



PRESSEINFORMATION

Risiken in der Logistik

Spielregeln zwischen Spedition und Auftraggeber

Logistik? Hinter diesem Begriff verbirgt sich in der modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft längst nicht mehr nur die Beförderung und Lagerung von Gütern. In den letzten Jahren haben sich viele Speditions- zu Logistikunternehmen gemauert, die ihren Kunden eine Fülle von Zusatzleistungen anbieten, die mit der Zulieferung, Produktion und Distribution von Gütern zusammenhängen. Aber welche Spielregeln gelten für die Zusammenarbeit von Speditionen und ihren Auftraggebern, wer ist für welche Abläufe und Prozesse verantwortlich, wer trägt die haftungsrechtlichen Risiken?

Auf riesiges Interesse stieß die Veranstaltung „Logistikrisiken vertraglich gestalten“, die am 30. Januar 2007 vom Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLTV) und der OSKAR SCHUNCK AG & Co. KG zusammen mit der IHK Nürnberg für Mittelfranken und dem Landesverband Bayerischer Spediteure in Nürnberg durchgeführt wurde. Mehr als 100 Teilnehmer waren der Einladung zu der halbtägigen Informationsveranstaltung gefolgt, die von Dr. Stephan Zilkens, Vorstandsvorsitzender der OSKAR SCHUNCK AG & Co. KG, moderiert wurde.

Immer mehr logistische Zusatzleistungen

Immer mehr Auftraggeber wollen logistische Dienstleistungen outsourcen, um damit - so die Outsourcing-Studie 2004 von Miesbach Logistik - Kosten zu reduzieren, ihre Flexibilität zu erhöhen und andernfalls notwendige Investitionen zu vermeiden. So können Synergien genutzt und der Service verbessert werden, während sich der Auftraggeber auf seine Kernkompetenzen konzentriert. Als Beispiele für diese Auslagerung nannte Rechtsanwalt Peter Kollatz, Mitglied der Geschäftsleitung bei der Münchner SCHUNCK GROUP, das Umpacken von Computern aus Übersee mit Beipacken der richtigen Bedienungsanleitung und der passenden Kabel je EU-Staat oder den Einbau von Decodern in Fernsehgeräte aus Nahost. Selbst die vollständige Demontage sowie Transport und Wiederaufbau einer Industrieanlage oder der Regalservice und die Preisauszeichnung können zu den logistische Zusatzleistungen gehören.

„Haftungsrechtliche Minenfelder“

Aber was passiert, wenn etwas passiert? So berichtete Kollatz von einem Praxisfall, bei dem ein Logistikdienstleister mündlich den zusätzlichen Auftrag erhielt, bei der Auslieferung von Gabelstaplern Batterien zu installieren. Gesagt, getan, doch beim Einbau unterläuft dem Personal ein Fehler, die Elektronik des Gabelstaplers wird in Folge eines Schwelbrandes zerstört. Wer ersetzt den Schaden, kommt die Speditions-, die Betriebshaftpflicht oder die Produkthaftpflichtversicherung dafür auf? Oder gar keine davon? In dieser unübersichtlichen Rechts- und Haftungssituation bewegen sich die Beteiligten, so Kollatz, in „haftungsrechtlichen Minenfeldern“.

Nach einer Untersuchung des Instituts für Logistikrecht und Riskmanagement an der Hochschule Bremerhaven werden nur bei 42 Prozent dieser logistischen Zusatzleistungen schriftliche, detaillierte Einzelverträge abgeschlossen, in denen die „speditionsunüblichen“ Leistungen umfassend geregelt werden. Vor allem große Auftraggeber, das wurde beim Vortrag von Rechtsanwalt Horst Peukert, Schadenmanager bei KarstadtQuelle, deutlich, achten auf detailliert verhandelte und abgesprochene Einzelverträge. Doch die meisten logistischen

Zusatzleistungen werden in der Praxis spontan und ohne Prüfung der haftungsrechtlichen Konsequenzen „auf Zuruf“ erbracht. Auch die Bremerhavener Wissenschaftler stellten bei ihrer Untersuchung fest, dass 58 Prozent der Aufträge auf Zuruf, also mündlich, per Fax, telefonisch oder per Mail zustande kommen.

Neue Logistik-AGB „kein Maßanzug“

Für die Regelung und Absicherung der Speditionsdienstleistungen reichen die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) längst nicht mehr aus. Mit den Logistik-AGB (Allgemeine Geschäftsbedingungen) soll, so Rechtsanwalt Hubert Valder vom DSLV, eine standardisierte Vertragsgrundlage vorliegen, die erstmals spezielle Regelungen für die Erbringung logistischer Zusatzleistungen enthält. Um einen Maßanzug, handele es sich dabei nicht, sondern um ein juristisches Modell von der Stange. Während die ADSp sich als Alltagsmodul für die speditionsüblichen Dienstleistungen, seit Jahren bewährt hätten, gelten die Logistik-AGB als Zusatzmodul für nicht speditionsübliche logistische Leistungen.

Während sich also der Spediteur, der keine logistischen Leistungen erbringt, weiterhin auf die ADSp verlassen kann, forderte Valder Spediteure, die zusätzlich logistische Leistungen erbringen, auf, mit ihren Auftraggebern die Logistik-AGB zu vereinbaren. Nach seinen Ausführungen reicht dabei ein vorgedruckter Hinweis, z.B. auf Briefbögen, in Angeboten und Bestätigungsschreiben völlig aus. Nach § 310 Abs. 1 Satz 1 Bürgerliches Gesetzbuch BGB darf der Vertragspartner der Vereinbarung der Logistik-AGB nicht widersprechen, nur bei bereits bestehenden Verträgen müssen sich die Vertragspartner über die notwendige Vertragsänderung einigen.

Doch damit ist es nicht getan: der Spediteur muss, so Ziffer 18 Logistik-AGB eine entsprechende Haftungsversicherung abschließen. Dabei bleiben, so Kolatz, die Kosten für eine Haftungsversicherung für alle logistischen Leistungen auf Basis der Logistik-AGB „sehr überschaubar“.

Risikobegrenzung bei qualifiziertem Verschulden

Wie leicht man aufgrund der Paragraphen 424 und 435 Handelsgesetzbuch HGB zur Haftung bzw. Mithaftung herangezogen werden kann, zeigte Herr Rechtsanwalt Dr. Karl-Heinz Thume, Fries Rechtsanwälte, Nürnberg, anhand von Urteilen des Bundesgerichtshofes auf. Haftungsbefreiungen gelten dann nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer oder eine in § 428 HGB genannte Person vorsätzlich oder leichtfertig verursacht wurde. Bei der Beurteilung spielt auch eine Rolle, ob in dem Bewusstsein gehandelt wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Thume empfahl, bestimmte Regeln bei der Auftragsdurchführung zu beachten: So sollten bei Vereinbarungen mit Großversendern individuelle Rahmenverträge abgeschlossen werden, die mit Verkehrsversicherer abgestimmt sind. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen sollten Alternativangebote für Transporte mit Schutzvorkehrungen enthalten sowie Verbotsklauseln und Verbotsgüter auflisten. Das Personal sollte angewiesen werden, die beigefügten Frachtpapiere vor Annahme der Sendung zu überprüfen. (hpw.)