

## **1. Einleitung**

Ein Endverbraucher oder Versender setzt immer wieder den Begriff des Spediteurs dem Frachtführer gleich oder umgekehrt. Es besteht aber ein wesentlicher Unterschied zwischen den beiden Begriffen bzw. Tätigkeiten der beiden Unternehmen. Die Begriffe werden nachfolgend rechtlich und in der Praxis herausgearbeitet. Die Frage stellt sich, ob diese Trennung noch zeitgemäß ist, oder aber haben sich die Aufgabenstellungen der Unternehmen inzwischen angeglichen?

## **2. Theoretischer Teil**

### **Definitionen des Frachtführers und Spediteurs per Gesetz**

#### **2.1. Der Frachtführer nach HGB / BGB**

In dem § 437 HGB ist der Frachtführer gesetzlich erläutert und es werden in dem Abschnitt 4 des HGB die Frachtgeschäfte rechtlich bestimmt<sup>1</sup>. Diese gesetzliche Bestimmung hat den Vorteil, dass als Frachtführer vor dem Gesetz jeder angesehen wird, der Waren physisch transportiert. Dies auch unabhängig davon, ob dies zu Land, zu Luft oder auf dem Wasser geschieht. Der Frachtvertrag zwischen dem Auftraggeber und dem Frachtführer kommt wiederum konsensual zustande nach § 145ff BGB<sup>2</sup>. Das abgeschlossene Geschäft benötigt somit keine Schriftform und nur auf Verlangen wird ein Frachtbrief (Schriftform) ausgestellt. Dies ist im schnellen Transportgeschäft ein Vorteil, wenn der gesetzliche Rahmen im HGB / BGB festgelegt ist und Transporte auf „Zuruf“ durchgeführt werden.

#### **2.2 Der Spediteur nach HGB / BGB**

Der Spediteur ist mit seiner Definition in dem § 453 HGB erläutert. Seine Aufgaben und Tätigkeiten werden in den nachfolgenden Paragraphen des § 453 HGB ff beschrieben. Vereinfacht ausgedrückt, ist der Spediteur derjenige, der gewerbsmäßig Güterversendungen durch Frachtführer oder Verfrachter (auf Seeschiffen) für Rechnung eines anderen (Versender) im eigenen Namen besorgt (vermittelt). Diese Speditionsgeschäfte sind Basis eines Geschäftsbesorgungsvertrages im Sinne des § 675 BGB. Wirtschaftlich gesehen, also wiederum ein Hilfsgeschäft zum Frachtvertrag (siehe Punkt

---

<sup>1</sup> Gesetze im Internet [www.dejure.org](http://www.dejure.org) Stichwort: Frachtführer Zugriff am 21.01.2018

<sup>2</sup> Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)

2.1). Wie aus der rechtlichen Herleitung ersichtlich, stehen sich der Frachtführer und der Spediteur auch hier sehr nahe, was schnell zu einer Verwechslung führen kann.

### **3. Praxisteil**

#### **3.1 Der Frachtführer in der Praxis**

##### **3.1.1 Was ist die Aufgabe eines Frachtführers?**

Durch den Frachtvertrag verpflichtet sich der Frachtführer, das Frachtgut auf dem Land-, Wasser- oder Luftweg zu befördern. Er besitzt die Transportmittel, wie LKW, Bahn, Schiff oder Flugzeug und bewegt die Waren mit seinem Transportmittel von A nach B. Hierbei kann er den Transport insgesamt selbst durchführen oder aber auch andere Frachtführer beauftragen. Man spricht dann von einem ausführenden Frachtführer, der auch einen oder mehrere nachfolgende Frachtführer bestimmen kann.

Zu den Pflichten eines Frachtführers gehört natürlich die sorgfältige Ausführung der Beförderung, wie z.B. die einfache Einhaltung einer vereinbarten Lieferfrist<sup>3</sup>. Aber auch das Befolgen von Anweisungen des Absenders / Empfängers bezüglich der transportierten Ware, damit diese unbeschädigt ankommt<sup>4</sup>.

##### **3.1.2 Welche Arten von Frachtführern gibt es?**

Bei einem LKW Frachtführer wird in Deutschland rechtlich bzw. zulassungsmäßig zunächst nach dem Gesamtgewicht der benutzten Fahrzeuge unterschieden. Bei einem Gesamtgewicht unter 3,5t genügt eine Gewerbeanmeldung in Deutschland, um Transporte für Dritte durchzuführen (z.B. Paketdienste). Bei LKWs mit einem höheren Gesamtgewicht muss der Frachtführer eine nationale oder EU-Lizenz (nat./ int. Gütertransporte) beantragen. Bei den See- oder Binnenschiffahrtsfrachtführern wird auch der Titel Verloader benutzt. Zu beachten ist, dass die erhaltene Fracht eines Frachtführers, nicht die Ware ist, sondern das Entgelt, was er für den Transport erhält. Diese Begrifflichkeit wird wiederum oft auch von Verbrauchern verwechselt. In der Luftfahrt wird der Frachtführer/die Fluggesellschaft auch Carrier genannt und transportiert neben Waren u.a. Passagiere, die in diesem Sinne auch ein Transportgut ist. Beim Eisenbahntransport wird in Deutschland zu den o.g. Frachtführern keine wesentliche Unterscheidung gemacht. Eine Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wird

---

<sup>3</sup> Vgl. § 423 HGB

<sup>4</sup> Vgl. § 418 HGB

lediglich beantragt. Ob nun Straße, Bahn, See- oder Luftweg, der Frachtführer nennt immer das jeweilige Transportmittel sein Eigentum und transportiert damit Waren für einen Dritten. Die Frachtführer teilen sich bei sogenannten kombinierten Verkehren die Transportstrecken je nach Transportmittel auf und führen hierbei ebenfalls logistische Nebendienstleistungen, wie Lagern, Umpacken, Verladen auf das jeweilige nächste Transportmittel durch.

### **3.1.3 Haftung des Frachtführers nach nationalem und internationalen Gesetzen**

Durch die Internationalisierung der Transportwege mussten in der Vergangenheit in Deutschland bzw. der EU viele ehemalige nationalen Gesetze, die für verschiedene Frachtführer galten, durch neue und einheitliche Regeln ersetzt werden. So gab es auch in Deutschland für jeden Verkehrsträger eigene Haftungsgesetze, wie z.B. für die Straße das KVO, GüKG und GüKUMB<sup>5</sup>. Erst durch das Transportreformgesetz (TRG) wurden im HGB die Haftungsumfänge der jeweiligen Verkehrsträger alle gleichgestellt und einheitlich für die Versender/Empfänger geregelt. Dies auch vor dem Hintergrund, dass inzwischen freie Waren- und Dienstleistungsverkehr in der EU, um damit einen einheitlichen Binnenmarkt zu schaffen<sup>6</sup>. Das TRG ist ein sogenanntes Artikelgesetz. Und durch die Änderungen im HGB am 1.7.1998 wurden viele Folgeänderungen in den Transportteilgesetzen durchgeführt bzw. sind entfallen<sup>7</sup>. Das vierte Buch des HGB unterteilt das Frachtgeschäft, das Speditionsgeschäft sowie Lagergeschäft. Das Frachtgeschäft, als eigentlicher Beförderer der Ware, wird hier noch tiefer untergliedert.<sup>8</sup> Die monetäre Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung ist nach dem § 431 HGB auf 8,33 SZR<sup>9</sup> je Kilogramm begrenzt.

Im internationalen LKW Verkehr gilt als übliche Haftungsvereinbarung das CMR<sup>10</sup>. Diese Vereinbarung gilt in Europa, Russland, Nordafrika und vielen asiatischen Ländern, die dem europäischen oder russischen Einfluss unterliegen. Bei der Bahn ist oft das CIM<sup>11</sup> bekannt, welches aber ein Teil des COTIF<sup>12</sup> ist, das 1985 in Kraft getreten

---

<sup>5</sup> Siehe Darstellung 4 im Anhang

<sup>6</sup> [http://www.transportrecht.de/transportrecht\\_frame/about.htm](http://www.transportrecht.de/transportrecht_frame/about.htm) zugegriffen 22.01.18

<sup>7</sup> Das Transportrechtsreformgesetz von Thomas Wulf [www.dipolm.de](http://www.dipolm.de) zugegriffen 22.01.2018

<sup>8</sup> Siehe Anhang Darstellung 1

<sup>9</sup> Sonderziehungsrechte des Int. Währungsfonds – Der Kurs wird regelmäßig veröffentlicht

<sup>10</sup> CMR von [französisch](#) *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*, Übereinkommen über den [Beförderungsvertrag](#) im internationalen Straßengüterverkehr

<sup>11</sup> Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer (CIM)

<sup>12</sup> *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*

ist und eine ähnlich weite Verbreitung, wie das CMR hat. Der Luftfahrtbereich wird im Montrealer Übereinkommen seit 1999 von Seiten der Haftung geregelt. Das Montrealer Übereinkommen ersetzte das Warschauer Abkommen von 1929/1955, was dringend angepasst werden musste, da die Haftung u.a. noch auf dem Goldstandard basierte. Es sollte aber beachtet werden, dass bisher nicht alle Länder weltweit eine Ratifizierung vorgenommen haben. Der Seefahrtsbereich wird in den Haager Regeln von 1924 grundsätzlich weltweit erfasst. 1968 wurde mit den Haag-Visby Regeln eine Ergänzung in Bezug auf die Konnossementen Haftung vorgenommen. Ab 1979 wurde als Haftungsgrundlage / Berechnung auch das SZR eingeführt (mit 2 SZR je KG oder 666,67 SZR je Stück). Weitere Ergänzungen zu Deckungsverladungen von Containern usw. wurden in den Hamburger bzw. Rotterdamer Regel festgelegt. Das HGB widmet sich dem deutschen Seeverkehr im fünften Buch<sup>13</sup>, welches aber international eine untergeordnete Rolle spielt, für die deutsche Schifffahrt aber wesentlich ist und 2013 reformiert wurde.

Wie man in den vielen Änderungen sieht, wurde insbesondere in den letzten Jahrzehnten mit der Zunahme des Welthandels der int. rechtliche Rahmen vereinheitlicht und in den Teilbereichen neu gefasst. Einfluss hatte hierbei wiederum die EU und die Erweiterung des Binnenmarktes in Europa.

## **3.2 Der Spediteur in der Praxis**

### **3.2.1 Was sind die Aufgaben eines Spediteurs?**

Durch den Speditionsvertrag mit einem Kunden wird der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes zu besorgen. Dies bedeutet allgemein, dass der Spediteur sich nur verpflichtet, die Organisation für die Beförderung der Sendung zu übernehmen, ohne hierbei eigene Fahrzeuge/Transportmittel einzusetzen. Der Spediteur hat allerdings auch die Möglichkeit, bei einem z.B. eventuell vorhandenen eigenen Fuhrpark für die Erfüllung des Auftrages einzustehen (Selbsteintritt des Spediteurs). Ein in Hamburg bekanntes Beispiel für einen solchen Spediteur mit Selbsteintritt ist, die Firma Kühne&Nagel, die als einer der größten Spediteure auf der Welt, neben dem organisieren von Speditionsverträgen aus dem Büro heraus auch Lagerhäuser, LKW Flotten oder auch Schiffe besitzt. Letzteres an der Reederei Hapag Lloyd und damit einen umfassenden Service rund um den Transport eines Gutes anbieten kann. Diese Vielfalt an

---

<sup>13</sup> Siehe Anhang Darstellung 1

Logistikeinrichtungen und Transportmitteln eröffnet damit ganz andere Möglichkeiten für einen Spediteur, wie u.a. das Abschließen von ganzen Dienstleistungsverträgen rund um die Güterversendung, Bearbeitung und Veredelung. Das Speditionswesen wandelt sich in den letzten Jahren weg vom reinen Transportvermittler hin zum Logistikdienstleister für Kunden. Diese übernommenen Aufgaben durch die Spediteure werden damit immer komplexer und die Grenzen zwischen Spediteur und Frachtführer verschwinden allmählich.

### **3.2.2 Welche Arten von Spediteuren gibt es?**

Neben dem klassischen „Sofaspediteur“ nach HGB, der alle möglichen Frachtverträge gegen Entgelt vermittelt, gibt es viele Arten von Spediteuren. Um diese zu erläutern, geht man am besten über die Aufgabenverteilung, die sie übernehmen, heran. Als erstes genannt, der Versandspediteur, der die Waren vor Ort für die Weiterreise von Kunden zusammenstellt. Sein Gegenstück auf der anderen Seite wäre dann der Empfangs- oder Abrollspediteur, der im Empfängerland die Waren wiederum zustellt. Dazwischen gibt es u.a. den Binnen-, Seehafen-, oder auch Zollspediteur je nach Spezialisierungsgrad und örtlichen Gegebenheiten. Eine Unterscheidung nach vorwiegend ausgeübter Tätigkeit, wie Paket-, Express- oder Sammelgutspediteur wird auch in der Branche auch vorgenommen. Die Spezialisierung auf manche Güter hin, wie Möbel-, Bücher-, Kleider- und Mineralölspeidition sind möglich. Die Tätigkeiten in der Branche sind so vielfältig, dass eine abschließende Aufstellung nicht möglich scheint. Jeder Marktteilnehmer wird hier seine Nische oder aber Spezialisierung suchen und diese herausstellen bzw. diese immer weiter verbessern.

### **3.2.3 Haftung des Spediteurs nach nationalem und internationalen Gesetzen**

Nach dem HGB haftet auch grundsätzlich ein Spediteur für einen Schaden, wie Verlust oder Beschädigung, den er in seiner Obhut verursacht. Die Haftung liegt hier auch bei 8,33 SZR/kg, wie beim Frachtführer. Im Falle des Selbsteintritts des Spediteurs, des Fixkosten-<sup>14</sup> und des Sammelladungsspediteurs<sup>15</sup> (§§ 458-460 HGB) hat der Spediteur hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters, so dass sich seine Haftung wieder nach den §§ 425ff. HGB richtet. Bei Vor-

---

<sup>14</sup> [www.tis-gdv.de/tis/taz/f/fixkostenspediteur.htm](http://www.tis-gdv.de/tis/taz/f/fixkostenspediteur.htm) zugegriffen am 22.01.2018

<sup>15</sup> Darstellung 2 im Anhang

satz oder Leichtfertigkeit haftet der Spediteur aber vollständig und ohne Summenbegrenzung<sup>16</sup>. Um sich u.a. von dieser unbegrenzten Haftung zu befreien, haben sich die dt. Spediteure auf Allg. Geschäftsbedingungen (AGB) verständigt. Diese AGB sind heute die ADSp (Allg. Deutsche Spediteurs Bedingungen), die die Spediteure i.d.R. mit Kunden vereinbaren (gültig nur bei vorheriger Vereinbarung mit Kunden). Der Vorteil ist ein allg. Haftungsdach unter den ADSp für beide Seiten. Die Haftung wird auf den eventuellen Teilstücken des Transportes für den Endverbraucher und Spediteur zusammenfasst. Ein Verweis auf die jeweilige Haftung der Teilstrecke kann der Spediteur dann nicht mehr vornehmen. Generell haftet somit der Spediteur für den gesamten Auftrag und ein Verschieben der Haftung auf den Sub- und Unterauftragnehmer ist seit einigen Jahren damit nicht mehr möglich. Dies macht die Durchsetzung von Ansprüchen für die Kunden einfacher und schneller. Bei internationalen Versendungen und wenn keine Logistikverträge mit Kunden vorliegen, vereinbaren die dt. Spediteure gerne ein House B/L<sup>17</sup>. Dieses B/L beinhaltet aber wiederum nur die geringe Haftung nach dem ADSp in Deutschland. Besser wäre für die Kunden immer eine individuelle Vereinbarung mit dem Spediteur oder aber der Abschluss einer eigenen Transportversicherung auf Grundlage der jeweiligen Spediteurhaftung, um seine Risiken auszuschließen. Der Spediteur wird immer versuchen seine Haftung zu minimieren bzw. der geringeren des Frachtführers gleichzusetzen.

#### **4. Fazit**

Eine Unterscheidung der Begriffe Frachtführer und Spediteur macht auf Seiten der Haftung - bedingt durch die Tätigkeit - zwingend einen Sinn. In der Praxis allerdings verwischen diese Grenzen vom Frachtführer zum Spediteur immer mehr. Dies ist dem Wandel der internationalen Handelsströme, Abkommen und der zunehmenden Dienstleistungsfreiheit geschuldet. Die fortschreitende Integration von weltweiten technischen Lösungen tut hier ein Übriges. Die Branche versucht durch diese Integrationen den Gewinn zu steigern und trägt damit, aber auch dem Wunsch der Kunden, Rechnung, alles aus einer Hand zu erhalten. Die Neufassungen der internationalen Handels- und Haftungsgesetze unterstützt diese Entwicklung, bzw. wird wechselseitig dadurch getragen und beeinflusst<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> [www.dvz.de/rubriken/management-recht/single-view/nachricht/wann-spediteure-wie-hoch-hafteten.html](http://www.dvz.de/rubriken/management-recht/single-view/nachricht/wann-spediteure-wie-hoch-hafteten.html) zugegriffen 20.01.2018

<sup>17</sup> B/L = Bill of Lading / Frachtbrief

<sup>18</sup> TTIP usw.

## 5. Quellenverzeichnisse

### **Bücher**

Wieske, Thomas, *Transportrecht schnell erfasst*, 3. Aufl., Berlin Heidelberg 2012, Verlag: Springer, [ISBN 978-3-642-29725-0](https://www.isbn-international.org/view/title/978-3-642-29725-0)

Springer Gabler Verlag (Herausgeber), Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Spediteur, online im Internet:

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/9166/spediteur-v14.html>

Das Transportrechtsreformgesetz von Thomas Wulf auf [www.dipolm.de](http://www.dipolm.de) zugegriffen 22.01.2018

### **Internetquellen:**

[www.dejure.org](http://www.dejure.org)

[www.wirtschaftslexikon.gabler.de](http://www.wirtschaftslexikon.gabler.de)

[www.diplom.de](http://www.diplom.de)

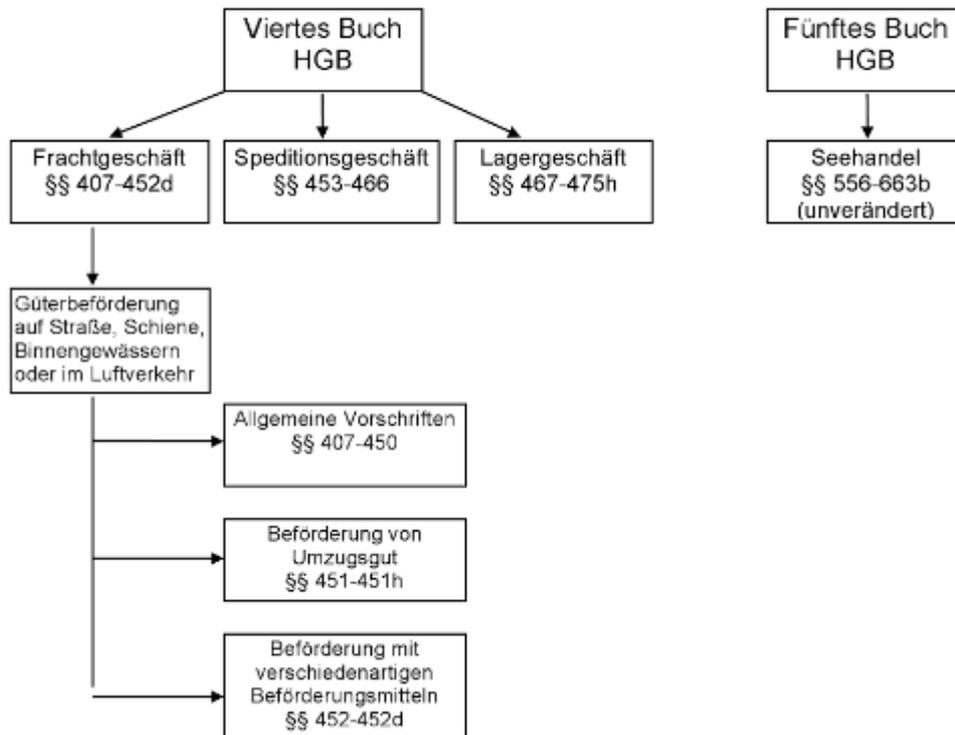
<https://www.dvz.de/rubriken/management-recht/single-view/nachricht/wann-spediteure-wie-hoch-haften.html> zugegriffen 20.01.2018

[www.tis-gdv.de/tis/taz/f/fixkostenspediteur.htm](http://www.tis-gdv.de/tis/taz/f/fixkostenspediteur.htm) zugegriffen am 22.01.2018

[http://www.transportrecht.de/transportrecht\\_frame/about.htm](http://www.transportrecht.de/transportrecht_frame/about.htm) zugegriffen 22.01.2018

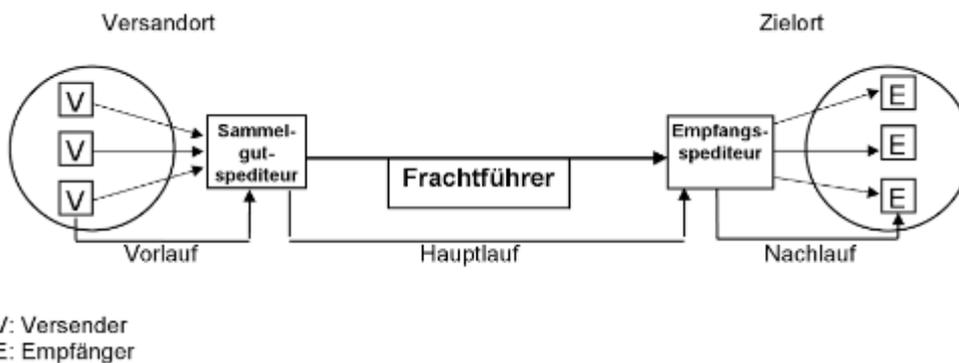
## 6. Anhang

Darstellung 1: Aufbau des reformierten Gütertransportrechts im HGB



Das Transportrechtsreformgesetz von Thomas Wulf, Seite 24

Darstellung 2: Der Sammelgutspediteur



Das Transportrechtsreformgesetz von Thomas Wulf, Seite 86

Darstellung 4:

Rechtsquellen des Transportrechts

	Straßenverkehr		Eisenbahnverkehr	Binnenschifffahrt	Seeschifffahrt	Luftverkehr
	Fernverkehr	Nahverkehr				
national	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 425-452 HGB</li> <li>- Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)</li> <li>- Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (KVO)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 425-452 HGB</li> <li>- Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)</li> <li>- Allgemeine Geschäftsbedingungen, z.B. Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr (AGNB) bzw. Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 453-459 HGB</li> <li>- §§ 53-96 Eisenbahnverkehrsordnung (EVO)</li> <li>- Allgemeine Geschäftsbedingungen, z.B. Geschäftsbedingungen der Kombiverkehr KG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 425-452 HGB</li> <li>- Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschiffahrtsgesetz - BinSchG)</li> <li>- Allgemeine Geschäftsbedingungen, z.B. Oberrhein-Konnossementsbedingungen (ORKB)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 556-663b HGB</li> <li>- Konnossementsbedingungen (KB)</li> <li>- Chartepartieformulare (C/P) (Urkunde, die den Chartervertrag für ein ganzes Schiff oder einen Teil des Laderaums schriftlich festhält (§ 557 HGB))</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 44-52 Luftverkehrsgesetz (LVG)</li> <li>- Vierte Umrechnungsverordnung zum Warschauer Abkommen</li> <li>- Allgemeine Geschäftsbedingungen, z.B. Allgemeine Beförderungsbedingungen (ABB) für Fracht der Deutschen Lufthansa AG (ABB Fracht)</li> </ul>
	Gütertransport	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allgemeine Geschäftsbedingungen der Bundestachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK)</li> <li>- Verordnung über die Beförderungsbedingungen von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr (GÜKUMB)</li> </ul>				
international	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) mit Anhang B: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER/CIM) mit Anlage II: Beförderung von Privatwagen (RIP); Anlage III: Beförderung von Containern (RICO); Anlage IV: Beförderung von Expressgut (RIEx)</li> <li>- Allgemeine Geschäftsbedingungen, z.B. Allgemeine Bedingungen für den internationalen Huckepackverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwurf für ein Übereinkommen über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI) Stand: 13.03.1997</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Haager Regeln)</li> <li>- Protokoll vom 23.02.1988 zur Änderung der Haager-Regeln (Visby Regeln)</li> <li>- UN-Übereinkommen über die Güterbeförderung zur See vom 31.03.1978 (Hamburger Regeln)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abkommen zur Vereinheitlichung von regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Fassung des Änderungsprotokolls von Den Haag vom 28.9.1955 (Warschauer Abkommen 1955)</li> <li>- Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (Abkommen von Guadalajara)</li> </ul>
national	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6.8.1975 (gilt gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 für alle Verkehrsträger [außer Rohrleitungsverkehr])</li> </ul>					
Gefahrguttransport	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefahrgutverordnung Straße (GGVS)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt (GGVBinSch)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefahrgutverordnung Seeschifffahrt (GGVSee)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- IATA Dangerous Goods Regulations (DGR)</li> <li>- ICAO-TI</li> </ul>	
international	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Europ. Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (gültig auch auf anderen Binnenwasserstraßen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- IMCO-Konvention Safety of Life at Sea 1980 (SOLAS)</li> <li>- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- IATA Dangerous Goods Regulations (DGR)</li> <li>- Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO-TI)</li> </ul>	
Spedition	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 407-415 HGB-alt (Speditionsgeschäft)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)</li> </ul>			
Lagerei	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 688-700 BGB (Verwahrung)</li> <li>- §§ 416-424 HGB-alt (Lagergeschäft)</li> <li>- Allgemeine Lagerbedingungen des Deutschen Möbeltransports (ALB)</li> <li>- Allgemeine Bedingungen der Deutschen Möbelspediteure für Lagergeschäfte mit Kaufleuten (ABLK)</li> <li>- Hamburger Lagerbedingungen (HLB), Hamburger Kaibetriebsordnung (KBO), Allgemeine Bedingungen für die Kalllagerung (AKB)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verordnung über Orderlagerscheine vom 16.12.1931 (OLSchVO)</li> </ul>			
national	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</li> <li>- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahr- unternehmen im Personenverkehr (BOKraft)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- § 460 HGB-a.F.D77</li> <li>- §§ 8-19 EVO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BinSchG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 664-675 HGB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §§ 44-52 LVG</li> <li>- ABB Flugpassage der Dt. Lufthansa AG</li> </ul>
Personenbeförd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßen-, Personen- und Gepäckverkehr (CVR)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- COTIF mit Anhang A: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für Reisende und Gepäck in der internationalen Binnenschifffahrt (CVN)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Int. Übk. zur Vereinheitlichung von Regeln über die Personenbeförderung zur See</li> <li>- Athener Übk. über die Beförderung von Passagieren und ihrem Gepäck</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Warschauer Abkommen</li> <li>- Abkommen von Guadalajara</li> </ul>