

# Fußfallen bei der Vertragsgestaltung

**Logistikverträge** Wer transportiert und zudem logistische Leistungen erbringt, bewegt sich auf einem rechtlich unklaren Feld – besonders wenn Schäden eintreten. Teil 1: Haftungsfragen



project photos

Um im Geschäft zu bleiben, muss der Transporteur mittlerweile auch montieren

VON KARSTEN OTTE\*

**E**in Transporteur kann heute nicht nur Fahren von A nach B anbieten, wenn er am Markt bestehen will. Logistische Zusatzdienste sind für Transportunternehmen daher inzwischen so gut wie unerlässlich und an der Tagesordnung. Doch die rechtlichen Auswirkungen dieser Dienstleistungen sind vielfach unbekannt.

In welchem Umfang ein Logistikunternehmer gegenüber seinem Auftraggeber für Schäden am abgelieferten Gut haftet, bestimmt sich maßgeblich nach dem anwendbaren Vertragsrecht. Ob der Unternehmer zur Kasse gebeten wird, hängt wiederum davon ab, wie ein „Logistikvertrag“, bei dem das Transportgeschehen im Vor-

dergrund steht, rechtlich einzuordnen ist. Die in Frage kommenden gesetzlich geregelten Vertragstypen sind

- der Frachtvertrag (§ 407 Handelsgesetzbuch), also das Recht der Beförderung),
- der Speditionsvertrag (§ 453 HGB), also das Recht der Beförderungsorganisationen,
- der Lagervertrag (§ 467 HGB),
- der Dienstvertrag (§ 611 BGB, Verpacken, Umpacken, Kommissionierung, Verzollung, Aufstellen, Demontage) und
- der Werkvertrag (§ 631 BGB), also die Montage).

Auf diese Vertragstypen muss zurückgegriffen werden, da ein „Logistikvertrag“ als solcher im Gesetz nicht existiert. Per Definition ist Logistik die Planung und Erfassung ökonomischer Abläufe, Risikoanalyse und Risikozuweisung. Der eingebürgerte Begriff der Logistikdienstleistung ist streng genommen aus Sicht der Juristen jedoch irreführend, da der eigentliche Dienstvertrag dadurch gekennzeichnet ist, dass gerade nur die reine Tätigkeit

## In deutschen Gesetzen sucht man vergebens nach einem „Logistikvertrag“

geschuldet ist – und nicht die Herbeiführung eines „Erfolges“.

Welche Art von Vertrag vorliegt, ist deshalb von entscheidender Bedeutung, weil danach zum einen die vertraglichen Haupt- und Nebenpflichten festgelegt werden. Und zum anderen die Regelungen für die Frage des Schadenersatzes bei Pflichtverletzungen, für die subjektiven Haftungsvoraussetzungen, den Haftungsumfang, die Haftungsgrenzen und die Beweislast bestimmt werden. Wichtig ist die Vertragseinordnung auch für den Erhalt von Rechten, etwa durch Rüge eines Mangels oder eines Schadens.

Die Haftungsunterschiede der Vertragstypen Frachtvertrag und Werkvertrag sind hierbei frappierend:

- im Werkvertragsrecht richten sich

die Rechtsfolgen für schlechte Leistungen nach dem Gewährleistungsrecht (§§ 634 Bürgerliches Gesetzbuch: Reparatur oder Ersatzlieferung). Schadenersatz wird demnach gewährt bei vermutetem Verschulden (§§ 634, 280 Abs. 1 BGB) und bei Verschulden

## Transporteurstätigkeiten umfassen verschiedenste vertragliche Bereiche

(Vorsatz und Fahrlässigkeit, § 276 BGB). In diesem Fall ist die Haftung unbegrenzt.

■ Im Frachtvertragsrecht gibt es die verschuldensunabhängige Obhuthaftung (§§ 425 HGB), Haftungsausschlüsse begrenzen die Rechtsfolgen. Es gilt das Wertersatzprinzip. Die Haftung für Güterschäden ist hierbei begrenzt (§§ 429, 431 HGB). Das Gesetz untersagt den Ersatz nicht benannter Güterfolgeschäden (§ 432 Satz 2 HGB). Aus Pflichtverletzungen erwachsene Vermögensschäden werden nur begrenzt ersetzt (§ 433 HGB). Dritte Sachschäden – und Personenschäden – werden hingegen unbegrenzt ersetzt.

### Was gilt als Logistikleistung?

Zusatzleistungen mit transportrechtlichem Bezug sind etwa das Be- und Entladen (hier gilt Frachtrecht). Als Leistungen mit speditionellem Bezug gelten die Verzollung, das Umpacken, Kommissionierung, Verteilung (hier gilt Speditionsrecht). Für auf die Ein- oder Zwischenlagerung bezogene Tätigkeiten gibt Lagerrecht das Maß vor.

Zusatzleistungen mit Produktions- oder Handelsbezug sind werk-, dienst- oder geschäftsbesorgungsrechtlicher Natur. Hierzu zählen Demontage, Bearbeitung – etwa das Biegen von Blechen oder das Aufbügeln –, die Verpackungsfertigung, die Preisauszeichnung, der Einbau, die Zuordnung von Bedienungsanleitung und Zubehör oder die Montage.

Der „Logistikvertrag“ ist ein so genannter typengemischter Vertrag. Er

setzt sich aus Pflichten unterschiedlicher Vertragstypen zusammen. Entweder werden die gesetzlichen Vorschriften der im Vertrag wertmäßig überwiegenden Pflichten oder der den Vertrag sachlich prägenden Pflichten angewendet. Teilweise werden die gesetzlichen Vorschriften der betroffenen Vertragsarten auch miteinander kombiniert.

Die Rechtsprechung neigt zu einer Schwerpunktbildung bei den überwiegenden Pflichten. Dies soll auch dann gelten, wenn verschiedene Vertragstypen in der Weise miteinander verschmelzen, dass die Pflichten untrennbar miteinander verbunden sind.

Der in der juristischen Literatur oft geforderte eigenständige Logistikvertrag ist hingegen nicht einzuordnen. Daher bleibt die Frage, welche Rechts-

normen auf ihn anzuwenden sind, bis heute unbeantwortet.

Das Problem der Einordnung des Vertrages stellt sich vor allem dann, wenn der Logistikunternehmer in einem Arbeitsgang Tätigkeiten vornimmt, die das Gesetz unterschiedlichen Vertragstypen zuordnet. Oder etwa dann, wenn der Logistikunternehmer nach Übernahme von Komponenten diese zunächst montiert und dann zum Hersteller transportiert – oder umgekehrt zunächst transportiert und vor der Ablieferung beim Hersteller selbst montiert. Denkbar ist auch die Montage während des Transports.

Wird ein beschädigtes Gut beim Hersteller abgeliefert, stellt sich die Frage: Wurde der Schaden durch eine Verletzung frachtvertraglicher Pflichten verursacht oder durch eine Verletzung werkvertraglicher Pflichten? Das Aufklärungsrisiko trifft den Logistikunternehmer; er haftet dadurch womöglich nach dem strengsten Regime.

So sieht es auch das Gesetz: Liefert der Logistikunternehmer beim Hersteller ein von ihm zu erstellendes Werk als mangelhaft ab, so bestimmen sich die Rechtsfolgen – also Gewährleistung oder Schadenersatz – einheitlich nach Werkvertragsrecht (§§ 634 ff. BGB). Nur der abgelieferte „Misserfolg“ gibt letztlich den Ausschlag.

### Vermutetes Verschulden

Da das Verschulden des Logistikunternehmers vermutet wird (§ 280 Abs. 1 BGB), kann er sich nur entlasten, wenn er vorträgt, er habe bereits vor der eigenen Montage beschädigte Komponenten erhalten und die Beschädigung sei nicht zu erkennen gewesen. Für die Beschädigung auf dem Transport nach der Montage ist eine Entlastung hingegen nicht ohne weiteres möglich.

Gelänge im Streitfall eine nach Vertragstypen getrennte Beurteilung der Leistungen des Logistikunternehmers, könnte sich der Unternehmer möglicherweise dadurch entlasten, dass er behauptet, der Schaden sei beim reinen Transport und nicht im Rahmen einer logistischen Zusatzleistung entstanden. ■

## ■ Hintergrund

### Vertragsbeziehungen

■ Montiert und transportiert ein Zulieferer (Systemlieferant) das montierte Gut zum Hersteller selbst, haftet der Zulieferer für Schäden bis zur Übergabe an den Hersteller aus Kauf- oder Werkvertrag in Form der so genannten Bringschuld.

■ Schaltet der Zulieferer für den Transport einen Logistikunternehmer ein, wird zwischen Zulieferer und Logistikunternehmer ein Vertrag über den Transport des Gutes und nicht selten auch über Zusatzleistungen geschlossen, die der Zulieferer betrieblich auslagert (Logistikvertrag). Der Logistikunternehmer ist im Verhältnis zum Hersteller-Empfänger Erfüllungsgehilfe des Zulieferers.

■ Der das Gut empfangende Hersteller ist Drittbegünstigter des Transportvertrages und hat gegen den Logistikunternehmer frachtrechtliche Ansprüche (§§ 421, 425 HGB). Wegen der Zusatzleistungen muss sich der Hersteller-Empfänger weiter an den Zulieferer als seinen Vertragspartner halten.

■ Der Vertrag über Transport und Zusatzleistungen kann aber auch zwischen Logistikunternehmer und Hersteller, der selbst ein Auslagerungsinteresse hat, geschlossen werden. (ko)