

Einige **Rechtsirrtümer** aus Transport und Logistik sind weit verbreitet. LOG.Kompass zeigt, welchen **Fehleinschätzungen** Industrie und Handel immer wieder erliegen.

Rechtsmythen

10 häufige Irrtümer der Versandlogistik

1 ADSp gelten automatisch

Seit dem Inkrafttreten des Transportrechts-Reformgesetzes zum 1. Juli 1998 sind die ADSp nichts anderes als Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB). Seitdem muss ihre Geltung vereinbart werden. Das kann auch durch einen entsprechenden Hinweis des Speditors zu Beginn einer Vertragsbeziehung geschehen.

2 Haftung ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt

Im Frachtrecht ist die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung stark eingeschränkt. Die Haftung sowohl des Absenders als auch des Frachtführers lässt sich im nationalen Verkehr nur durch individuelle Einzelvereinbarung, nicht aber durch AGB beschränken. Im grenzüberschreitenden Verkehr ist die Haftung des Frachtführers für alle Verkehrsträger zwingend geregelt. Zudem haftet der Frachtführer immer ohne Verschulden.

3 Briefe sind in Zeiten von E-Mails überflüssig

Schriftform bedeutet nach Paragraph 126 Unterschriftenform: Der Gesetzgeber hat das aus dem Jahre 1900 stammende Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) durch Regelungen über Elektronische

Form (Paragraph 126 a) und Textform (Paragraph 126 b) ergänzt. Schriftform erfordert ein Originaldokument mit Unterschrift.

4 Verjährung beginnt immer am 1. Januar

Nach BGB gilt für entstandene Ansprüche in der Regel eine dreijährige Verjährungsfrist, deren Lauf am 1. Januar des Folgejahres beginnt. Anders im Transportrecht: Die Verjährungsfrist beträgt grundsätzlich nur ein Jahr und beginnt bereits mit Ablieferung des Gutes – oder bei Verlust mit dem vertraglichen Ablieferungsdatum – zu laufen.

5 Absichtserklärungen (Letter of intent, LOI) sind nicht verbindlich

Es kommt nicht auf die Überschrift sondern auf den Inhalt an. Ein LOI befasst sich häufig mit Themen wie Vertraulichkeit, Kostenübernahme für gewisse Vorleistungen, oder einer befristeten Exklusivität. Manche sogenannte LOI trügen, weil sie bereits ein Vorvertrag sind oder gar verbindliche Leistungen regeln.

6 Kontrollen an Umschlagstellen kann der Spediteur ausschließen, da der Spediteur im Massengeschäft für gelegentlichen Schwund nicht haften kann.

Foto: Getty Images

Diese AGB-Klausel ist unwirksam. Der Verzicht auf Schnittstellenkontrollen läuft nach der Rechtsprechung auf eine Einschränkung ureigener Sorgfaltspflichten des Spediteurs hinaus.

7 Frei Haus bedeutet, Paletten zu entladen und ins Lager zu stellen

Der Frankaturvermerk „frei Haus“ hat nur Wirkung zwischen den Parteien des Kaufvertrages und regelt die Frachtpflicht in deren Verhältnis. Davon zu unterscheiden ist der Frachtvertrag mit der gesetzlichen Regelung nach dem HGB, wonach grundsätzlich Absender oder Empfänger die Entladungspflicht hat. Wenn nichts anderes im Frachtvertrag vereinbart wurde, muss der Frachtführer sein Fahrzeug an der Ablieferungsstelle nur öffnen und zur Entladung bereitstellen.

8 Frachtpflicht kann man verweigern, wenn der Frachtführer nicht über eine Gewerbebescheinigung nach Güterkraftverkehrs-Gesetz verfügt (GüKG).

Ein Unternehmer, der entgeltlich Güter mit Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen befördert, muss eine Erlaubnis nach dem GüKG besitzen. Ohne diese verstößt die Beförderung gegen ein gesetzliches Verbot, was grundsätzlich zur Nichtigkeit des Vertrages führt. Nach Paragraph 7 c Satz 2 GüKG bleibt aber die Wirksamkeit des Fracht- oder Speditionsvertrages von der fehlenden Konzession unangetastet. Die Fracht muss gezahlt werden.

9 Schäden beim Umschlag fallen unter die geringe seerechtliche Haftung von zwei Rechnungseinheiten pro Kilogramm

Grundsätzlich gilt: Mit Beginn der Umschlaghandlung auf

den nächsten Verkehrsträger endet das Recht des vorangehenden Verkehrsträgers. Dient der Umschlag aus dem Schiff der Abstellung des Containers im Hafengebiet, so gilt noch Seerecht mit seiner stark eingeschränkten Haftung. Dient er bereits der Verladung auf das Zustellfahrzeug, so ist dessen Haftungsrecht anzuwenden.

10 Pauschale Haftung im Schadenfall reicht per Telefon aus

Für die Schadenanzeige ist nach dem HGB Textform (das heißt, Fax oder E-Mail reichen aus) erforderlich, wenn der Schaden nicht sofort bei Ablieferung gerügt wird. Ferner muss der Schaden hinreichend

deutlich beschrieben werden. Pauschale Erklärungen wie „Ich halte Sie haftbar“, „Verpackung beschädigt“ oder „unter Vorbehalt angenommen“ sind rechtlich wirkungslos und sollten daher vermieden werden.

Dr. Frank Wilting, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Niederrhein

Endlich auf Augenhöhe mit Ihrer Flotte



Toyota I_Site – Mehr als Flottenmanagement

Mit Toyota I_Site können Sie Ihre innerbetriebliche Logistik jetzt noch sicherer, wirtschaftlicher und kostengünstiger gestalten. Das Management-System von Toyota Material Handling stellt Ihnen wertvolle Informationen über die gesamte Flotte bereit. Mehr noch: Basierend auf dem Expertenwissen der Toyota Berater, die Sie mit fundierten Analysen unterstützen, treffen Sie die richtigen Entscheidungen. Das Management Ihrer Flurförderzeuge gewinnt damit an Qualität, während Sie mehr Zeit für das Kerngeschäft haben.

Sie benötigen weitere Informationen? Klicken Sie auf www.toyota-forklifts.de oder fragen Sie uns direkt: telefonisch unter 0800-28 78 27 537 oder per E-Mail über info@de.toyota-industries.eu.



TOYOTA INDUSTRIAL EQUIPMENT und BT sind Marken von TOYOTA MATERIAL HANDLING in Europa.

TOYOTA

MATERIAL HANDLING

stronger together