

21.2 Der Spediteur ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Versicherung des Gutes zu besorgen, wenn dies im Interesse des Auftraggebers liegt. Der Spediteur darf vermuten, dass die Eindeckung einer Versicherung im Interesse des Auftraggebers liegt, insbesondere wenn

- der Spediteur bei einem früheren Verkehrsvertrag eine Versicherung besorgt hat,
 - der Auftraggeber im Auftrag einen Warenwert (Ziffer 3.4) angegeben hat.
- Die Vermutung des Interesses an der Eindeckung einer Versicherung besteht insbesondere nicht, wenn
- der Auftraggeber die Eindeckung schriftlich untersagt,
 - der Auftraggeber ein Spediteur, Frachtführer oder Lagerhalter ist.

21.3 Der Spediteur hat nach pflichtgemäßem Ermessen über Art und Umfang der Versicherung zu entscheiden und sie zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen, es sei denn, der Auftraggeber erteilt dem Spediteur unter Angabe der Versicherungssumme und der zu deckenden Gefahren schriftlich eine andere Weisung.

21.4 Ist der Spediteur Versicherungsnehmer und hat er für Rechnung des Auftraggebers gehandelt, ist der Spediteur verpflichtet, auf Verlangen gemäß Ziffer 14.1 Rechnung zu legen. In diesem Fall hat der Spediteur die Prämie für jeden einzelnen Verkehrsvertrag auftragsbezogen zu erheben, zu dokumentieren und in voller Höhe ausschließlich für diese Versicherungsdeckung an den Versicherer abzuführen.

21.5 Für die Versicherungsbesorgung, Einziehung des Entschädigungsbetrages und sonstige Tätigkeiten bei Abwicklung von Versicherungsfällen und Havarien steht dem Spediteur eine besondere Vergütung neben dem Ersatz seiner Auslagen zu.

Ziff. 21 gibt dem Auftraggeber die Möglichkeit das Transportisiko dem die Ware unterliegt, dahingehend abzusichern, dass er eine Schadenversicherung abschließt, somit ist er nicht darauf angewiesen einen evtl. Schaden im Wege des Regresses selbst gegen den Spediteur durchzusetzen.

Auch ist er nicht evtl. Haftungsausschlüssen oder –begrenzungen beispielsweise der ADSp unterworfen, sondern kann das Transportrisiko passender und umfassender versichern. Weiterhin nimmt dann der Versicherer dem Auftraggeber auch die Mühen eines Regresses ab.

Die Schadenversicherung deckt beispielsweise das unabwendbare Ereignis, deckt Güterschäden in voller Höhe, deckt verdeckte Schäden. Die Versicherung reguliert auch, sofern kein Regress durchzusetzen ist.

10.4.2 Haftungsversicherung, Ziff. 29

29. Haftungsversicherung des Spediteurs

29.1 Der Spediteur ist verpflichtet, bei einem Versicherer seiner Wahl eine Haftungsversicherung zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen und aufrecht zu erhalten, die seine verkehrsvertragliche Haftung nach den ADSp und nach dem Gesetz im Umfang der Regelhaftungssummen abdeckt.

29.2 Die Vereinbarung einer Höchstersatzleistung je Schadenfall, Schadenereignis und Jahr ist zulässig; ebenso die Vereinbarung einer Schadenbeteiligung des Spediteurs.

29.3 Der Spediteur darf sich gegenüber dem Auftraggeber auf die ADSp nur berufen, wenn er bei Auftragserteilung einen ausreichenden Haftungsversicherungsschutz vorhält.

29.4 Auf Verlangen des Auftraggebers hat der Spediteur diesen Haftungsversicherungsschutz durch eine Bestätigung des Versicherers nachzuweisen.

Diese Bestimmung macht es dem Spediteur zur Auflage, seine Haftung im Rahmen einer Haftpflichtversicherung (i.d.R. DTV-Verkehrshaftungsversicherung) zu versichern. Der Auftraggeber kann sich dies vom Spediteur zu seiner Sicherheit bestätigen lassen.

Folie 76

10.4.3 Verständnisfragen

1. Welche Möglichkeit hat der Auftraggeber nach ADSp, um das Transportrisiko seiner Güter „abzufedern“?
→ Abschluss Schadenversicherung
2. Welche Versicherung hat der Spediteur auf jeden Fall vorzuhalten und auf Verlangen nachzuweisen? Was deckt diese Versicherung?
→ Verkehrshaftungsversicherung; Die Haftung des Spediteurs

Folie 78

11. Luftfrachtrecht

11.1 Die Akteure

Der Luftfrachtvertrag wird geschlossen zwischen dem Absender (Auftraggeber) und dem Luftfrachtführer (Auftragnehmer).

Ein Luftfrachtspediteur kann als Absender und als Luftfrachtführer am Vertrag beteiligt sein.

Absender ist er, wenn er mit einer Fluggesellschaft einen Beförderungsvertrag abschließt, Luftfrachtführer ist er dann, wenn er sich verpflichtet eine Beförderung durchzuführen (vertraglicher Luftfrachtführer).

Wie bereits gelernt, ist der Empfänger in den Frachtvertrag mit einbezogen, da er vom Frachtführer die Herausgabe der Ware und ggf. auch Schadenersatz verlangen kann. Insofern handelt es sich um einen Vertrag zu Gunsten Dritter.

11.2 Rechtsgrundlagen

Wie ebenfalls schon gesehen gelten im Luftfrachtrecht diverse Vorschriften. Es gelten beispielsweise die Bestimmungen des BGB und HGB.

Sowie die Vorschriften, des WA/HP, des MÜ sowie die IATA-Beförderungsbedingungen.

11.3 Nationales Luftfrachtrecht nach HGB

Für nationale Luftfrachtbeförderungen gelten die Bestimmungen des HGB-Frachtrechts sowie die Bestimmungen der ADSp, die oben schon ausführlicher Gegenstand unserer Betrachtungen waren. Insofern wird hier darauf verwiesen.

11.4 Internationales Luftfrachtrecht

Im internationalen Luftfrachtrecht kommen insbesondere die internationalen Abkommen wie WA/HP und MÜ zum Tragen. Aber auch die als besondere Vertragsvereinbarungen verbreiteten IATA-Beförderungsbedingungen sind hier zu berücksichtigen. Da wir diese Betrachtungen oben zurückgestellt haben, wollen wir dies an dieser Stelle nachholen.

11.4.1 WA/HP

Das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung in internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) gilt seit 1929 und vereinheitlichte das internationale Luftfrachtrecht erheblich. Die Regelungsinhalte erstrecken sich hauptsächlich auf die Bereiche Dokumentation, Weisungen und Haftung.

Im Jahre 1955 waren diverse Anpassungen an geänderte Gegebenheiten notwendig. Es wurde das Haager Zusatzprotokoll (HP) geschaffen, welches das WA ergänzte.

Im Jahre 1975 wurden wiederum Zusatzprotokolle geschaffen, mit denen hauptsächlich die Umrechnung der Haftungshöchstgrenzen auf Basis Goldfranken abgeschafft und die Anbindung an das SZR erfolgte. Da aber die erforderliche Anzahl der Ratifizierungen lange nicht erreicht wurde, dauerte es bis in Jahr 1998, bis diese Zusatzprotokolle ebenfalls Geltung erlangten.

11.4.2 MÜ

Da das WA/HP zunehmend als nicht mehr up to date empfunden wurde, wurde das Montrealer Übereinkommen geschaffen, das die geltenden Regelungen den neuesten Gegebenheiten angepasst hat. Die flächendeckende Akzeptanz zeigt sich an einer weitgehenden Ratifizierung des Abkommens und einer somit fast vollständigen Verdrängung des WA/HP. In Deutschland hat das MÜ seit dem 29.06.2004 Geltung erlangt.

Wie angedeutet gibt es aber noch Staaten, in denen das WA/HP gilt insofern ist das internationale Luftfrachtrecht noch etwas zersplittert und in der praktischen Anwendung nicht ganz einfach zu durchschauen.

Inhaltlich fasst das MÜ die Regelungen des WA/HP und der Montrealer Protokolle. Weiterhin wurden mit dem MÜ Haftungsverschärfungen für Personenschäden eingeführt.

Anwendung findet das MÜ nur, sofern die Luftbeförderung von oder nach einem Staat erfolgt, der das MÜ ratifiziert hat.

Vorteile bringt das MÜ gegenüber dem WA/HP auch hinsichtlich der Dokumentationsvorschriften. Während das WA mit zahlreichen Vorschriften u.a. die Ausstellung eines Air Waybill (AWB) verlangt und somit einen ziemlichen „Papierkrieg“ erzeugt (was die Vorteile der Luftfracht, nämlich Schnelligkeit, fast ad absurdum führt), kann nach MÜ nunmehr auf die Vorteile der EDV zurückgegriffen werden. So muss der AWB die Sendung nicht mehr begleiten und kann sogar ganz entfallen, sofern die Informationen zur Beförderung in anderer Weise erfasst werden.

Dies stellt eine wesentliche Vereinfachung der Verfahrensweise dar.

Der Absender und Empfänger können dem Luftfrachtführer Weisungen bezüglich der übernommenen Sendung erteilen, an diese hat er sich zu halten. Der Weisungsgeber hat allerdings Kosten, die in Zusammenhang mit der Ausführung der Weisung entstehen, dem Luftfrachtführer zu ersetzen.

Der Luftfrachtführer haftet gem. MÜ im Rahmen der Obhutshaftung für Schäden, die anlässlich einer Luftbeförderung entstehen. Egal ob in der Luft auf dem Flughafen oder bei Vor- oder Nachtransporten.

11.4.3 Vergleich von WA/HP und MÜ

Folie 79 Anwendungsbereich: Int. Beförderungen

	WA/HP	MÜ
Dokumente	Strenge Formvorschriften	Erleichterungen, z.B. elektr. Frachtbrief
Weisungsrecht	Absender und nach Ankunft Empfänger	Wie bisher
Haftende Personen	Vertragl. Luftfrachtführer sowie dessen Leute	Vertraglicher und ausführender Luftfrachtführer sowie deren Leute

Folie 80 Haftungszeitraum	Während der Luftbeförderung in der Luft, auf dem Flughafen oder bei Vor- oder Nachtransporten.	Obhutszeitraum des Luftfrachtführers
Folie 81 Haftungsprinzip	Bei Güter- und Verspätungsschäden: Verschuldenshaftung	Bei Güterschäden: Gefährdungshaftung Bei Verspätungsschäden: Verschuldenshaftung
Haftungsausschluss	Möglich durch Entlastungsbeweis	Nur bei den geregelten Sachverhalten (z.B. Eigenart der Güter; Innewohnender Mangel; Mangelhafte Verpackung; Hoheitliches Handeln; etc.)
Folie 82 Haftungsbegrenzung	Gewichtsabhängig bei 250 Goldfranken bzw. EUR 27,35 /kg	19 SZR/kg Anpassung alle 5 Jahre möglich (zuletzt 01.01.2010)
Folie 83 Unbegrenzte Haftung	Bei Leichtfertigkeit, in dem Bewusstsein, dass der Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird (grobes Organisationsverschulden)	Vollständig ausgeschlossen! (Bedenklich!)
Folie 84 Anzeigefristen	Unverzüglich, spätestens nach 21 Tagen bei Verspätung und nach 14 Tagen bei Beschädigungen	Wie bisher
Verjährung	2 Jahre	Wie bisher
Vorteile	Erhebliche Bekanntheits- und Verbreitungsgrad	Erleichterungen hinsichtlich Dokumenten, verbesserte Rechtssicherheit bei flächendeckender Umsetzung
Nachteile	Dokumentation umständlich (Papierkrieg); Haftungsbeschränkungen nicht zeitgemäß	Zersplitterung des Luftfrachtrechts, bei nicht flächendeckender Umsetzung

Folie 85

Lieferwert und Wertzuschlagsgebühr

Durch Angabe eines Lieferwertes im AWB kann die Höchsthaftung heraufgesetzt werden, allerdings nur dann, wenn die entsprechende Wertzuschlagsgebühr bezahlt wurde. Die Zuschlagsgebühr beträgt 0,75%.

Sie wird berechnet auf den Teil des deklarierten Wertes der Sendung, der den Höchsthaftungsbetrag überschreitet.

Verzichtet der Absender auf eine Lieferwertangabe oder zahlt den Wertzuschlag nicht, so wird im Luftfrachtbrief das Kürzel NVD („No Value declared“) eingetragen.

Folie 86

Berechnungsbeispiel:

Wert der Sendung: 6.000,00 EUR

Bruttogewicht: 75 kg

Wert/kg: 6.000,00 EUR :75kg= 80,00 EUR/kg

Regelhaftung: 75 kg x 22,80 EUR (19 SZR) = 1.710,00 EUR

Wert der Sendung 6.000,00 EUR

Abzgl. Haftungs-

betrag 1.710,00 EUR

Differenzbetrag 4.290,00 EUR

Wertzuschlagsgebühr: 4.290,00 EUR x 0,75% = 32,18 EUR

Die Haftung von aufeinanderfolgenden Frachtführern ist bei Luftfrachtbeförderungen wie folgt geregelt:

Diese haften dem Geschädigten gesamtschuldnerisch. Es erfolgt ggf. ein interner Ausgleich zwischen den Luftfrachtführern.

11.4.4 IATA-Beförderungsbedingungen

Die oben besprochenen Rechtsgrundlagen sind zwar teils zwingend ausgelegt, so dass für die Anwendung abweichender AGB's wenig Platz bleibt, dennoch sind einige Details dort nicht geregelt, was die Verwendung von ergänzenden IATA-Geschäftsbedingungen (z.B. ABB-Fracht der Lufthansa) rechtfertigt.

Zur Wirksamkeit der Bedingungen ist es unbedingt erforderlich, diese in den Luftfrachtvertrag einzubinden. Dies geschieht durch Vereinbarung zwischen den Parteien. In der Praxis sind die Bedingungen auf der Rückseite der Beförderungsdokumente aufgedruckt.

Allerdings steht der Wirksamkeit in Deutschland teilweise ein erhöhter Verbraucherschutz entgegen. Dies bezieht sich hauptsächlich auf die zahlreichen Haftungsbeschränkungen.

11.4.5 Rangfolge der Vorschriften

Internationale Abkommen gehen nationalen Gesetzen und Verordnungen vor.
Beide gehen wiederum den AGB's vor.

11.5 Luftfrachtersatzverkehr

In der Praxis werden Beförderungen nicht per Flugzeug, sondern teilweise oder auch komplett mit anderen Verkehrsmitteln befördert.
Häufig wird dies ein LKW sein.
Befördert ein Luftfrachtführer Güter auf dem Landweg und dient dieser Transport nicht der Verladung, Umladung oder Anlieferung, so liegt Luftfrachtersatzverkehr (Trucking) vor.

Das Trucking kann dann entweder erlaubt (vertragsgemäß) oder verboten (vertragswidrig) sein.

Folie 88

Je nachdem was vorliegt ist die Haftung des Luftfrachtführers für evtl. Schäden unterschiedlich ausgestaltet.

Der Luftfrachtführer haftet wie folgt:

Bei erlaubtem Trucking : Haftung nach Recht der Teilstrecke

Bei verbotenen Trucking: Haftung nach Montrealer Übereinkommen

Erlaubtes (vereinbartes) Trucking liegt z.B. vor, wenn im Luftfrachtbrief für den LKW-Transport die Flugnummer eingetragen wird. Daraus folgt, dass dem Absender durch einen Hinweis im Flugplan erkennbar ist, dass die Beförderung ganz oder Teilweise auf der Straße erfolgt.

11.6 Schadenbearbeitung

Folgende Fragestellungen sind bei der Schadenbearbeitung zu berücksichtigen:

Hat der Anspruchsteller einen Anspruch?

Ist er aktiv Legitimiert, d.h. ist er Absender oder Empfänger oder ist der Anspruch durch Abtretungserklärung oder durch Zahlung eines Versicherers auf ihn übergegangen?

Liegt ein Regressverzicht vor?

Wird der Anspruch gegen den richtigen Adressaten geltend gemacht?
Dies ist die Frage der Passivlegitimation.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Sofern ein Schadenersatzanspruch besteht ist die Frage zu klären, ob der Anspruch verjährt sein könnte.

Droht Verjährung sollte versucht werden einen Verzicht auf die Einrede der Verjährung vom Anspruchsgegner zu erhalten. Dies ist in der Praxis durchaus üblich, da die Bearbeitungsdauer entsprechend lang sein kann.

Auch ist zu klären, ob die Melde- bzw. Anzeigefristen gewahrt wurden.

Sofern ein Anspruch besteht, muss auch an dessen Durchsetzung gedacht werden. Die damit zusammenhängenden Probleme sind regelmäßig Beweisprobleme. So ist der Schaden dem Grunde nach und der Höhe nach nachzuweisen. D.h. es ist nachzuweisen, dass ein Anspruch überhaupt besteht und in der Folge, in welcher Höhe dieser besteht.

Dies ist in der Regel mittels Handelsrechnungen oder Kostenvoranschlägen zu belegen.

Weiterhin ist in diesem Zusammenhang auch die kaufrechtliche Gefahrtragung zu berücksichtigen. Denn nur wer die Transportgefahr trägt, kann einen Schaden erleiden (siehe z.B. Incoterms).

Aus Sicht des Frachtführers ist es schließlich bei der Schadenbearbeitung noch bedeutsam zu prüfen, ob ein Entlastungsbeweis, die Berufung auf eine Haftungshöchstgrenze oder gar auf ein Mitverschulden des Absenders möglich ist.

Hierzu zählen die Prüfung evtl. Verpackungsmängel, Prüfung der Zahlung der Valuation Charge, Prüfung und Dokumentation der Schnittstellenkontrolle.

Folie 90

Notwendige Dokumente zur Schadenabwicklung:

- Schadenanmeldung
- Schadenrechnung / Regressschreiben des Versicherers
- Lieferantenrechnung
- Speditionsauftrag
- Evtl. Schadenprotokoll des Zwischenspediteurs
- Ablieferquittung
- Nachweis über Schnittstellenkontrolle
- Frachtdokumente des Schadenverursachers
- Schriftwechsel
- HAWB
- Master-AWB mit Manifest (Ladeliste)
- Tatbestandsaufnahme

Reklamationsschreiben an Luftfahrtgesellschaft

11.7 Regressführung gegen ein Luftverkehrsunternehmen

Vor Durchführung eines Regresses ist zu prüfen, ob WA/HP oder MÜ angewendet werden kann um die Einhaltung der Reklamationsfristen prüfen zu können. Sofern diese Fristen nicht eingehalten wurden, wird der Luftfrachtführer den Schaden regelmäßig ablehnen.

Sollte allerdings bei Ablieferung eine Tatbestandsaufnahme erstellt worden sein, stehen die Chancen gut, dass die Ansprüche wirksam geltend gemacht werden können. Das Erstellen einer Tatbestandsaufnahme wird bei der Bahn ist zwar in den geltenden Bestimmungen so nicht vorgesehen, aber eine solche wird auf deutschen Flughäfen regelmäßig erstellt, wenn der Absender einen Schaden reklamiert.

Im internationalen Lufttransport wird der Absender etwaige Ansprüche bei der ersten mit dem Transport beauftragten Gesellschaft geltend machen. Der Empfänger wird sich dagegen stets an die letzte beteiligte Gesellschaft wenden.

11.8 Versicherungen im Luftfrachtverkehr

Vorab sollen die Begriffe Haftung und Versicherung einer grundsätzlichen Klärung zugeführt werden, denn diese Begriffe werden in der Praxis immer wieder „durcheinandergewürfelt“.

Haftung ist die gesetzliche Verpflichtung zum Schadenausgleich, Versicherung eine vertragliche Verpflichtung einen Schadenausgleich herbei zu führen.

Wer demnach bei der Durchsetzung seiner evtl. Ansprüche beim Haftenden Schwierigkeiten scheidet, der kann zu deren Vermeidung eine Versicherung abschließen.

Es gilt grundsätzlich zwei Typen von Versicherungen zu unterscheiden. Zum einen deckt die Speditionsversicherung (Verkehrshaftungsversicherung) die Risiken auf Seiten des Luftfrachtspediteurs (Haftungsrisiken). Dies wird aber immer eine lückenhafte Deckung sein (Höchstentschädigungsgrenzen, Selbstbehalte, Risikoausschlüsse).

Zum anderen deckt die Transportversicherung (Schadenversicherung/Warentransportversicherung) die Risiken des Auftraggebers (ein Abschluss einer solchen Versicherung wird immer zu empfehlen sein, da diese meist das tatsächliche Risiko des Absenders trägt und über die Haftungsbeträge des Spediteurs hinausgeht).

Die Transportversicherung kann auf Basis verschiedener Bedingungen so der ADS (Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen) oder neuerdings auch auf Basis der DTV Güter 2000 (Bedingungen des deutschen Transportversichererverbandes) abgeschlossen werden.

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Weiterhin ist zu wählen zwischen der Allgefahren- und der Strandungsfaldeckung (eingeschränkte Deckung → Transportmittelunfall und Höhere Gewalt).

Wesentliche Ausschlüsse:

- Krieg, Bürgerkrieg *
- Streik, Aussperrung *
- Beschlagnahme, Eingriffe von hoher Hand *
- Kernenergie

* Einschluß durch Klauseln möglich

Versicherbar: Imaginärer Gewinn 10%

Darüber hinaus kann der Kunde wählen, ob er die Versicherung als Einzelpolice oder sog. Generalpolice (Rahmenvertrag) abschließen möchte.

11.9 Verständnisfragen

Folie 92

1. Welche internationalen Vorschriften kommen im Luftfrachtverkehr regelmäßig zur Anwendung?

→ WA/HP, MÜ, IATA-Beförderungsbedingungen

2. Wie hoch ist die Haftung des Luftfrachtführers für Güterschäden gem. MÜ?

→ 19 SZR/kg

3. Nennen Sie Vorteile, die für die Vorschriften des WA/HP sprechen und Vorteile, die für das MÜ sprechen?

→ WA/HP: Hoher Verbreitungs- und Bekanntheitsgrad

MÜ: Erleichterungen bei den Dokumentationspflichten; Hohe Rechtssicherheit bei flächendeckender Verbreitung

4. Wie kann ein Auftraggeber erreichen, dass die Haftungshöchstgrenzen gem. WA/HP oder MÜ für einen konkreten Transport heraufgesetzt werden?

→ Wertdeklaration (Lieferwert) im Luftfrachtbrief und Zahlung der fälligen Valuation Charge.

5. Nach welchem Recht haftet der Luftfrachtführer bei erlaubtem bzw. unerlaubtem Trucking? Es gilt das MÜ.

→ erlaubt: Recht der Teilstrecke

unerlaubt: MÜ

Folie 93

6. Was versteht man unter Aktivlegitimation?

→ Diese liegt vor, sofern ein Anspruchsteller der Absender oder Empfänger ist oder der Anspruch durch Abtretung oder Zahlung eines Versicherers auf ihn übergegangen ist.

7. Welches Dokument wird auf deutschen Flughäfen regelmäßig erstellt, sofern ein Schaden beim Luftfrachtführer reklamiert wird?

→ Tatbestandsaufnahme

8. Welche beiden Versicherungstypen sind im Luftfrachtverkehr grundsätzlich zu unterscheiden?

→ Speditionsversicherung des Luftfrachtführers/ -spediteurs und die Transportversicherung des Absenders bzw. Empfängers.

Folie 94

12. Seefrachtrecht

12.1 Die Akteure

Der Seefrachtvertrag wird geschlossen zwischen dem Absender (Befrachter) und dem Verfrachter (Auftragnehmer).

Ein Verfrachter ist auch Reeder, sofern er mit eigenen Schiffen befördert. Sofern er nicht mit eigenen Schiffen befördert nennt man ihn Ausrüster.

Der Ablader bringt die Güter ans Schiff (Befrachter oder auch Dritter (Spediteur)).

Empfänger ist der im Konnossement entsprechend bezeichnete.

Schiffsmakler/Reedereiagenten sind aufgrund eines Geschäftsbesorgungsvertrages für eine Reederei tätig. Sie akquirieren Ladung und schließen Frachtverträge ab.

Folie 95

12.2 Rechtsgrundlagen

Im Seefrachtrecht kommen insbesondere die internationalen Abkommen wie die Hager-Regeln, die Haag-Visby-Regeln sowie die Hamburg-Regeln zum Tragen. Aber auch die als besondere Vertragsvereinbarungen verbreiteten Konnossementsbedingungen sind hier zu berücksichtigen. Da wir diese Betrachtungen oben zurückgestellt haben, wollen wir dies an dieser Stelle nachholen.

12.2.1 Konnossementsbedingungen

Viele Reedereien haben eigene Vertragsbedingungen, die durch die Ausstellung von Konnossementen (Bill of Lading) vereinbart werden. Das Konnossement ist eigentlich keine Frachturkunde, das Inhalt und Abschluss eines konkreten Frachtvertrages dokumentiert, wenngleich es natürlich das Frachtvertragsverhältnis zwischen Verfrachter und Befrachter regelt. Das Seekonnossement ist vielmehr ein Traditionspapier (begebbar). Es ist also ein Wertpapier, denn der

berechtigte Inhaber des Originals gilt als Eigentümer der Ware. Damit regelt das Konnossement das Rechtsverhältnis zwischen Verfrachter und dem Empfänger des Gutes. Dieser erwirbt ein eigenständiges Recht, einen Anspruch auf Herausgabe des Gutes und ggf. auch einen Schadenersatzanspruch.

Ursprünglich führte die Geltung der Konnossementsbedingungen zu weitgehenden Haftungsfreizeichnungen der Verfrachter, weshalb es der Einführung verbindlicher internationaler Regeln bedurfte.

12.2.2 Die Haager Regeln

Diese wurden im Jahre 1924 als erste internationale Regelungen über Konnossemente verabschiedet. Diese zeigten aber beim immer mehr aufkommenden Containerverkehr ihre Schwächen. Deshalb mussten diese wieder überarbeitet werden.

12.2.3 Die Haag-Visby Regeln

Im Jahre 1968 wurden in der Folge die HVR beschlossen. Deutschland hat übrigens weder die HR noch die HVR ratifiziert. Man hat jedoch im Jahre 1937 die HR in das HGB eingegliedert.

12.2.4 Die Hamburg Regeln

Im Jahre 1978 wurden die sog. HHR verabschiedet, die die HR und HVR ablösen sollten. Allerdings haben sich diese bis heute nicht durchgesetzt und so wurden diese weitgehend nicht ratifiziert.

12.2.5 Die Rotterdam-Regeln (neues int. Seerecht)

Die Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) hat mit den „Rotterdam-Rules“ den Entwurf eines neuen Seerechts vorgelegt. Es soll die verbreiteten Haager Regeln und Hague-Visby-Regeln ersetzen.

Das umfassende Regelwerk regelt nicht nur den reinen Seefrachtvertrag, sondern auch den „multimodalen Transport unter Beteiligung eines Seeschiffs“, den „Ro/Ro-Verkehr“ und die Haftung der Umschlagsbetreiber in den Seehäfen.

Es schafft als eine wesentliche Neuerung u.a. die Grundlage für die Verwendung elektronischer Frachtbriefe und Konnossemente.

Es bringt weiterhin eine Haftungsverschärfung für die Verfrachter, da der Haftungsausschluss für „nautisches Verschulden“ entfällt und die bisherige Haftung von 2 SZR/kg auf 3 SZR/kg angehoben wird.

Auch die Verloader wird eine verschärfte, unbegrenzte Haftung treffen, sofern Sie Gefahrgut nicht ordnungsgemäß deklarieren.

Die einzelnen Regierungen müssen nun entscheiden, ob sie die Rotterdam-Regeln zeichnen und diese den Parlamenten zur Ratifizierung vorlegen. Völkerrechtlich wirksam werden die Rotterdam Regeln jedenfalls erst, sobald 20 Staaten diese ratifiziert haben. Sie erlangen dann auch nur Geltung für Transporte zwischen diesen Vertragsstaaten.

In Deutschland werden die Rotterdam Regeln kontrovers diskutiert. So haben einige Organisationen wegen der Belastungen für die betroffenen Wirtschaftszweige und ihrer rechtlichen Komplexität bereits signalisiert, dass Sie die neuen Regeln für bedenklich halten. Da sowohl die EU als auch deren Mitgliedsstaaten die Rotterdam-Regeln ratifizieren müssten, ist in der Praxis nicht mit einem Wirksamwerden in Europa zu rechnen.

Am 27.10.2009 erschien folgender Artikel in der DVZ:

Folie 96

Durchbruch für Rotterdam Rules

Seeschifffahrt 20 Staaten haben inzwischen die Seerechtskonvention Rotterdam Rules unterzeichnet. Im vergangenen Monat setzten Armenien, Kamerun, Madagaskar und Niger ihre Unterschrift unter das Dokument, teilt die zuständige UN-Kommission für Internationales Handelsrecht mit. Mit mindestens 20 Unterschriften kann das „Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“ von den Nationalstaaten ratifiziert werden.

16 Staaten hatten das Abkommen am 23. September unterzeichnet. Damals wurde die Konvention in Rotterdam, Niederlande, in einer offiziellen Zeremonie zur Unterschrift freigegeben (DVZ 24.9.2009, Seite 1). Deutschland war nicht dabei. DVZ 27.10.2009 (at/kl)

www.uncitral.org

Die Rotterdam-Rules können jedoch auch für einen deutschen Spediteur Relevanz erlangen, obwohl Deutschland diese nicht gezeichnet hat:

Die USA und die Niederlande haben diese gezeichnet. Sofern diese dort auch ratifiziert werden, würden für einen Haus-zu-Haus Transport von Karlsruhe nach Boston mit Verschiffungshafen Rotterdam, die Gerichtsstandsregeln der Rotterdam-Rules gelten.

12.2.5 Umsetzung in nationales Recht

In Deutschland wurde 1986 das Seerecht grundlegend modernisiert und es wurden die HVR in das 5. Buch des HGB eingeführt. Somit war unser Seerecht auf dem Stand von 1968.

In jüngster Zeit hat der Gesetzgeber dem dringenden Erfordernis einer grundlegenden Modernisierung des Seehandelsrechts nachgegeben und ein das 5. Buch des HGB ab April 2013 neu gefasst.

Hier die wesentlichen Neuerungen:

Gesetzliche Einführung und Regelung der elektronischen Konnossemente und elektronischen Seefrachtbriefe

Die elektronischen Konnossemente und elektronischen Seefrachtbriefe sind jetzt den Papiergebundenen gleichgestellt, sofern sie die Authentizität und Integrität der Aufzeichnung wahren (vgl. §§ 516, 526 HGB-E). So muss das elektronische Konnossement wie das papiergebundene Konnossement unter anderem die Beweisfunktion, die Sperrfunktion, die Traditionsfunktion und die Legitimationsfunktion erfüllen.

Verschuldenshaftung und Haftungshöhen ändern sich nicht

Der Grundsatz der Verschuldenshaftung des Verfrachters und die Haftungshöhen mit 2 SZR/kg bzw. 666,67 SZR je Stück oder Einheit ändern sich gegenüber dem alten Seehandelsrecht nicht. Somit muss sich die Praxis nicht an anderen Höchstbeträgen orientieren.

Kein Haftungsausschluss für den Verfrachter bei Feuer und nautischem Verschulden

Künftig besteht kein gesetzlicher Haftungsausschluss mehr zugunsten des Verfrachters für Feuer und nautisches Verschulden. Es ist jedoch möglich, einen solchen Ausschluss in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zu vereinbaren.

Neue Regelung zur Verladung auf Deck

Eine Verladung auf Deck durch den Verfrachter ist ausnahmsweise ohne ausdrückliche Zustimmung des Befrachters bzw. Abladers bei ausgestellttem Konnossement zulässig, wenn das Gut sich in oder auf einem Lademittel (z.B. Container) befindet, das für die Beförderung auf Deck tauglich ist, und wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels ausgerüstet ist (§ 486 Absatz 4 Satz 3 HGB-E). Allerdings kann der Befrachter bzw. Ablader einer Decksverladung widersprechen. Eine unerlaubte Verladung auf Deck führt zu einer verschuldensunabhängigen Haftung (§ 500 HGB-E).

Hervorgehobene Stellung des Kapitäns wird aufgegeben

Aufgrund der heute arbeitnehmerähnlichen Stellung des Kapitäns wird seine bisher hervorgehobene Stellung bei der Ausführung der vom Reeder abgeschlossenen Verträge aufgegeben.

Gestrafte Regelungen über rechtliche Auswirkung der Großen Haverei

Die Regelungen über die rechtliche Auswirkung der Großen Haverei werden deutlich gestrafft und Sonderregelungen wie die uneigentliche Haverei, die kleine Haverei und die besondere Haverei abgeschafft.

12.3 Frachtvertragstypen

1. Raumfrachtvertrag (Chartervertrag)

Dieser bezieht sich auf ein ganzes Schiff oder einen Teil dessen. Relevant ist er bei Massenguttransporten. Hier wird ein Schiff mit Besatzung zur Disposition des Auftraggebers gehalten.

2. Bareboatchartervertrag

Dieser ist vergleichbar mit dem Raumfrachtvertrag, jedoch wird hier nur das Schiff zur Verfügung des Auftraggebers gehalten. Das Anheuern einer Mannschaft übernimmt dieser selbst.

3. Stückgutfrachtvertrag

Dieser ist für unsere Betrachtungen relevant und bezieht sich auf die Beförderung einzelner Güter, wobei Gegenstand auch größere Partien oder Container sein können.

12.4 Abwicklung des Seefrachtvertrages

Ein Befrachter (oder der beauftragte Spediteur) besorgt sich zunächst über eine Reederei oder deren Agenten den benötigten Frachtraum.

Auf Verlangen des Abladers stellt der Verfrachter bei Übergabe des Gutes ein Konnossement aus. Mit dem Ausstellen des Konnossementes bestätigt die Reederei den Empfang der Güter. Weiterhin verpflichtet sich die Reederei damit, nur dem legitimierten Inhaber des Konnossementes die Ware herauszugeben.

Eine weitere Folge hat das Ausstellen des Konnossementes: Es wird die Wirksamkeit der internationalen seerechtlichen Bestimmungen, der Haager oder Visby Regeln, begründet.

Denn diese Übereinkommen sind eigentlich keine Beförderungsbestimmungen, sondern Abkommen, die die internationale Anwendung des Konnossements einheitlich regeln.

Damit jedoch aus dem Wertpapier Konnossement, kein wertloses Papier wird, wurden in den Haager Regeln Mindestanforderungen hinsichtlich der Verfrachterhaftung festgeschrieben.

Daraus folgt, dass die internationalen seerechtlichen Bestimmungen nicht wie z.B. bezüglich des internationalen Straßenfrachtrechtes gesehen, durch „konsensualen“ Abschluß, sondern nur durch das Ausstellen eines Konnossementes Wirksamkeit erlangen.

Diese Besonderheit führt dazu, dass z.B. im Ro/Ro-Verkehr (LKW oder Waggon auf Seeschiff) das internationale Seerecht keine Anwendung findet, da hier üblicherweise keine Konnossemente ausgestellt werden. Da die Konnossementsbedingungen dem gesetzlichen Mindestanspruch genügen müssen, ergibt sich aus diesen auch der Anspruch und dessen Umfang des Befrachters gegen den Verfrachter.

Folie 98

12.5 Haftungsprinzip

Es gilt grundsätzlich das Prinzip der Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast, die zugleich eine Obhutshaftung ist. Der Verfrachter haftet somit von der Übernahme bis zur Ablieferung des Gutes, es sei denn, er kann beweisen, dass er den entstandenen Schaden nicht verschuldet hat. Es ist somit zu klären, wann die Obhut beginnt und wann sie endet.

Verlädt der Verfrachter, so beginnt die Obhut mit Beginn der Verladung (Anschlagen des Schiffsgeschirrs an die Ladung).

Wird durch Kaianstalten verladen, so beginnt der Obhutszeitraum mit Niedersetzen des Gutes an Deck bzw. bei Verladung unter Deck, auf Lukenhöhe.

Der Obhutszeitraum endet mit Absetzen der Güter auf dem Kai bzw. mit aushaken des Schiffsgeschirrs.

Wird das Gut von Kaianstalten übernommen, so endet der Obhutszeitraum erst mit Vollzug der Ablieferung beim Empfänger.

Üblicherweise wird jedoch die Haftung für Schäden die an Land entstehen ausgeschlossen, da der Verfrachter zwingend nur von Einladung bis Ausladung (from tackle to tackle) haftet. Allerdings gilt der Ausschluss nur, sofern der Verfrachter den Nachweis führen kann, dass tatsächlich ein Landschaden vorliegt.

12.6 Haftungsumfang und -ausschlüsse

Der Verfrachter haftet für anfängliche See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes. D.h. dass das Schiff geeignet sein muss, die üblichen Gefahren der See für die vorgesehene Reise bestehen zu können. Hierzu gehört nicht nur die technische Funktionsfähigkeit, sondern auch die betriebssichere Ladungsstauung.

Ladungstüchtigkeit bedeutet, dass das Schiff geeignet sein muss, die Ladung unbeschadet zu befördern (schmutzige Laderäume, defekte Kühlanlage).

Weiterhin kann nautisches und technisches Verschulden des Schiffspersonals (auch grobes Verschulden des Kapitäns) von der Haftung des Verfrachters per AGB's ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für Feuerschäden.

Eine weitere Besonderheit besteht darin, dass nicht gehaftet wird für Güterschäden, die durch die Rettung von Leben oder Eigentum auf hoher See entstanden sind. Dies ist allerdings kein objektiver Haftungsausschluss, sondern eine Beweisvermutung zugunsten des Verfrachters (Vermutung, dass kein Verschulden vorliegt). Er hat also nur das Vorliegen eines der aufgeführten Ereignisse zu beweisen, um von der Haftung befreit zu sein. Der Geschädigte kann dies durch den Gegenbeweis entkräften.

Folie 100

12.7 Höchsthaftung

Da im Seeverkehr meist Güter befördert werden, die im Verhältnis zu ihrem Gewicht, nicht sehr wertvoll sind, ist die summenmäßige Haftungsbegrenzung des Verfrachters sehr stark ausgefallen.

Die Höchsthaftung beträgt 2 SZR/kg oder 666,67 SZR je Packstück.

Für die Beförderung von Containern besteht im Konnossement die Möglichkeit, Art, Menge und Beschaffenheit der in einem Container verladene Güter anzugeben. Dies nennt man Scripturhaftung. Mit dem Ausstellen des Konnossements bestätigt der Verfrachter die Richtigkeit dieser Angaben.

Es stellt sich allerdings das Problem, dass der Verfrachter diese Angaben nicht überprüfen kann. Deshalb kann durch eine sog. Unbekanntklausel („said to contain“) die Scripturhaftung eingeschränkt werden.

Die Haftungsbegrenzungen der Konnossementsbedingungen gelten unabhängig davon auf welche Anspruchsgrundlage ein Haftungsanspruch gestützt wird (also für vertragliche und deliktische Ansprüche). Dies ergibt sich aus der sog. Himalaya-Klausel.

12.8 Erlöschen von Ansprüchen und Verjährung

Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag beträgt 1 Jahr (Forderungen auf Frachtzahlungen verjähren nach 2 Jahren). Die Frist beginnt mit Ablieferung des Gutes. Bei Totalverlust beginnt diese mit dem Zeitpunkt, in dem der Reeder bekennen muss, dass der Herausgabeanspruch aus dem Konnossement nicht erfüllt werden kann.

Im Seerecht gibt es keine Hemmung der Verjährung durch eine Schadenanmeldung. Dies gilt nicht, wenn deutsches Recht zur Anwendung kommt.

Folie 102

12.9 Schadenreklamation

Äußerlich erkennbare Schäden sind sofort nach Ablieferung zu rügen. Abschreibung erfolgt im Konnossement und ist durch Unterschrift zu bestätigen.

Verdeckte Schäden sind binnen 3 Tagen schriftlich zu rügen.
Der Geschädigte muss zusätzlich beweisen, dass der Verfrachter den Schaden schuldhaft herbeigeführt hat. Dies wird in der Praxis fast nie gelingen.

12.10 Havarie Grosse

Havarie bedeutet den Eintritt eines Unfallereignisses, das zu einem Schaden am Schiff und/oder der Ladung geführt hat. Auch die Realisierung anderer Seenotgefahren die solche Schäden verursachen könnten, gilt als Havarie.

Eine Havarie Grosse ist die Realisierung außerordentlicher Seenotgefahren. Um Schiff und Ladung, die eine Gefahrgemeinschaft bilden, aus einer solchen Situation zu befreien, ist der Kapitän verpflichtet, die notwendigen Rettungsmaßnahmen durchzuführen.

Es können Güter aufgeopfert werden (über Bord werfen). Oder es muß Schlepperhilfe in Anspruch genommen werden.

Die Werte der aufgeopferten Güter sowie die Kosten der Rettung des Schiffes aus der Gefahrensituation, werden allen Mitgliedern der Gefahrgemeinschaft anteilmäßig auferlegt. Dies gilt nur, sofern das Schiff und die Ladung tatsächlich ganz oder teilweise gerettet werden konnte.

Das Verfahren dieses Risikoausgleiches findet sich in den York-Antwerp-Rules. Diese Regelungen gelten nur, falls diese im Konnossement vereinbart wurden, was jedoch regelmäßig anzunehmen ist.

Die Kosten einer Havarie Grosse, Wert von Schiff und Ladung, werden von einem Dispatcheur ermittelt und in einer Dispache niedergelegt.

Das Verhältnis zwischen Wert von Schiff und Ladung auf der einen und den Kosten bzw. Werten der aufgeopferten Güter auf der anderen Seite, ergibt einen Prozentsatz. Entsprechend diesem Prozentsatz werden die von der Rettungsaktion Begünstigten belastet und die Betroffenen entlastet.

Im Seetransport ist also immer mit einer Havarie Grosse zu rechnen, was zu Havarie-Grosse-Einschüssen führen kann. Im Rahmen einer Warentransportversicherung kann dieses Risiko versichert werden.

12.11 Haftung des Reeders

Der Reeder haftet als Eigentümer eines Schiffes gegenüber Dritten, sofern durch den Schiffsbetrieb Schäden entstehen (Tankerunfälle → Ölverschmutzung).

12.12 Schadenbearbeitung

Hier sind die Fragestellungen wie schon unter Ziff. 11 zur Schadenbearbeitung besprochen zu berücksichtigen.

Nochmals zur Erinnerung:

Folie 104

Notwendige Dokumente zur Schadenabwicklung:

Schadenanmeldung
Schadenrechnung / Regressschreiben des Versicherers
Lieferantenrechnung
Speditionsauftrag
Evtl. Schadenprotokoll des Zwischenspediteurs
Ablieferquittung
Nachweis über Schnittstellenkontrolle
Frachtdokumente des Schadenverursachers
Schriftwechsel

12.13 Versicherungen

Siehe Ziff. 11 Luftfracht

Folie 106

12.14 Verständnisfragen

1. Welche internationalen Vorschriften des Seefrachtverkehrs kennen Sie?
→ HR, HVR, HHR
2. Wie hoch ist die Haftung des Verfrachters für Güterschäden gem. HGB?
→ 2 SZR/kg oder 6,67 SZR je Packstück
3. Was versteht man unter Havarie-Grosse?
→ Eintritt einer außerordentlichen Seenotgefahr. Gefahrgemeinschaft von Schiff und Ladung. Anteilige Aufteilung der Kosten und aufgeopferten Güter auf die Gefahrgemeinschaft.

13. Binnenschifffahrtsrecht

13.1 Die Mannheimer Akte (Rheinschifffahrtsakte) entstand bereits 1868.

Das Vertragswerk stellt die völkerrechtliche Grundlage der vier Rheinuferstaaten Niederlande, Deutschland, Frankreich, Schweiz und Belgien dar.

Wesentlicher Inhalt ist, dass die Vertragsstaaten **abgabefrei** Güter und Personen auf dem Rhein befördern dürfen.

Durch Zusatzprotokoll ist die Rechtswirkung der Mannheimer Akte auf alle EU-Länder übertragen worden.

Schiffen aus Drittländern kann durch bilaterale Abkommen Wechselverkehre und Kabotageverkehre genehmigt werden.

13.2 Nationale Rechtsgrundlagen (HGB §§ 407 – 450, 452 – 452 d)

Für den Frachtvertrag gelten die frachtrechtlichen Bestimmungen des HGB § 412 Verordnung über Lade- und Löschzeiten sowie Liegegeld in der Binnenschifffahrt. Diese Verordnung (BluSchLV) ist dispositives Recht.

Vertragspartner können abweichende Regelungen treffen.

Wie bei anderen Verkehrsträgern existieren auch in der Binnenschifffahrt allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB); meistens gültig für nationale und grenzüberschreitende Transporte (IVTB)

13.3 Internationale Verlade- und Transportbedingungen (IVTB)

Die IVTB sind allgemeine Geschäftsbedingungen, die zwischen Frachtführer und Absender vereinbart werden.

Die §§ 3 – 12 regeln Frachtbrief/Konnossement oder Ladeschein, Ladestellen, Laden/Stauen, Löschstelle, Löschung, Lade- und Löschzeit, Liegegeld, Transport, Fracht, volle Fracht, Fehlfracht, Kleinwasserzuschläge.

Folie 108

13.4 Haftung des Frachtführers und deren Umfang

Der Frachtführer haftet für Verlust und Beschädigung der Güter im Zeitraum nach Beendigung der Beladung bis zum Zeitpunkt des Löschens.

Folgende Begrenzungen sind in den IVTB festgelegt:

Bei Güterschäden haftet der Frachtführer mit höchstens 10 € je **100 kg** oder

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

200 € pro Packstück.

Die Höchsthaftung für alle auf einem Schiff verladenen Güter beträgt 500.000 €.

Wird ein vereinbarter Liefertermin nicht eingehalten, haftet der Frachtführer nur bis zur Höhe der Fracht.

13.5 Verjährung

Ansprüche verjähren nach sechs Monaten. Nach deutschem Recht unwirksam, (HGB § 439), sieht ein Jahr vor.

13.6 Frachtvertrag nach deutschem Recht (HGB § 431 und 449)

Wenn keine Vereinbarungen oder Konnossementsbedingungen vorliegen, gilt folgende Haftungsregelung:

Beispiel: Binnentransport Karlsruhe – Duisburg
Haftung ist bei Inlandtransport auf 2 SZR per kg brutto begrenzt.

Bei Lieferfristüberschreitung ist maximal das 3-fache Frachttentgelt zur Zahlung fällig.

14. Int. Eisenbahnfrachtrecht

COTIF mit Vertragsregeln gemäß Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM).

14.1 Die CIM stellt die einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern dar.

1985 wurde die Einführung dieses internationalen Eisenbahnverkehrsabkommens (COTIF) als umfangreiches Regelwerk für die Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung per Eisenbahn eingeführt.

1999 wurde es neu gefasst (es muss von mindestens 27 Vertragsstaaten ratifiziert werden).

14.2 Abschluss des Frachtvertrages

Der internationale Eisenbahnfrachtvertrag ist ein sog. **Realvertrag**.

Erst mit der Annahme des Gutes und des Frachtbriefes (CIM-Frachtbrief besteht aus fünf Blättern) wird dieser Vertrag abgeschlossen (Tagesstempel oder maschineller Eintrag des absendenden Bahnhofs erforderlich).

Folie 110

14.3 Haftung nach CIM

Die CIM verpflichtet den Frachtführer zur Haftung für Verlust, Beschädigung, Lieferfristüberschreitung.

Die Haftungshöchstgrenze beträgt 17 SZR per kg/brutto.
Lieferfristüberschreitung wird bis zum Dreifachen der Fracht ersetzt.

Nachnahmefehler bis zur Höhe der Nachnahme.

15. Umzugsgut- und Möbeltransport

Beförderung von Umzugsgut

Hat ein Frachtvertrag die Beförderung von Umzugsgut zum Gegenstand, so sind auch hier die Vorschriften des HGB, erster Unterabschnitt, zu beachten (HGB § 451).

Die Pflichten des Frachtführers umfassen zusätzlich das Auf- und Abbauen von Möbeln sowie das Ver- und Entladen des Umzugsgutes.

Ist der Absender ein Verbraucher, so hat der Frachtführer (Möbelspediteur) weitere Leistungen wie Verpackung, Kennzeichnung vorzunehmen (§ 451a HGB).

Folie 112

Die Haftung des Frachtführers wegen Verlust oder Beschädigung ist auf 620 € pro m³ Laderaum beschränkt (§ 451e HGB).

Abweichende Vereinbarungen (§ 451h HGB)

Beim Absender als Verbraucher sind zwar abweichende Vereinbarungen möglich, die Haftung darf jedoch nicht den in § 451e HGB genannten Betrag unterschreiten.

16. Logistikverträge

16.1 Immer häufiger übernehmen Spediteure und Verkehrsdienstleister zusätzliche Leistungen im logistischen Bereich, die nicht mehr in einem Verkehrs-, Fracht- oder Lagervertrag gemäß den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) erfasst werden können.

Folie 114

16.2 So hat der DSVL – Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V., Bonn, zusammen mit ILRM – Institut für Logistikrecht und Riskmanagement, Bremerhaven, einen Vertragsrahmen (Logistik-AGB) geschaffen, der als Grundlage dient, mehrere logistische Funktionen eines Verkehrsdienstleisters

abzudecken und der je nach Bedarf und Anforderungen entsprechend gestaltet werden kann. Die möglichen Dienstleistungen bewegen sich sowohl in werk- und dienstvertraglichen Leistungsbereichen.

16.3 Haftung – Versicherungen

Details entnehmen Sie den Logistik-AGB sowie dem Auszug Kontraktlogistik-Verträge:

Kontraktlogistik-Verträge

Es handelt sich um umfangreiche Dienstleistungen, die der Spediteur/Dienstleister erbringt.

In einem solchen Vertrag werden sowohl werk- auch als dienstvertragliche Leistungsbereiche angesprochen.

Deshalb individuelle Vertragsverhandlungen in der die Bedingungen der ADSp und der Logistik-AGB einfließen sollten.

Verschiedene Leistungsstörungen haben die unterschiedlichsten Rechtsfolgen.

Es können aus zu erbringenden werkvertraglichen Leistungen Ansprüche entstehen, die kein Versicherer abdeckt.

Auftraggeber muss evtl. verminderte Haftung in sein Risikomanagement einbeziehen und eventuell selbst versichern.

Nachfolgend Anhaltspunkte, die in einem Logistikvertrag gefasst werden könnten:

Die nachfolgenden Vertragselemente könnten natürlich bei konkreten Verhandlungen noch erweitert werden.

Vertragsgegenstand

Beschreibung der einzelnen Leistungsbereiche (Vertragszweck), zunächst allgemeine Beschreibung. Evtl. Erstellen von Arbeitsanweisungen (Anlagen zum Vertrag).

Bei evtl. Änderungen von Betriebsabläufen sind nur die Arbeitsanweisungen zu modifizieren.

Beachtung: Spediteur übernimmt in vielen Fällen Obhutshaftung (haftungrechtliche Konsequenzen).

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Wenn Einigkeit über zu erbringende Leistungen erzielt worden ist, erfolgt im zweiten Schritt, wie die Leistung zu erbringen ist.

Auftragsabwicklung

- Gütermengen
- Zeitl. Abwicklung – Lieferfristen, Zeitfenster, JIT
- Informationstransfer – Datensicherheit – Schnittstellen
- Anpassungsklauseln – zeitlich – bei Änderung von Modalität des Datenaustausches
- Transport- oder Lagervolumen – Umschlagshäufigkeit
- Inventurintervall
- Unvorhergesehene Ereignisse (Streiks), Verhaltensweisen
- Verfahrensweisen bei neuen oder Sonderprojekten
- Beschreibung der Organisationsabläufe, ggf. Erstellen eines Pflichtenheftes und die ständige Überarbeitung, um Änderungen zu dokumentieren

Ablauforganisation

Welche Maßnahmen muss Dienstleister hinsichtlich der Verhütung von Schäden ergreifen?

Elektr. Alarmanlagen (Einbrüche)

Feuermeldeeinrichtungen

Kontrollmechanismen an Schnittstellen

Achtung bei temperaturgeführten Lagern/Transporten

Bei Durchführung hat nur der Dienstleister Weisungsrecht (Festhalten, dass der Auftraggeber kein Weisungsrecht gegenüber Personal oder Subunternehmer hat).

Entgelte / Ersatz von Auslagen / Pfandrecht und Verzugszinsen

Definition der Leistungen und Festlegung der Entgelte

Preisanpassungsklausel

Preissteigerungen, z. B. Steuern, Maut, Energie/Strom)

Treibstoffkosten, Lohnerhöhungen

Zahlungsvereinbarungen/Ziele, Fälligkeit der Leistungsentgelte

Haftung und Versicherung

Dem Versicherer ist Umfang und Risiko der geschuldeten Leistung vorzulegen (Werte/Mengen etc.)

Prämienzahlung richtet sich heute fast immer nach Schadenverlauf. Maluszahlungen sind bei hoher Schadenquote im Prämienbereich von rund 20 % im Folgejahr.

Folie 116

Beste Lösung bzgl. der Haftung wäre, die ADSp sowie die Logistik-AGB als Vereinbarung mit dem Kunden zu treffen.

Haftung nach

➤ *ADSp*

Verlust/Beschädigung des Gutes nach Frachtrecht: 8.33 SZR/kg brutto (ca. 10 €)

bei Inventurdifferenzen: 25.000 € (evtl. im Vertrag die Aufrechnung von Plus- und Minusbeständen bewerten, um nur die evtl. noch vorhandene Minusdifferenz zahlen zu müssen.

Vermögensschäden nach Frachtrecht, sonst 3-fache Verlusthaftung, max. 100.000 € pro Schadenfall.

Qualifiziertes Verschulden: unbegrenzte Haftung

Evtl. Haftungskorridor von 2 SZR bis 40 SZR/kg brutto

➤ *Logistik-AGB*

Verlust/Beschädigung: 20.000 € pro Schadenfall

bei Serienschaden: 100.000 €

max. 500.000 € pro Anno

Lösungen mit Auftraggeber können in dieser Form oft nicht getroffen werden.

Wenn Auftraggeber selbst versichert, Vorsicht vor Regressansprüchen des Versicherers!

Leistungsstörungen aus werkvertraglichen Verpflichtungen des Dienstleisters

Nacherfüllung nach BGB 635

Mängelbeseitigung oder Ersatz, BGB 637

Möglichkeit des Auftraggebers vom Vertrag zurückzutreten – BGB §§ 636, 323, 326

Aus der geschuldeten Leistung können weitere Haftungsrisiken entstehen.

Produkthaftung (Bearbeitung durch Dienstleister – Produkthaftungsgesetz)

Umwelthaftung (Gefahrgutverordnung/Vorschriften)

Training in logistics Seminare für Transport und Logistik

Versicherungsschutz

Transporthaftungsversicherung, Ziff. 29 ADSp
Betriebshaftpflichtversicherung
Produkthaftungsversicherung
Verpflichtung des Dienstleisters, sich aus dem Gesetz ergebende Haftung entsprechend zu versichern.

Vertragsdauer/Kündigungsfristen/Verjährung/Gerichtsstand

Individuelle Vereinbarung zwischen den Parteien

Salvatorische Klausel (Rettungsklausel)

Vertragspartner vereinbaren unbewusst Regelungen,

Folie 118

17. Training / Besprechung von Prüfungsaufgaben

Siehe gesonderte Folien mit den entsprechenden Zusammenstellungen.