

Auch telefonischer Auftrag zählt

SERIE Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik /

DVZ Nr. 9

Donnerstag, 20.1.2011

Schriftliche Vereinbarungen nicht Voraussetzung

Von Dr. Frank Wilting

Ein Transportauftrag sollte möglichst schriftlich erteilt werden. Aber auch telefonisch ist er rechtskräftig. Fährt dann der Transportunternehmer unverrichteter Dinge wieder davon, weil es sich der Auftraggeber anders überlegt hat, kann es teuer werden. Und: Auch ein Letter of Intent (LoI) ist verbindlich. Zudem: Wer nur durch Tschechien fährt, haftet nicht nach CMR.

Der Irrtum: Letzte Woche habe ich dem Spediteur ein Fax geschickt und geschrieben, er soll morgen zwei Paletten für 100 EUR nach Köln transportieren. Er hat sich nicht gemeldet. Damit muss er das doch jetzt so für mich erledigen?

Richtig ist: Nein, denn wer schweigt, gibt keine rechtsverbindliche Erklärung ab. Schon gar nicht ist Schweigen als Zustimmung oder Annahme zu werten. Da gibt es nur folgende zwei Ausnahmen: Wenn ich in einem Rahmenvertrag vereinbare, dass meine Bestellabrufe verbindlich werden, wenn der Vertragspartner nicht innerhalb von zum Beispiel 24 Stunden widerspricht. Dann kommt der einzelne Vertrag mit dem Inhalt meines Abrufs wirksam zustande. Die zweite Möglichkeit ist das „Schweigen auf ein kaufmännisches Bestätigungsschreiben“. Das ist jedoch an enge Voraussetzungen geknüpft. So muss eine Vertragsverhandlung zwischen Kaufleuten vorausgegangen sein. Einer der Gesprächspartner hält das Ergebnis in einem Bestätigungsschreiben fest und sendet es dem anderen zu. Wenn dieser nicht unverzüglich widerspricht, ist der Inhalt vereinbart. Im Ausgangsbeispiel kommt nur ein Vertrag zustande, wenn der Auftragnehmer den Auftrag bestätigt oder ihn einfach ausführt.

Der Irrtum: Ich möchte an einen Spediteur Tätigkeiten outsourcen. Mit Firma S habe ich daher einen Letter of Intent (LoI) unterzeichnet. Jetzt habe ich es mir anders überlegt und werde doch lieber mit Firma X verhandeln. Das geht doch, weil der LoI nur eine Absichtserklärung ist, die mich nicht an Firma S bindet.

Richtig ist: Das muss nicht sein, denn wo LoI drüber steht, ist nicht immer LoI drin. Es kommt maßgeblich darauf an, wozu sich die Parteien bereits verbindlich verpflichtet haben. Ein LoI enthält in der Regel zumindest Pflichten zur Vertraulichkeit, auch zur Kostenübernahme für gewisse Vorleistungen, und manchmal auch eine Exklusivität für einen definierten Zeitraum. Es gibt auch LoI, die diesen Namen nicht verdienen, weil sie bereits ein Vorvertrag sind oder gar verbindliche Leistungen regeln. Im Einzelfall muss also der Vertragsinhalt sehr genau abgeklöpft werden.

Der Irrtum: Mein Lkw-Spediteur verlangt von mir ein Drittel der angeblich üblichen Fracht von Kiel nach Bonn. Dabei hatte ich den Transport der Palette ja nur telefonisch bestellt und über einen Frachtpreis hatten wir nicht einmal gesprochen. Als er vor meiner Tür zum Beladen stand, habe ich ihn unverrichteter Dinge fortgeschickt. Ohne schriftlichen Auftrag und Preis gibt es von mir kein Geld.

SERIE „RECHTSIRRTÜMER“

Darstellungen von Rechtsirrtümern sind geeignet, den eigenen Wissens- oder zumindest Meinungsstand kritisch zu hinterfragen. Was sich in Transport und Logistik an Rechtsirrtümern entwickelt hat, soll diese Serie zeigen:

Geschäftsbedingungen	16.12.2010
Verkehrshaftung	23.12.2010
Formen und Fristen	11.1.2011
Vertragsabschlüsse	20.1.2011
Aus der Spedition	27.1.2011
Aus der Eisenbahn	3.2.2011
Folgeschäden	10.2.2011

Richtig ist: Das ist ein leider immer noch weit verbreiteter Irrtum, dass Verträge nur gültig sind, wenn sie schriftlich abgeschlossen werden. Für Beweis-zwecke ist Schriftform natürlich oft unentbehrlich. Bis auf wenige gesetzlich ausdrücklich geregelte Ausnahmen ist aber jeder Vertragsabschluss auch mündlich wirksam. Und für einen wirksamen Frachtvertrag bedarf es nicht einmal einer Preisvereinbarung. Diese wird über Paragraph 632 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) hergeleitet. Denn der Frachtvertrag ist ein Sonderfall des Werkvertrages. Für diesen gilt mangels Vereinbarung die übliche Vergütung. Bei Kündigung des Frachtvertrages – und dazu ist der Absender jederzeit berechtigt – kann der Frachtführer pauschal ein Drittel der Fracht (sogenannte Fautfracht) verlangen. Das regelt Paragraph 415 Absatz 2 Handelsgesetzbuch (HGB). Er kann wahlweise sogar die vereinbarte – oder hier: übliche – Fracht verlangen. Er muss sich aber dann abziehen lassen, was er aufgrund der Nichtausführung des Transports erspart hat. Er muss also im Prinzip seine Kalkulation offen legen.

Der Irrtum: Nach dem Transport stellte sich heraus, dass der Lkw-Frachtführer gar nicht über eine Gewerbe-laubnis nach dem Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) verfügte. Trotzdem verlangt er von mir Frachtzahlung. Das kann doch nicht sein, weil er gar keinen Vertrag mit mir abschließen durfte.

Richtig ist: Er kann dennoch Zahlung der Fracht verlangen. Zwar muss ein Unternehmer, der entgeltlich Güter mit Kraftfahrzeugen befördert, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr

als 3,5 t haben, grundsätzlich eine Erlaubnis nachweisen (Paragraphen 1 Absatz 1 und 3 Absatz 1 GüKG). Ohne Erlaubnis verstößt die Beförderung gegen ein gesetzliches Verbot, was nach Para-

graph 134 des BGB auch grundsätzlich die Nichtigkeit des betreffenden Vertrages zur Folge hat. Davon jedoch macht Paragraph 7 c Satz 2 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) eine Ausnahme: Die Wirksamkeit des Fracht- oder Speditionsvertrages bleibt von der fehlenden Konzession unberührt. Die Fracht muss also gezahlt werden.

Der Irrtum: Ich als Frachtführer schreibe standardmäßig in meine Verträge, dass ich nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit hafte. Schließlich gilt in Deutschland Vertragsfreiheit.

Richtig ist: Und diese ist im Frachtrecht stark eingeschränkt. Die frachtrechtliche Haftung ist sogar im grenzüberschreitenden Verkehr für alle Verkehrsträger zwingend geregelt und kann nicht im Voraus eingeschränkt werden. Das nationale Recht kennt die verschuldensunabhängige Obhutshaftung. Hiervon kann nach Paragraph 449 HGB nur durch eine individuelle – wirklich ausgehandelte – Vereinbarung abgewichen werden. Standardverträge jedoch sind in aller Regel Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB). Damit lässt sich eine Haftungsbeschränkung auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit nicht verwirklichen.

Der Irrtum: Ich nehme mit meinem Lkw manchmal den Weg durch Tschechien, wenn ich für meinen Kunden Paletten von Passau nach Dresden fahre. Nun hörte ich die Meinung, dass dann nicht das deutsche Frachtrecht, sondern wegen der Grenzüberschreitung das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) gelte. Ich habe mit meinem Kunden die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) samt ihren Haftungsbeschränkungen vereinbart. Was gilt jetzt?

Richtig ist: Es gilt auch hier deutsches Recht. Auch wenn hier durch das Gebiet eines anderen Staates gefahren wird, handelt es sich rechtlich jedoch um einen rein innerdeutschen Transport. Denn die CMR gilt nur dann, wenn die Orte der Übernahme und der Ablieferung des Gutes in zwei verschiedenen Staaten liegen (Artikel 1 Nr. 1 CMR). Das ist hier nicht der Fall. Also gilt das HGB-Frachtrecht mit den zulässigen Haftungsbeschränkungen der hier vereinbarten ADSp. DVZ 20.1.2011



Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt – Fachanwalt, Niedernhausen. Kontakt über hector@dvz.de