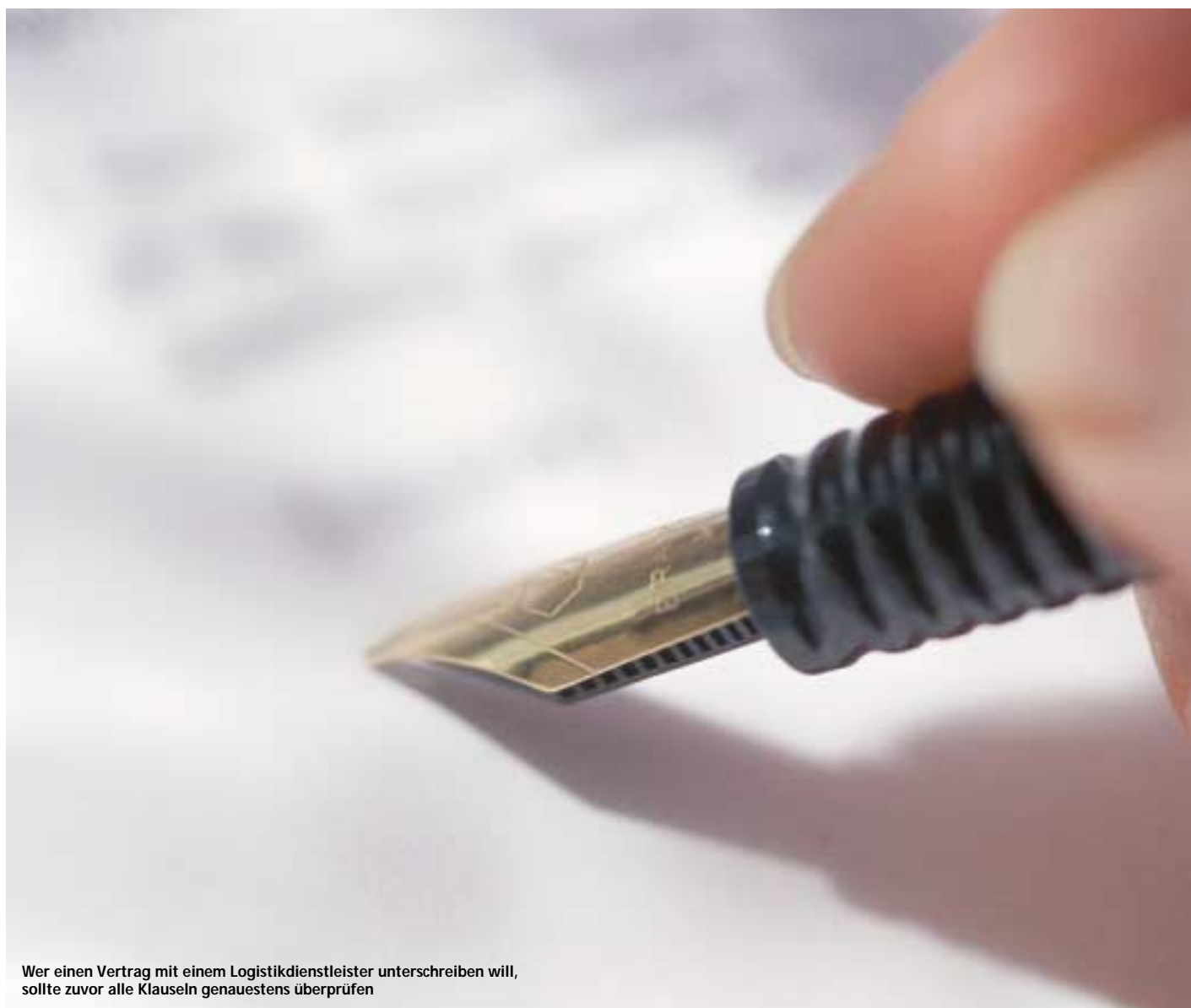


➔ Logistikvertrag Serie Teil 1

Die Stolperfallen beim Outsourcing-Vertrag

➔ Wer als Verlader Logistikleistungen und Zusatzleistungen der Fertigung auf Logistikunternehmen auslagert, bewegt sich in einem rechtlich unklaren Raum.



Wer einen Vertrag mit einem Logistikdienstleister unterschreiben will, sollte zuvor alle Klauseln genauestens überprüfen

Foto: EyeWire

Von Karsten Otte*

Zur Kostenoptimierung werden Dienst- und Fertigungsleistungen von der Industrie (Verladern) zunehmend auf Transport- und Logistikunternehmen ausgelagert. Zusatzleistungen sind für viele Logistikunternehmen daher inzwischen an der Tagesordnung. Doch die rechtlichen Auswirkungen dieser Leistungen sind für die Auftrag gebenden Ver-lader nicht immer deutlich.

Wie und in welchem Umfang ein Logistikunternehmen gegenüber seinem ver-ladenden Auftraggeber (der ein Zulieferer oder Endprodukthersteller sein kann) für Schäden am abgelieferten Gut haftet, bestimmt sich maßgeblich nach dem an-wendbaren Vertragsrecht.

Die gesetzlichen Vertragstypen bestimmen die Höhe der Haftung

In welcher Weise, hängt wiederum da-von ab, wie ein Logistikvertrag, bei dem das Transportgeschehen im Vordergrund steht, rechtlich einzuordnen ist. Die in Frage kommenden gesetzlich geregelten Vertragstypen sind:

- der Frachtvertrag (§ 407 Handelsgesetz-buch, also das Recht der Beförderung),
- der Speditionsvertrag (§ 453 HGB, also das Recht der Beförderungsorganisatio-nen),
- der Lagervertrag (§ 467 HGB),
- der Dienstvertrag (§ 611 BGB, Ver-packen, Umpacken, Kommissionierung, Verzollung, Aufstellen, Demontage),
- der Werkvertrag (§ 631 BGB, die Montage)

Auf diese Vertragstypen muss bei feh-lender oder lückenhafter vertraglicher Re-gelung zurückgegriffen werden, denn ein Logistikvertrag ist im Gesetz nicht defi-niert. Unter Logistik versteht man die Pla-nung und Erfassung ökonomischer Ablä-ufe, Risikoanalyse und Risikozuweisung. Der eingebürgerte Begriff der Logistik-„Dienstleistung“ ist aus juristischer Sicht jedoch irreführend, weil bei einem „Dienst-“Vertrag die reine Tätigkeit bean-sprucht werden kann – nicht aber die Herbeiführung eines Erfolges.

Welche Art von Vertrag vorliegt, ist des-halb entscheidend, weil danach zum einen die vertraglichen Haupt- und Nebenpflich-ten gegenüber dem Ver-lader festgelegt



Oftmals übernehmen Logistikunternehmen zusätzliche Aufgaben. Aber wer haftet bei Schäden?

werden. Zum anderen ist dies entschei-dend für die Frage des Schadenersatzes bei Pflichtverletzungen des Logistikunterneh-mens, für die subjektiven Haftungsvoraus-setzungen, den Haftungsumfang, die Haf-tungsgrenzen und die Beweislast. Wichtig ist dies auch für den Erhalt von Rechten, etwa durch Rüge eines Mangels oder eines Schadens. Die Haftungsunterschiede der Vertragstypen Frachtvertrag und Werk-vertrag sind dabei frappierend:

- im Werkvertragsrecht richten sich die Rechtsfolgen für schlechte Leistung nach Gewährleistungsrecht (§§ 634 Bürgerli-ches Gesetzbuch: Reparatur oder Ersatzlie-ferung), Schadenersatz wird gewährt bei vermuteten Verschulden (§§ 634, 280 Abs. 1 BGB), und bei Verschulden (Vor-satz und Fahrlässigkeit, § 276 BGB) ist die Haftung unbegrenzt.

- Im Frachtvertragsrecht gibt es die ver-schuldensunabhängige Obhuthaftung (§§ 425 HGB), Haftungsausschlüsse be-grenzen die Rechtsfolgen, es gilt das Wert-ersatzprinzip und die Haftung für Güter-schäden ist begrenzt (§§ 429, 431 HGB), § 432 Satz 2 HGB untersagt den Ersatz nicht benannter Güterfolgeschäden. Aus Pflichtverletzungen erwachsene Vermö-gensschäden werden nur begrenzt ersetzt (§ 433 HGB). Dritte Sachschäden und Personenschäden werden hingegen un-begrenzt ersetzt.

Dem Ver-lader geschuldete Zusatzlei-stungen mit transportrechtlichem Bezug sind etwa das Be- und Entladen (hier gilt Frachtrecht). Als Leistungen mit speditio-nellem Bezug gelten die Verzollung, das Umpacken, Kommissionierung, Vertei-lung (hier gilt Speditionsrecht). Für ➔

Vertragsbeziehungen

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

- Schaltet der Zulieferer für den Transport ein Logistikun-ternehmen ein, wird zwischen Zulieferer und Logistikunter-nehmen ein Vertrag über den

Transport des Gutes und nicht selten auch über Zusatzlei-stungen geschlossen, die der Zulieferer betrieblich auslagert (Logistikvertrag). Das Logis-tikunternehmen ist im Verhält-nis zum Hersteller/Empfänger Erfüllungsgehilfe des Zuliefer-ers

- Der das Gut empfangende Hersteller ist dann Drittbegün-tigter des Transportvertrages und hat gegenüber dem Logis-

tikunternehmen frachtrechtl-iche Ansprüche aus den §§ 421, 425 HGB. Wegen der Zu-satzleistungen muss sich der Hersteller/Empfänger weiter an den Zulieferer als seinen Vertragspartner halten

- Der Vertrag über Transport und Zusatzleistungen kann aber auch zwischen einem Lo-gistikunternehmen und dem Hersteller (dann Ver-lader) ge-schlossen werden

*Professor Dr. Karsten Otte, M.C.J., ist Inhaber des Lehrstuhls für Europäisches Transport- und Verkehrswirtschaftsrecht an der Universität Mannheim

auf die Ein- oder Zwischenlagerung bezogene Tätigkeiten gibt Lagerrecht Maß. Zusatzleistungen mit Produktions- oder Handelsbezug sind werk-, dienst- oder geschäftsbesorgungsrechtlicher Natur (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).

Rechtsprechung entscheidet je nach Überwiegen der jeweiligen Pflichten

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. Oder aber es werden die gesetzlichen Vorschriften der betroffenen Vertragsarten 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 im Schrifttum oft geforderte eigenständige Logistikvertrag ist hingegen

Serie

Teil 1: Die Fußfallen der Vertragsgestaltung beim Auslagern von Logistikleistungen

Teil 2: Die vertragliche Haftungsbegrenzung und Produkthaftung – Tipps und Checklisten für einen perfekten Logistikvertrag

nicht einzuordnen. Daher bleibt die Frage, welche Rechtsnormen auf ihn anzuwenden sind, bis heute unbeantwortet. Das Problem der Einordnung des Vertrages stellt sich vor allem dann, wenn der Verlager durch das Logistikunternehmen in einem Arbeitsgang Tätigkeiten vornehmen lässt, 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 Verlager 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 dem Auftraggeber (Verlager) dadurch womöglich nach dem strengsten Regime.

So sieht es auch das Gesetz: Liefert das Logistikunternehmen 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).

Verschulden des Logistikunternehmens wird erst einmal vermutet

Nur der abgelieferte Misserfolg gibt letztlich den Ausschlag. Da das Verschulden des Logistikunternehmers vermutet wird (§ 280 Abs. 1 BGB), kann er sich gegenüber dem Auftraggeber nur entlasten, wenn er vorträgt, er habe bereits vor der eigenen Montage beschädigte Komponenten erhalten und die Beschädigung nicht erkennen können. Für die Beschädigung auf dem Transport nach der Montage dürfte eine Entlastung hingegen nicht ohne weiteres gelingen. Der Auftraggeber hat Schadenersatzansprüche. Gelänge eine nach Vertragstypen getrennte Beurteilung der Leistungen, könnte sich das Logistikunternehmen entlasten, wenn der Schaden beim reinen Transport und nicht bei einer Zusatzleistung entstanden ist. ←