

Was zählt beim Outsourcing zum „Kerngeschäft“ des Spediteurs?

KOMMENTAR: Die Aufgaben eines Spediteurs sind stetigem Wandel unterworfen bzw. entwickeln sich weiter. Heute wird vom Spediteur mehr verlangt als früher – so wird der Spediteur vielfach zum generellen Dienstleister der Auftraggeber – dem aktuellen „Outsourcing-Gedanken“ entsprechend.

VON JOSEF TRAXLER

Diese weitergehenden Verpflichtungen werden in einem (weiterreichenden) Logistikvertrag zu Papier gebracht (manchmal auch nur mündlich!), womit der Spediteur verpflichtet wird, Leistungen zu erbringen, die möglicherweise über das „Übliche“ hinausgehen. Diese Abgrenzung, was eine „übliche“, was eine „unübliche“ speditionelle Leistung ist, kann im Einzelfall schwierig sein, bedarf vielfach erst einer Marktbeobachtung, letztendlich möglicherweise einer richterlichen Auslegung. Einer der Auslegungsgrundsätze ist: Wo eine Substanzveränderung bzw. eine physische Veränderung der vom Spediteur manipulierten/gelagerten Ware erfolgt, spricht man nicht mehr von einer „speditionell üblichen“ Leistung (auf die Gegenüberstellung sei verwiesen). Entscheidend ist aber zu beachten, dass sich die Haftungsgrundlagen und Haftungsgrenzen des Spediteurs durch Übernahme weiterer Leistungen auch verändern, ja vielfach erhöhen können – dementsprechend ist insbesondere auch der Versicherungsschutz zu hinterfragen. Entspricht die Haftungsabdeckung auch dem wirklichen Bedarf?

Vielfach geht dies über die Reichweite einer Verkehrshaftungsversicherung (Speditions- haftung, Frachtführerhaftung) hinaus. Auch die Frage der spartenmäßigen Zuordnung der einzelnen abzudeckenden Risiken in der Versicherungswirtschaft kann Probleme bereiten. Zur Risikoerfassung ist die detaillierte Ausformulierung der vertraglichen Verpflichtungen maßgeblich; Voraussetzung ist dabei auch eine genaue Instruktion des Spediteurs betreffend die zusätzlichen Leistungen („Logistikdienstleistungsvertrag“).

Darum muss sich aber auch der Spediteur als Vertragspartner kümmern bzw. ist es von seiner Sorgfaltspflicht umfasst, ob er die übertragene Leistung (die zu ihm ausgelagerte Leistung) auch ordnungsgemäß erbringen kann, also ob er dazu überhaupt in der Lage ist (Fachkenntnis, Geschicklichkeit, Mitarbeiterqualifikation). Auf die gewerberechtliche Grundsatzfrage ist hier nicht weiter einzugehen.

Sind Montage und Verpackung üblich?

Wird z. B. der Spediteur „in den Produktionsablauf“ in der Autoindustrie dahingehend „eingebunden“, dass er an den bei ihm eingelagerten Autoteilen/Motoren etwas zu montieren/anzuschweißen hat, so ist das nicht mehr eine speditionelle Leistung der „üblichen“ Art, also nicht mehr Gegenstand einer speditionellen beschränkten Haftung, sondern vielmehr greift das Werkvertragsrecht – und damit die unbegrenzte Schadenersatzhaftung. Dafür muss – soweit möglich – auch versicherungstechnisch vorgesorgt sein. Die Frage, ob beispielsweise „Verpackung“ als speditionell übliche Leistung anzusehen ist, wird demnach nur dort zu bejahen sein, wo die Verpackung nicht als werkvertraglich eigenständige Leistung beauftragt wurde. Dies ist u. a. abhängig von der Qualifikation des Spediteurs, abhängig auch vom verlangten Verpackungsstandard (wofür muss die Verpackung geeignet sein, z. B. Seeverkehr,



Josef Traxler, Geschäftsführer Versicherungsbüro Dr. Ignaz Fiala sowie alle, besid. gerichtet, zert. Sachverständiger für Transportversicherung und Verkehrshaftung und Fachbuchautor, Vortragender

vielfacher Umschlag etc.) wie eventuell Sonderverpackungen, die nur von professionellen Verpackungsfirmen vorgenommen werden können. Von Bedeutung ist jedenfalls die maßgebliche Haftungsgrundlage. Ein Abgehen vom speditionellen Kerngeschäft ist oft verbunden mit einem Abgehen von „begrenzter“ Speditionshaftung/Frachtrechts- haftung zu anderen teilweise weitergehenden Haftungs-

grundlagen und Haftungshöhen.

Mit dem Versicherer absprechen

Unbedingt notwendig ist derartige Logistikverträge und Sonderleistungen mit dem Versicherer abzusprechen. Entsprechende Haftungslimits sind vorweg schon bei Einigung im Rahmen

derartiger Logistikverträge zu überlegen und miteinzubauen. Konkrete und klare Haftungsvereinbarungen helfen im Schadensfall, insbesondere vor Gericht (aber so weit sollte es nicht kommen). Oberster Grundsatz weiterhin: alles unter Berücksichtigung auch der gesetzlichen/zwingenden, also nicht abänderbaren Haftungsgrundlagen.

ÜBLICHE VS. UNÜBLICHE SPEDITIONSLEISTUNGEN

Speditionsübliche Leistungen:

- Organisation, Verwahrung und Beförderung von Gütern
- Exportabfertigung und Verzollung
- Kommissionierung und Palettierung
- Versicherungsbesorgung (Warentransport)

Speditionsunübliche Leistungen:

- werkvertragliche Tätigkeiten
- Substanzveränderungen, physische Veränderungen: Brechen, Zerkleinern und Mischen
- Herstellung, Handel
- „länder-, kundenspezifische Anpassung“
- Immobilienmanagement
- Montieren, Verschrauben, Lackieren, Schweißen – Materialbearbeitung; im Zweifel speditionell unüblich
- weitere Dienstleistungen: Bonitätsprüfung, Ersatzteilservice – Ein-/Ausbau, Callcenter

ANZEIGE



Beneidenswert bequem!

Wie Frachtführer Martin sich seine Auftragssuche vereinfacht indem er direkt das Passende findet. Sicher über TC Truck & Cargo® suchen. Testen Sie Europas führende Fracht- und Laderaumbörse jetzt kostenlos vier Wochen lang im Echtbetrieb.

Jetzt auch mobil!





www.timocom.de