

Verlader-AGB im Vergleich zu ADSp

Was Spediteure und Frachtführer bei den DTLB bedenken müssen

Von **Dominic Steinborn**
und **Christoph Wege**

Die von den Verladerverbänden seit gestern empfohlenen Allgemeinen Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB) stoßen schon wenige Stunden nach ihrer Veröffentlichung auf heftige Kritik. „Hände weg!“, rät der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), spricht von Knebelungs- und Zwangsinstrument für das mittelständische Transportlogistikgewerbe und empfiehlt seine Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL). Diese haben allerdings nur eine geringe Akzeptanz. Und der Speditionsverband DSLV arbeitet nach dem Ende der Gemeinsamkeit mit den Verladerverbänden nun an eigenen Verbandsempfehlungen.

Können die DTLB eine Alternative zu den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) sein, die auch nach DVZ-Umfragen eine Marktakzeptanz von rund 90 Prozent haben? Die gemeinsame Praxis von Verladern und Transportunternehmen zeigt, dass beide Seiten über Jahrzehnte mit den ADSp gut gefahren sind, weil eine pragmatische und nach Vertragspflichten, Haftungs- und Versicherungsrisiken weitgehend interessengerecht abgewogene Regelung bereitlag. Auf diese konnten die Akteure vertrauen. Deshalb erreichten sie bis heute eine hohe Marktakzeptanz und führten zur Rechtssicherheit.

Wo liegen jetzt die Unterschiede zwischen den ADSp und den DTLB?

Für Speditionsverträge verschlossen

Der Anwendungsbereich der DTLB beschränkt sich nach Ziffer 1.3.1. auf Transport- und Lagerverträge. Speditionsverträge sind vom Anwendungsbereich ausgenommen, und zwar völlig überraschend auch im Fall der Sam-

meladungsspedition, der Spedition im Selbst-eintritt und der in der Praxis dominierenden Fixkostenspedition. Vor diesem Hintergrund wird man der verladenden Wirtschaft eher davon abraten müssen, die DTLB in ihrer derzeitigen Fassung zu verwenden.

Ersatz für langfristige Rahmenverträge

Ein weiterer Grund, welcher sich für Verlader als nachteilig darstellt, ist die sperrige Konzeption der DTLB. Im Massen- und Tagesgeschäft, also dort, wo es schnell gehen muss, liegt der Hauptanwendungsbereich der ADSp. Die DTLB verabschieden sich von diesem Konzept, denn sie sollen ganz offensichtlich im Rahmen von langfristig angelegten Geschäftsbeziehungen angewendet werden.

Mit der Vergütung abgegoldene Leistungen

Das den ADSp zugrunde liegende Verständnis zwischen den Parteien kann man als partnerschaftlich-vertrauensvoll beschreiben. Die DTLB wollen dagegen unverkennbar die Interessen der Verlader und Transportauftraggeber stärker akzentuieren und geraten an vielen zentralen Stellen sehr einseitig zum Vorteil der Auftraggeber. Selbst Kosten, die infolge eines unregelmäßigen Verlaufs der Beförderung oder Lagerhaltung entstehen, kann der Auftragnehmer nicht geltend machen, wenn es sich bei den Kosten um sogenannte „vorhersehbare Zusatzkosten“ (was soll dies überhaupt sein?) handelt. Faktisch scheint damit beabsichtigt zu sein, dem Auftragnehmer das komplette Risiko für solche vorhersehbaren Zusatzkosten aufzuerlegen, und zwar unabhängig davon, aus wessen Sphäre diese resultieren oder von wem sie verursacht sind. Es stellt sich die Frage, ob eine solch einseitige Regelung überhaupt wirksam ist.

Haftung und Versicherung

Deutlich zum Nachteil der Transportunternehmer und Lagerhalter weichen die DTLB auch

in der Ausgestaltung der Haftungs- und Versicherungsbestimmungen von den ADSp ab. Das Haftungskonzept der ADSp gestand dem Auftragnehmer Haftungsprivilegien zu, durch die es möglich war, die Haftung überschaubar, die Versicherungsprämien niedrig und den Transportpreis wirtschaftlich zu halten. Das Konzept war angemessen, da der Auftraggeber seine ihm hierdurch entstehenden Haftungs- und Regresslücken selbst relativ problemlos durch eigene Transportversicherungen schließen konnte. Die DTLB heben das Haftungsniveau im Vergleich zu den ADSp deutlich an.

Abbruch der Logistikketten nicht geregelt

Erwähnt sei zuletzt noch, dass die für den Auftraggeber wesentlichen Punkte wie eine Vermeidung des Abbruchs der Logistikkette beziehungsweise eine Einschränkung der Fracht- und Lagerleistungen (zum Beispiel durch die Geltendmachung von Pfand- oder Zurückbehaltungsrechten) gar nicht in den DTLB enthalten sind. Hier hätte es sich im Interesse aller Beteiligten angeboten, generell die Kernrisiken sowohl für Auftraggeber als auch für Auftragnehmer durch entsprechende Vereinbarungen abzusichern (beiderseitiger Ausschluss solcher Rechte).

Ziel verfehlt

Die DTLB haben das Ziel verfehlt, das Alltags- und Massengeschäft zu vereinfachen. Die Verbände der verladenden Wirtschaft wären gut beraten, die Verhandlungen über die ADSp fortzuführen und sich auf die für die Praxis so wesentliche Vereinfachung zu beschränken. (hec)

Rechtsanwälte **Dominic Steinborn** und **Dr. Christoph Wege**, Kunz Rechtsanwälte

Weiterführende Informationen unter www.dvz.de/adsp-dtlb

Nachgefragt

Unbegrenzte Haftung ist nicht versicherbar



Axel Salzmann, Leiter Kompetenzzentrum für das Straßenverkehrsgewerbe und Logistik des Versicherers Kravag-Logistic

Was bedeutet die Vereinbarung der DTLB für den Spediteur aus Sicht eines Versicherers?

Es besteht zunächst kein Versicherungsschutz, denn bislang sind diese AGB nicht automatisch Inhalt einer Versicherung. Vor allem in der unbegrenzten Haftung liegt ein unüberschaubares Risikopotenzial für jeden Logistiker, das nicht versicherbar ist.

In welchem Umfang würden Bearbeitungskosten und Prämien steigen?

Das ist derzeit konkret nicht abzusehen. Eines steht fest: Sollten sich nicht wie in der Vergangenheit einheitliche AGB mit interessengerechten Haftungsbegrenzungen im Markt durchsetzen, werden sich die Prämien für den Spediteur gravierend erhöhen. Hinzu kommt, dass die Bearbeitungskosten nicht nur beim Versicherer, sondern auch beim Logistiker und Verlader gewaltig steigen.

Welche DTLB-Bedingungen sind versicherungsmäßig kritisch? Warum?

Dieses Bedingungsmerkmal ist in seiner Gänze als kritisch zu bewerten. Die DTLB sollen wohl die Möglichkeit bieten, Verladerinteressen unbegrenzt zu gestalten. (hec)

Wesentliche Unterschiede der ADSp

im Vergleich zu den DTLB

ADSp

Ziffer 2.1. Anwendungsbereich

Verkehrsverträge über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig, ob sie Speditions-, Fracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditions-gewerbe gehörenden Geschäfte betreffen

Bezewckter Vertragstyp

Einzeltransportauftrag im täglichen Massengeschäft des Spediteurs. Daher keine Pflicht zur Errichtung und Aufrechterhaltung eines Sicherheits-, Qualitätsmanagements- oder Notfallkonzepts wie auch keine Pflicht zur Qualitätsmessung in Leistungskennzahlen

Vertragsverständnis und Ziele

Partnerschaftlich-vertrauensvoll mit dem Ziel der Marktakzeptanz durch relativ ausgewogene Verteilung der Leistungspflichten und Haftungsrisiken

Ziffer 3. Wertdeklarationspflichten des Auftraggebers:

Wertdeklaration bei Gütern oft mit einem Wert von mehr als 50 EUR pro kg durch den Auftraggeber

Ziffer 4. Palettentausch

Bestimmung des Inhalts des erteilten Auftrags, insbesondere im Hinblick auf Gestellung und Tausch von Paletten

Ziffer 5. Zollamtliche Abwicklung

Zollamtliche Abwicklung mit besonderer Vergütung

Ziffer 16. Zusatzleistungen und Mehraufwendungen

Preise beziehen sich nur auf namentlich aufgeführte Leistungen, Nebenleistungen sind gesondert zu vergüten

Ziffer 19. Aufrechnungsverbot, Zurückbehaltungsrechte

Aufrechnungs- und Zurückbehaltungsrechte des Auftraggebers bestehen nur bei unstrittigen oder rechtskräftig festgestellten Ansprüchen

Ziffer 21.2. Abschluss einer Warenversicherung

Berechtigung des Spediteurs, eine Warenversicherung abzuschließen, wenn dies im Interesse des Auftraggebers liegt

Haftung und Versicherung

Ziffer 23, 24, 29: vom Gesetz abweichende Höchsthaftungsbegrenzungen mit dazu korrespondierender Versicherungspflicht. Haftung bei verfügbarer Lagerung oder transportbedingter Zwischenlagerung beschränkt auf 5 EUR pro kg des Rohgewichts der Sendung. Für Verluste und Beschädigungen, die sich während des Transports mit einem Beförderungsmittel ereignen, gilt nach Ziffer 23.1.2 ADSp der gesetzlich bestimmte Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten (SZR) pro kg des Rohgewichts der Sendung, jedoch nach Ziffer 23.1.4 ADSp beschränkt auf einen Betrag in Höhe von 1 Mio. EUR (oder 2 SZR, je nachdem, welcher Betrag höher liegt) pro Schadensfall und in Höhe von 2 Mio. EUR (oder 2 SZR, je nachdem, welcher Betrag höher liegt) pro Schadensereignis

Ziffer 30.

Ausschließlicher Gerichtsstand am Sitz des Spediteurs

DTLB

Ziffer 1.1. Anwendungsbereich

Lager- und Frachtvertrag, nicht für den Speditionsvertrag. DTLB sind für den Verlader daher von vornherein nur eingeschränkt brauchbar

Bezewckter Vertragstyp

Langfristige Geschäftsbeziehung. Daher umfangreiche Regelungen zur Ausgestaltung der über den Einzelauftrag hinausgehenden Vertragsbeziehung: Pflicht zur Errichtung und Aufrechterhaltung eines Sicherheits-, Qualitätsmanagements- oder Notfallkonzepts. Pflicht zur Messung der Leistungsqualität des Auftragnehmers

Vertragsverständnis und Ziele

Dominanz der Auftraggeberinteressen mit dem Ziel der Marktdurchsetzung durch Transportnachfragemacht

Ziffer 2.3.2. Wertdeklarationspflichten des Auftraggebers

Unterrichtung über den Warenwert durch den Auftraggeber nur, wenn auf seinen Wunsch eine Versicherung abgeschlossen werden soll

Ziffer 3.1.2. Palettentausch

Keine klare Regelung zu Lademitteln, insbesondere zum Palettentausch

Ziffer 3.4.2. Zollamtliche Abwicklung

Bei zollamtlicher Behandlung kein Anspruch auf zusätzliche Vergütung

Ziffer 6.2. Zusatzleistungen und Mehraufwendungen

Alle im Zusammenhang mit dem DTLB-Vertrag stehenden Leistungen und Mehraufwendungen sollen im Transportpreis enthalten und abgegolten sein

Aufrechnungsverbot, Zurückbehaltungsrechte

Kein Aufrechnungsverbot, der Auftraggeber kann gegen Frachtsprüche aufrechnen

Ziffer 7.2.3. Abschluss einer Warenversicherung

Nur bei gesondertem Auftrag

Haftung und Versicherung

Ziffer 7.1.: weitgehend Bezugnahme auf gesetzliche Haftungsregelungen mit Abweichungen zugunsten des Auftraggebers. Der Lagerhalter haftet in Höhe des Wertes des eingelagerten Gutes. Die Haftung des Frachtführers beträgt 8,33 SZR pro kg des Rohgewichts der Sendung. Eine summenmäßige Haftungshöchstgrenze pro Schadensfall oder Schadensereignis ist nicht vorgesehen

Ziffer 11.

Ausschließlicher Gerichtsstand am Sitz des AG

Quelle: Steinborn/Wege