

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Begriffsbestimmungen</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>„Standort“ des Transportrechts im deutschen Rechtsgefüge</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Sinn und Zweck von Haftungsregelungen</b>	<b>7</b>
3.1	Haftung als Instrument der Schadenprävention	7
3.2	Der Unterschied zwischen „Haftung“ und „Versicherung“	10
3.3	Grenzen der Vertragsgestaltung durch AGB	12
<b>4</b>	<b>Haftungsgrundsätze</b>	<b>16</b>
4.1	Haftungsprinzipien	16
4.1.1	Verschuldenshaftung	16
4.1.2	Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast	17
4.1.3	Gefährdungshaftung	17
4.2	Beweisfragen im Transportrecht	19
4.2.1	Der Frachtbrief	19
4.2.2	Transportdokumente und ihre Bedeutung	23
4.3	Schadenarten	27
<b>5</b>	<b>Das Speditionsrecht des HGB (§§ 453-466 HGB)</b>	<b>30</b>
5.1	Der Spediteur als Geschäftsbesorger	30
5.1.1	Haftungsgrundsatz, Haftungsbegrenzungen im Speditionsrecht	33
5.1.2	Ergänzung des gesetzlichen Speditionsrechts durch AGB	35
5.2	Der Frachtvertrag in Abgrenzung zum Speditionsvertrag	39
5.3	Der Spediteur mit Rechten und Pflichten eines Frachtführers	43
5.3.1	Fixkostenspedition	43
5.3.2	Sammelladungsspedition	46
5.3.3	Selbsteintritt	48
5.3.4	Obhutshaftung des Spediteurs	50
<b>6</b>	<b>Deutsches und internationales Frachtrecht</b>	<b>52</b>
6.1	Geltungsbereich der Gesetze, internationalen Übereinkommen und AGB	52
6.2	Anwendbares Recht und Rechtswahlmöglichkeiten bei Vertragspartnern unterschiedlicher Nationalität	54
6.3	Vertraglicher/ausführender Frachtführer, Leutshaftung	56
6.4	Die Rechtsposition des Empfängers	60
6.5	Vertragliche/außervertragliche Ansprüche	62
6.6	Der „Sphärengedanke“ des Frachtrechts	65
6.7	Pflichten des Absenders	69
6.7.1	Allg. Informationspflicht – Ausstellung des Frachtbriefs	69
6.7.2	Besondere Informationspflicht bei Gefahrgut	70
6.7.3	Verpackung und Kennzeichnung des Gutes	72
6.7.4	Ladearbeiten	73
6.7.5	Beschaffenheit des Gutes, temperaturgeführte Transporte	80
6.7.6	Beförderung mit offenen Fahrzeugen, Verladung auf Deck	83
6.7.7	Das unabwendbare Ereignis	84
6.8	Lieferfristen/Verlustvermutung	85
6.9	Nachnahme	93

<b>7 Haftung des Frachtführers.....</b>	<b>95</b>
7.1 Obhutshaftung .....	95
7.2 Schadenersatz, Wertersatz.....	96
7.3 Schadenfeststellungskosten .....	98
7.4 Ersatz sonstiger Kosten .....	99
<b>8 Haftungsbegrenzungen/Wegfall der Haftungsbegrenzungen/ Abweichende Haftungsvereinbarungen .....</b>	<b>101</b>
<b>9 Haftungsrechtliche Besonderheiten im internationalen Eisenbahntransport .....</b>	<b>120</b>
<b>10 Haftungsrechtliche Besonderheiten in der Seeschifffahrt .....</b>	<b>123</b>
10.1 Die Beteiligten am Seefrachtgeschäft.....	123
10.2 Rechtsgrundlagen .....	123
10.3 Frachtvertragstypen .....	125
10.4 Seefrachtvertrag und Konnossement .....	125
10.5 Haftungsprinzip .....	127
10.6 Haftungsumfang/Haftungsausschlüsse .....	127
10.7 Haftungsbegrenzungen.....	129
10.8 Erlöschen und Verjähren der Ansprüche .....	130
10.9 Schadenreklamation .....	131
10.10 Havarie Grosse.....	131
10.11 Haftung des Reeders .....	132
10.12 Anzuwendendes Recht/Gerichtsstand.....	133
<b>11 Haftungsrechtliche Besonderheiten in der Binnenschifffahrt.....</b>	<b>135</b>
11.1 Rechtsgrundlagen der Binnenschifffahrt .....	135
11.2 Die Beteiligten am Frachtvertrag .....	136
11.3 Frachtdokumente.....	136
11.4 Havarie-Grosse .....	137
11.5 CMNI .....	137
<b>12 Haftungsrechtliche Besonderheiten in der internationalen Luftfahrt .....</b>	<b>142</b>
12.1 Luftfrachtbrief .....	143
12.2 Haftung für Güterschäden .....	144
12.2.1 Haftungsprinzip .....	144
12.2.2 Haftungsbegrenzung .....	144
12.3 Haftung für Verspätung .....	145
12.4 Frist zur Schadenanzeige .....	145
12.5 Vertraglicher und ausführender Luftfrachtführer .....	145
12.6 Versicherungspflicht.....	145
12.7 Luftfrachtersatzverkehr .....	146
<b>13 Intermodale Beförderungen .....</b>	<b>148</b>
13.1 Formen des intermodalen Transports .....	148
13.2 Multimodaler Transport nach §§ 452–452d HGB .....	150
13.2.1 Das FBL als Multimodales Transportkonnossement.....	156

13.3	Huckepackverkehr .....	158
13.4	Haftung der Betreiber des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße .....	160
13.4.1	Nationaler Verkehr .....	160
13.4.2	Internationaler Verkehr .....	162
<b>14</b>	<b>Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen.....</b>	<b>164</b>
14.1	Schadenanzeige .....	164
14.2	Verjährung .....	168
14.3	Gerichtsstand.....	173
<b>15</b>	<b>Der Spediteur als Lagerhalter .....</b>	<b>175</b>
15.1	Das gesetzliche Lagerrecht (§§ 467–475h HGB).....	175
15.2	Marktübliche Lagerbedingungen.....	177
<b>16</b>	<b>Umzugsgut- und Möbeltransport/Lagerung.....</b>	<b>183</b>
16.1	Das gesetzliche Umzugsrecht .....	183
16.2	Marktübliche Geschäftsbedingungen in der Möbelspedition.....	188
<b>17</b>	<b>ADSp 2003 – wichtige Bestimmungen .....</b>	<b>189</b>
17.1.	Die „Vertragspartner“ der ADSp .....	190
17.2	Die Einbeziehung der ADSp in den individuellen Speditionsvertrag .....	190
17.3	Der personelle Anwendungsbereich der ADSp .....	191
17.4	Rangfolge der Bestimmungen .....	192
17.5	Sachlicher Anwendungsbereich der ADSp .....	193
17.5.1	Tätigkeiten, für welche die ADSp nicht gelten .....	194
17.5.2	Abgrenzung der ADSp zu anderen Beförderungsbedingungen .....	195
17.5.3	Beförderungsbedingungen Dritter.....	196
17.6	Abwicklung eines Speditionsvertrages nach ADSp.....	196
17.6.1	Die allgemeine Sorgfaltspflicht des Spediteurs .....	197
17.6.2	Auftrag, Übermittlungsfehler, Inhalt, gefährliches Gut .....	198
17.6.3	Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten des Auftraggebers .....	203
17.6.4	Kontrollpflichten des Spediteurs/Quittungen .....	205
17.6.5	Lieferfristen .....	209
17.6.6	Hindernisse.....	209
17.6.7	Entgeltfragen .....	211
17.7	ADSp-Haftungsregelungen .....	215
17.8	Versicherung des Gutes .....	226
17.8.1	Versicherungsbesorgung durch den Spediteur (Ziff. 21 ADSp) .....	226
17.8.2	Die Haftungsversicherung des Spediteurs (Ziff. 29 ADSp) .....	229
<b>18</b>	<b>Versicherungen im Güterverkehr .....</b>	<b>230</b>
18.1	Einführung in das Versicherungsrecht .....	230
18.2	Rechtsgrundlagen des Versicherungswesens .....	231
18.3	Das versicherte Interesse .....	233
18.4	Vertriebswege in der Versicherungswirtschaft.....	236
18.5	Der Versicherungsberater .....	237
18.6	Der Spediteur als Versicherungsvermittler .....	238
18.7	Alleinversicherer – Mitversicherer – Führungsverversicherer .....	240

<b>19</b>	<b>Transporthaftungsversicherungen</b> (dargestellt am Beispiel der DTV-Verkehrshaftungsversicherung – sog. GDV-Modell) .....	<b>242</b>
19.1	Gegenstand der Versicherung .....	242
19.2	Vorsorgeversicherung .....	244
19.3	Ausgeschlossene Beförderungen, Lagerungen und Leistungen .....	245
19.4	Versicherungsnehmer/Versicherter .....	246
19.5	Versicherte Haftung .....	247
19.6	Umfang des Versicherungsschutzes .....	248
19.7	Räumlicher Geltungsbereich .....	250
19.8	Versicherungsausschlüsse .....	251
19.9	Obliegenheiten .....	253
19.10	Begrenzung der Versicherungsleistung .....	259
19.11	Schadenbeteiligung .....	262
19.12	Rückgriff, Regress .....	263
19.13	Prämien, Sanierung, Gewinnbeteiligung .....	265
19.14	Bucheinsichts- und -prüfungsrecht .....	271
19.15	Kündigung .....	271
19.16	Bergungs- und Beseitigungskostenklausel .....	273
19.17	WACS-Klausel .....	273
19.18	Zollhaftungsversicherung .....	274
19.19	Betriebshaftpflichtversicherung .....	274
19.20	CMR-Fremdunternehmerpolice .....	278
19.21	Lagerexzedentenversicherung .....	279
<b>20</b>	<b>Transport- und Lagerversicherungen</b> .....	<b>281</b>
20.1	Die Lagerversicherung .....	281
20.2	Die Transportversicherung .....	283
20.2.1	Gegenstand der Versicherung .....	283
20.2.2	Allgefahrendeckung/Volle Deckung .....	283
20.2.3	Strandungsfallddeckung/ingeschränkte Deckung .....	284
20.2.4	Ausgeschlossene Gefahren .....	284
20.2.5	Nicht ersatzpflichtige Schäden .....	285
20.2.6	Versicherung von Haus zu Haus .....	286
20.2.7	Versicherungswert .....	287
20.2.8	Vertragsformen .....	288
20.2.9	Das Versicherungszertifikat .....	289
20.2.10	Das Versicherungsmaximum .....	289
20.2.11	Havarie-Grosse .....	290
20.2.12	Schadenabwicklung mit dem Transportversicherer .....	290
20.3	Incoterms und Transportversicherung .....	291
20.4	Versicherungsschutz für Vermögensschäden .....	292
<b>21</b>	<b>Versicherungsbedarf eines Verkehrsunternehmens</b> .....	<b>295</b>
<b>22</b>	<b>Rechtliche Gestaltung von Logistikverträgen</b> .....	<b>297</b>
22.1	Vertragsgegenstand .....	302
22.2	Auftragsabwicklung .....	302
22.3	Entgelte und Auslagenersatz .....	303

22.4	Haftung und Versicherung.....	304
22.4.1	Haftung.....	304
22.4.2	Versicherung.....	312
22.5	Vertragsdauer .....	314
22.6	Verjährung .....	315
22.7	Gerichtsstand, Erfüllungsort, anzuwendendes Recht.....	315
22.8	Salvatorische Klausel .....	315
<b>23</b>	<b>Technik der Schadenbearbeitung.....</b>	<b>318</b>



# 1 Begriffsbestimmungen

Das Transportrecht kennt zahlreiche Rechtsbegriffe, denen in der Praxis häufig eine andere Bedeutung beigemessen wird, als dies nach den gesetzlichen Definitionen gewollt ist. In der nachfolgenden Aufstellung werden die Begriffe kurz so definiert, wie es der geltenden Rechtslage entspricht.

- **Vertraglicher Frachtführer** ist derjenige, der sich gegenüber einem Auftraggeber verpflichtet, das Gut zu befördern und an den Empfänger auszuliefern. Die Verpflichtung zur Beförderung bedeutet jedoch nicht, dass die Ausführung des Transportes durch den vertraglichen Frachtführer selbst erfolgen muss.
- **Ausführender Frachtführer** ist derjenige, der im Auftrag eines vertraglichen Frachtführers die Ausführung der Transportleistung und Ablieferung des Gutes an den Empfänger übernimmt.
- **Absender** ist derjenige, der als Auftraggeber mit einem Frachtführer einen Frachtvertrag abschließt.
- **Verfrachter** ist derjenige, der sich verpflichtet, Güter mit einem Seeschiff zu befördern.
- **Befrachter** ist derjenige, der mit einem Verfrachter einen Seefrachtvertrag abschließt.
- **Spediteur** ist derjenige, der sich verpflichtet, einen Transport zu besorgen (organisieren).
- **Versender** ist derjenige, der als Auftraggeber mit einem Spediteur einen Speditionsvertrag abschließt.
- **Lagerhalter** ist derjenige, der sich verpflichtet, Güter zu lagern und aufzubewahren.
- **Einlagerer** ist derjenige, der mit einem Lagerhalter einen Lagervertrag abschließt.
- **Logistikdienstleister** ist derjenige, der als Spediteur die Gesamtheit aller Transportaufgaben eines Versenders organisiert und dabei u.U. nicht auf die Beförderung oder Lagerung bezogene Zusatzleistungen erbringt.

## 2 „Standort“ des Transportrechts im deutschen Rechtsgefüge

Als Transportrecht werden die Rechtsvorschriften bezeichnet, welche die Rechtsverhältnisse zwischen Auftraggebern und Auftragnehmern von Speditions-, Fracht- und Lagerverträgen regeln. Dabei handelt es sich um deutsche gesetzliche Bestimmungen (HGB), um internationale Beförderungsbedingungen, die durch Ratifizierung im Parlament in den Rang eines deutschen Gesetzes erhoben wurden (CMR, CIM, WA, MÜ, CMNI), sowie eine Vielzahl überwiegend von Verbänden erarbeiteten allgemeinen Geschäftsbedingungen. Letztere kommen jedoch nur zur Anwendung, wenn deren Geltung zwischen den Vertragspartnern vereinbart wurde.

Das deutsche Recht kennt drei Rechtskreise: das Strafrecht, das öffentliche Recht und das Privatrecht (auch als Zivilrecht bezeichnet).

**Das öffentliche Recht** regelt das Rechtsverhältnis zwischen dem Staat auf der einen Seite und den Bürgern bzw. Unternehmen auf der anderen Seite. Ein Teil des öffentlichen Rechts ist das Verkehrsrecht. Es regelt verkehrsträgerbezogen, unter welchen Voraussetzungen ein Transportunternehmen bestimmte Transportleistungen erbringen darf.

**Das Privatrecht** dagegen regelt das Rechtsverhältnis zwischen den Bürgern untereinander. Ein wichtiger Teil des Privatrechts ist das Vertragsrecht, dessen wesentliche Bestimmungen im BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) enthalten sind. Auch das im HGB (Handelsgesetzbuch) angesiedelte Transportrecht gehört zum Rechtskreis des Privatrechts.

**Das Transportrecht** als Teil des Privatrechts regelt speziell die Vertragsbeziehungen zwischen den Auftraggebern und Auftragnehmern von Verkehrsverträgen (Speditions-, Fracht- und Lagerverträge).

**Das Verkehrsrecht** dagegen beinhaltet keine Bestimmungen über Haftungsregelungen im Verhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer. Dies ist allein der Regelungsbereich des Transportrechtes.

Aus dem Verkehrsrecht können sich jedoch ebenfalls Haftungstatbestände ergeben, und zwar gegenüber Dritten. Dritte sind Personen oder Unternehmen, die an dem Verkehrsvertrag nicht beteiligt sind, durch seine Ausführung aber negativ betroffen werden können.

Die Nichtbeachtung verkehrsrechtlicher Vorschriften ist eine Ordnungswidrigkeit und kann zu Verwarnungs- und Bußgeldern, im Extremfall auch zu Strafen führen.

Ein wesentlicher Teil des Privatrechts ist das **Vertragsrecht**.

Da ein Vertrag ein zweiseitiges Rechtsgeschäft ist, hat dieses Rechtsgeschäft selbstverständlich für beide Vertragspartner eine **verbindliche** Wirkung. Jeder Vertragspartner kann den anderen Vertragspartner auf die von ihm abgegebene Willenserklärung „festnageln“. Ein Vertragspartner kann nicht einseitig von einem abgeschlossenen Vertrag nach Belieben zurücktreten oder den Inhalt abändern. Ein Vertragsabschluss bewirkt einen gegenseitigen „Vertrauensschutz“. Jeder Vertragspartner kann und soll darauf vertrauen können, dass sein Partner seine Verpflichtungen aus dem Vertrag ordnungsgemäß erfüllt.

Um diesen Vertrauensschutz zu erreichen, sehen die vertragsrechtlichen Vorschriften des BGB vor, dass der Vertragspartner, der sich nicht an die vertraglich vereinbarten Spielregeln hält und dadurch seinem Vertragspartner einen wirtschaftlichen Nachteil zufügt, Schadenersatz leisten muss. Ausmaß und Voraussetzungen einer

Schadenersatzleistungsverpflichtung der Vertragspartner untereinander können durch individuelle Vertragsvereinbarungen festgelegt werden. Wurden keine Vereinbarungen getroffen, finden die gesetzlichen Bestimmungen Anwendung, die für den jeweiligen Vertragstyp im BGB oder HGB enthalten sind.

Aber nicht erst nach dem Zustandekommen eines Vertrages besteht Vertrauensschutz zwischen den Vertragsparteien. Schon die Aufnahme von Vertragsverhandlungen setzt eine gewisse Vertrauensbasis voraus. Das BGB verpflichtet die Vertragspartner gegenseitig, das dem jeweils anderen Partner entgegengebrachte Vertrauen nicht zu missbrauchen. Der Missbrauch des Vertrauens eines Vertragspartners durch den anderen während der Vertragsverhandlungen („culpa in contrahendo“) führt danach zu einer Schadenersatzverpflichtung.

Durch einen Vertragsabschluss sind zwei Vertragspartner natürlich nicht ewig unverrückbar miteinander verpflichtet. Sofern ein Vertrag nicht von vornherein zeitlich befristet ist oder durch die Herbeiführung des Vertragserfolges erfüllt wird, kann er unter Beachtung vertraglich vereinbarter Fristen einseitig von einem Vertragspartner gekündigt werden. Soweit Kündigungsfristen nicht festgelegt wurden, gelten die im Gesetz vorgeschriebenen Fristen. Bei besonders gravierenden Vertragsverletzungen durch eine Partei ist der andere Vertragspartner evtl. auch zu einer fristlosen Kündigung des Vertrages berechtigt.

Das Vertragsrecht ist von dem Grundsatz der „Vertragsfreiheit“ geprägt. Vertragsfreiheit bedeutet, dass die vertragsschließenden Parteien völlig frei darin sind, Art und Inhalt des Vertrages festzulegen.

Im privaten wie im kaufmännischen Bereich werden jedoch tagtäglich immer wiederkehrende gleichartige Verträge zwischen unterschiedlichen Vertragspartnern abgeschlossen. Die Schnellebigkeit des Geschäfts bringt es mit sich, dass bei diesen Geschäften des täglichen Lebens beide Vertragspartner gar nicht die Bereitschaft haben, alle möglicherweise zukünftig auftretenden Vertragsstörungen und deren Folgen zu regeln. Daher hat der Gesetzgeber im BGB und zusätzlich im HGB für die typischen Verträge, die alltäglich abgeschlossen werden, Regelungen getroffen, die eine sachgerechte Problemlösung bewirken sollen. Das Prinzip der Vertragsfreiheit bringt es jedoch mit sich, dass diese gesetzlichen Problemlösungen für Vertragsstörungen nur dann und insoweit Anwendung finden, als im konkreten individuellen Vertrag nichts anderes vereinbart wurde und das Gesetz ein Abweichen zulässt. Dann spricht man bei den Vertragsregelungen des BGB und HGB von „dispositiven“ Vorschriften. Die dispositiven gesetzlichen Regelungen werden verdrängt, wenn in einem Vertrag – individuell oder durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) – ein bestimmtes Problem anders geregelt wurde als im Gesetz. (Es soll an dieser Stelle aber bereits angemerkt werden, dass die Dispositionsfreiheit im HGB-Frachtrecht erheblich eingeschränkt ist.)

BGB und HGB enthalten zahlreiche **Vertragstypen**. Für jeden Vertragstyp gibt es unterschiedliche rechtliche Konsequenzen. Denn je nach Vertragstyp können unterschiedliche Probleme auftreten.

Der Gesetzgeber hat versucht, im Bereich der einzelnen Vertragstypen Problemlösungen zu erarbeiten, die einen einigermaßen gerechten Interessenausgleich zwischen den beiden Vertragspartnern bewirken sollen. Die gesetzlichen Vertragstypen für den Transportbereich finden wir speziell im Handelsgesetzbuch sowie in internationalen Übereinkommen. Das Handelsgesetzbuch ist das Gesetzbuch des Kaufmannes. Verkehrsunternehmen sind kraft Gesetzes Kaufleute, so dass für diese primär die HGB-Vorschriften Anwendung finden. Nur soweit das HGB keine speziell-

len Vorschriften enthält, gelten ergänzend für kaufmännische Verträge die Vorschriften des BGB.

Die typischen Verträge im Transportsektor sind der Frachtvertrag gemäß § 407 HGB, der Speditionsvertrag gemäß § 453 HGB und der Lagervertrag gemäß § 467 HGB.

Eine nur mittelbare, aber dennoch nicht unwesentliche Bedeutung für Verkehrsunternehmen hat das Kaufvertragsrecht des BGB. Deshalb zunächst dazu ein paar Erläuterungen.

### ➤ **Der Kaufvertrag (§§ 433–479 BGB)**

Schon die große Anzahl der Vorschriften für diesen Vertragstyp lässt erkennen, dass es sich hier um den im Wirtschaftsleben bedeutendsten Vertragstyp handelt. Wir können und brauchen uns aber im Einzelnen nicht mit diesen vielen Regelungen zu beschäftigen. Daher verzichten wir insoweit auch auf den Abdruck der Gesetzestexte.

Das BGB unterscheidet zwei Arten von Kaufverträgen: **Handkauf und Versendungskauf**.

Die Kaufverträge, die für die Deckung des täglichen Bedarfs an Verbrauchs- und Gebrauchsgütern abgeschlossen werden, werden in der Form des **Handkaufs** abgeschlossen. Hier erfolgt sofort bei Abschluss des Kaufvertrages die Übereignung und Zahlung der Ware.

Beim **Versendungskauf** dagegen fallen Abschluss des Kaufvertrages und Übereignung des Gutes sowie Zahlung zeitlich auseinander. Damit ergibt sich beim Versendungskauf die Frage, wer für den Transport der verkauften Ware vom Verkäufer zum Käufer verantwortlich ist.

Die Verantwortlichkeit umfasst zwei Sachverhalte. Einmal die Frage, wer für die Kosten des Transportes aufkommen muss (**Kostentragung**) und zum anderen, wer die Gefahr des Transportes trägt (**Gefahrtragung**), wer also für eventuelle Transportschäden im Risiko steht.

Ein Kaufvertrag im Wege des Versendungskaufs bringt also für die Vertragsparteien stets das Problem mit sich, dass die Frage der Kostentragung und der Gefahrtragung geregelt werden muss.

Ob Käufer, Verkäufer oder beide anteilig die Transportkosten tragen, wird fast immer unmissverständlich im Kaufvertrag festgelegt, weil dies natürlich auf die Höhe des Kaufpreises unmittelbaren Einfluss hat. Im Verkehrsvertrag findet diese Vereinbarung ihren Niederschlag in der vom Auftraggeber vorgegebenen „Frankatur“.

Soweit das Problem der Gefahrtragung im Kaufvertrag nicht geregelt wurde, gilt nach § 447 BGB der Grundsatz, dass die Transportgefahr beim Käufer liegt. Der Verkäufer hat beim Versendungskauf lediglich dafür Sorge zu tragen, dass die verkaufte Ware ordnungsgemäß einem Verkehrsunternehmen seiner Wahl zum Transport übergeben wird. Für alle Schäden, die im Zuge der Transportabwicklung auftreten, ist der Käufer im Risiko, wenn beide Vertragspartner Unternehmer sind. Er muss sich wegen der Schadenabwicklung dann mit den Spediteuren oder Frachtführern auseinandersetzen.

Gefahrtragung und Kostentragung haben miteinander nichts zu tun. Insoweit kann aus der Frankatur nicht zwangsläufig hergeleitet werden, wer die Transportgefahr trägt. Lediglich im internationalen Handel gibt es unter Umständen gewisse Querverbindungen zwischen Kostentragung und Gefahrtragung. Dies ist dann der Fall, wenn Käufer und Verkäufer dem Kaufvertrag eine der internationalen **Inco-**

**termklauseln** zugrunde legen. Hier handelt es sich um von der Internationalen Handelskammer erarbeitete standardisierte Handels- oder Lieferklauseln, die sowohl Kostentragung als auch Gefahrtragung aus dem Kaufvertrag regeln. Je nachdem, welche Incotermklausel verwendet wird, sind Kosten- und Gefahrtragung anders geregelt.

Da beim Versendungskauf im Regelfall der Verkäufer verpflichtet ist, den Transport der Ware zu veranlassen, ergibt sich hiermit die Querverbindung zwischen Versendungskauf und Verkehrsvertrag.

Der Kaufvertrag als Versendungskauf ist regelmäßig die Basis für den Abschluss von Verkehrsverträgen. Durch diese Querverbindung zwischen Kaufvertrag/Versendungskauf und Verkehrsvertrag ergeben sich gelegentlich bei der Abwicklung und Beurteilung von Transportschäden Probleme, weil Streitigkeiten aus dem Kaufvertrag und dem Verkehrsvertrag miteinander vermengt werden. Richtig ist aber, dass jeder Vertrag separat nach den vertraglich vereinbarten Bedingungen und gesetzlichen Grundlagen für sich zu behandeln und zu regeln ist.

Aus der Sicht des Spediteurs ist der Verkäufer meist sein Auftraggeber, während der Käufer der Empfänger ist. Nach der Terminologie von § 453 HGB heißt der Auftraggeber des Spediteurs „Versender“.

Kehren wir zum Transportrecht zurück. Das Transportrecht des HGB ist grob untergliedert in die Teilbereiche **Frachtrecht, Speditionsrecht, Lagerrecht und Seehandelsrecht** (welches ab § 556 HGB auch seefrachtrechtliche Bestimmungen enthält).

Das Frachtrecht ist dabei der wichtigste Teilbereich des Transportrechtes. Das Speditionsrecht ist ein Anhängsel zum Frachtrecht. Lediglich für die reinen geschäftsbesorgenden Tätigkeiten des Spediteurs finden die speziellen Rechtsvorschriften über den Speditionsvertrag Anwendung. Ein vom Gesetzgeber etwas vernachlässigter Teilbereich des Transportrechtes ist das Lagerrecht, welches durch individuelle Vereinbarungen oder allgemeine Geschäftsbedingungen auszufüllen ist.

Die in der Praxis immer bedeutsamer werdenden **Logistikgeschäfte** hat der Gesetzgeber bewusst nicht geregelt, weil derartige Geschäfte einer individuellen vertraglichen Ausgestaltung bedürfen. Wie solche Logistikverträge ausgestaltet werden können und welche Rechtsprobleme dabei zu beachten sind, wird in Kapitel 22 dargestellt.

Dass der Gesetzgeber durchaus auch die Logistikverträge im Auge hatte, ergibt sich aus den §§ 449, 466 HGB. In diesen beiden Bestimmungen hat der Gesetzgeber festgelegt, dass für individuell ausgehandelte Logistikverträge die halbzwingenden gesetzlichen Vorschriften des HGB-Frachtrechtes voll dispositiv sind. „Dispositiv“ bedeutet, dass solche Rechtsvorschriften durch individuelle Vereinbarungen zwischen den Vertragspartnern geändert oder ganz beiseite geschoben werden können.

Zu Logistikverträgen sei nur vorab soviel gesagt, dass es sich hierbei regelmäßig um Rahmenverträge für eine zukünftige, umfangreiche Zusammenarbeit zwischen einem Verloader und einem Spediteur handelt. Hierbei handelt es sich im Rechtssinne zumeist um einen **typengemischten Vertrag**, der fracht-, speditions- und lagervertragliche Verpflichtungen enthält. Mehr und mehr werden aber auch innerhalb von Logistikverträgen Zusatzleistungen vereinbart, die im Werk- oder Dienstvertragsrecht des BGB einzuordnen sind. Wegen der sehr unterschiedlichen und weit gefächerten Leistungspalette kann ein Logistikvertrag vom Gesetzgeber her nicht definiert werden.

## Die Position des Transportrechts im deutschen Rechtsgefüge

Öffentliches Recht	Privatrecht (Zivilrecht)	
	Nationales	Internationales
Grundgesetz	BGB-Vertragsrecht	Internationales Privatrecht
	Allg. Handelsrecht HGB	Internationale völkerrechtliche Verträge, Incoterms
Verkehrsrecht	Transportrecht	
Seerechtliche Abkommen	Seefrachtrecht §§ 476 ff. HGB	Haager Regeln Haag-Visby-Regeln
GüKG AEG LVG BinSchG/CLNI	Landfrachtrecht §§ 407 ff. HGB	CMR
		COTIF – ER/CIM
		Warschauer Abkommen (WA) Montrealer Übereinkommen (MÜ)
		Budapester Übereinkommen (CMNI)
Lenkzeitregelungen	Speditionsrecht §§ 453 ff. HGB	FIATA-Bedingungen über Transportdokumente (z.B. FBL, FCR, FCT, FWR)
EU-Recht z.B. KabotageVO	Lagerrecht §§ 467 ff. HGB	
Gefahrgutvorschriften	Allgemeine Geschäftsbedingungen (z.B. ADSp, Logistik-AGB)	
StVO, StVZO		

### Kabotagetransporte:

Grundsätzlich haben Transportunternehmen nur das Recht, in ihrem Heimatstaat inländische Transporte auszuführen bzw. internationale Transporte von und nach ihrem Heimatstaat.

Binnentransporte außerhalb des Heimatstaates innerhalb der EU/EWR bezeichnet man als Kabotagetransporte, wofür besondere Genehmigungen erforderlich sind.

Innerhalb des EWR gibt es – mit Einschränkungen – seit 1998 die Kabotagefreiheit. Danach haben Transportunternehmen mit Sitz in einem EWR-Staat das Recht, nationale und internationale Transporte in und zwischen allen EWR-Staaten auszuführen. Für nationale Transporte gilt – unabhängig von der Nationalität des Frachtführers – das nationale Frachtrecht des jeweiligen Staates, in welchem der Frachtführer den Transport ausführt.