



Was folgt auf die ADSp?

von Rechtsanwalt Dr. Tobias Eckardt* und Rechtsanwältin Hendrikje Herrmann**

Über die dringende Notwendigkeit einer Überarbeitung der ADSp (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen) aufgrund veränderter tatsächlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen (insbesondere durch das Seehandelsrechtsreformgesetz vom 20.04.2013) besteht sowohl bei der verladenden Wirtschaft als auch bei den Spediteuren Einigkeit. Mehr als zwei Jahre wurde daher unter Moderation des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) über eine Neufassung verhandelt. Ziel war es, die ADSp an die aktuelle Rechtsprechung und Gesetzeslage anzupassen und in zentralen Punkten zu modernisieren. Nunmehr sind die Verhandlungen jedoch gescheitert und die Verbände der verladenden Wirtschaft haben ihre eigenen Transport- und Lagerbedingungen vorgelegt (DTLB). Dieser JusLetter skizziert die Auswirkungen auf bestehende und künftige Verträge und versucht einen Ausblick auf die weiteren Entwicklungen zu geben.

1. Problemaufriss

Nach Angaben des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLVL) arbeiten mehr als 90 Prozent der Speditionen auf Grundlage der ADSp. Insbesondere die verladende Wirtschaft ist dennoch der Meinung, die bisherigen ADSp entsprächen nicht mehr den Realitäten und Anforderungen internationaler und zunehmend digitalisierter Logistik- und Lieferketten, so dass auch Anpassungen in den Beziehungen zwischen Spediteuren und Verladern erforderlich seien. In den letzten zwei Jahren wurden daher zwischen BDI, BGA, HDE und BWVL auf der Verladenseite und dem DSLVL Verhandlungen zur Überarbeitung der ADSp geführt, die jedoch Anfang September 2015 ergebnislos scheiterten. Grund hierfür seien letztlich laut BDI die unterschiedlichen Einschätzungen zur Zukunftsfähigkeit der ADSp sowie zu Haftungsregelungen, die sich aus Änderungen des HGB ergeben. Im Nachgang teilten die Verbände der verladenden Wirtschaft Folgendes mit: „Mit dem Scheitern der Verhandlungen haben die bisherigen ADSp keine Gültigkeit mehr. Sie können deshalb nicht mehr empfohlen und angewendet werden, weil die bisherigen ADSp für gemeinsame Bedingungen stehen, die es nun nicht mehr gibt. Die Verbände haben den DSLVL informiert, dass eine weitere Verwendung des Begriffs ADSp nicht mehr zulässig ist.“. Im Gegensatz hierzu betont der DSLVL: „Das Ende der

Verhandlungen bedeutet aber nicht das Aus für die ADSp. In allen Speditionsunternehmen können die aktuellen ADSp weiterhin als Geschäftsgrundlage verwendet werden“. Es stellt sich also die Frage: Wessen Ansicht ist zutreffend?

2. Rechtsnatur der ADSp

Bei den ADSp handelt es sich um Musterbedingungen, welche die Parteien in ihr Vertragsverhältnis einbeziehen können. Die Präambel der ADSp stellt weiterhin klar, dass es sich um eine unverbindliche Empfehlung der Verbände der beteiligten Wirtschaftsinteressen handelt. Ferner sind die ADSp Allgemeine Geschäftsbedingungen im Sinne des § 305 Abs. 1 BGB, wenn sie von einer Partei „gestellt“ werden. Dies ist nicht der Fall, wenn die Einbeziehung dem Willen beider Seiten entspricht. Außerdem haben individuell getroffene Vereinbarungen gemäß § 305b BGB grundsätzlich Vorrang vor den ADSp. Durch Individualabrede kann daher die Geltung der ADSp auf einen Bereich erweitert werden, auf den sie gem. Ziffer 2 ADSp eigentlich nicht zugeschnitten sind. Einzelne ADSp-Klauseln können so auch im Wege der Individualvereinbarung in den Vertrag einbezogen oder ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der DSLVL schon vor dem Scheitern der Verhandlungen zur Neufassung, die Verwendung der ADSp nur noch mit Ergänzungen und klarstellenden Zusätzen, insbesondere zum Anwendungsbereich von Ziffer 27 sowie zur Haftung nach Seefrachtrecht, empfahl.

Die ADSp stellen grundsätzlich keinen Handelsbrauch im Sinne des § 346 HGB dar.

3. Auswirkungen auf bestehende Geschäftsbeziehungen

Nach ihrer Präambel erheben die ADSp den Anspruch ausgewogen zu sein, da sie aus gemeinsamen Verhandlungen der Interessenverbände von Spediteuren und verladender Wirtschaft hervorgingen. Hiervon ist spätestens nach den jüngsten Äußerungen seitens der Verbände der verladenden Wirtschaft nicht mehr auszugehen.



Doch was bedeutet das für bestehende Verträge, in welche die ADSp einbezogen wurden?

Im deutschen Privatrecht gilt der Grundsatz *pacta sunt servanda*, Verträge sind einzuhalten. Die Abstandnahme von bereits im Vertrag vereinbarten ADSp kann daher nur durch eine übereinstimmende Erklärung der Vertragsparteien erfolgen. Insbesondere besteht kein Anfechtungs-, Rücktritts- oder Widerrufsrecht bei veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen, so dass auch dann keine Auflösung eines bestehenden Vertrages verlangt werden könnte, wenn man die ADSp als solch eine rechtliche Rahmenbedingung ansähe. Auch unter dem Gesichtspunkt der Störung der Geschäftsgrundlage ergibt sich aufgrund der mangelnden Gesetzesqualität der ADSp kein Anspruch auf Anpassung oder Aufhebung des Vertrages. Für „Altverträge“, in denen die ADSp vereinbart wurden, ergeben sich daher keine Änderungen.

4. ADSp unwirksam oder weiterhin vereinbar?

Die ADSp sind als Musterbedingungen AGB und wurden zunächst von allen beteiligten Verbänden empfohlen. Im Rahmen der Vertragsfreiheit sind die Parteien bei ihren Vereinbarungen nur an zwingendes Gesetzesrecht gebunden; alles andere können sie im Wesentlichen frei entscheiden. Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass ein Teil der Urheber die ADSp nunmehr für unwirksam hält und deren Verwendung nicht mehr empfiehlt. Es ist kein Grund ersichtlich, warum die ADSp nicht mehr im Wege der Individualabrede oder als AGB vereinbart werden könnten. Ob ein Vertragsschluss auf Grundlage der ADSp tatsächlich zu Stande kommt, steht naturgemäß auf einem anderen Blatt. Zukünftig wird eine stillschweigende Einbeziehung der ADSp daran scheitern, dass diese in der zuletzt geltenden Fassung nicht mehr branchenüblich verwendet werden. Es ist daher bei der beabsichtigten weiteren Verwendung der ADSp zu empfehlen, deren Geltung ausdrücklich zu vereinbaren.

5. DTLB

Nach dem ergebnislosen Ausgang der Verhandlungen mit dem DSLV haben die Verbände der verladenden Wirtschaft am 18.09.2015 die DTLB vorgelegt. Die DTLB entsprechen aus Sicht der verladenden Wirtschaft den heutigen branchenübergreifenden Realitäten in der Unternehmenslogistik. Kern der DTLB sind die Haftungsbestimmungen in Ziffer 7, die weitgehend Bezug auf die gesetzlichen Haftungshöchstregelungen nehmen. Eine summenmäßige Haftungshöchstbegrenzung pro Schadensfall (wie in Ziffer 24.4 ADSp) ist nicht vorgesehen. Insgesamt sind die DTLB (wenig überraschend) auf die Interessen der verladenden Wirtschaft zugeschnitten. Beispielsweise hat der Transportunternehmer ein Notfall-

konzept und ein Qualitätsmanagementsystem nachzuweisen; auch an die Schnittstellenkontrollen werden spezifische Anforderungen gestellt.

6. Ausblick

Der DSLV hat nach dem Scheitern der Verhandlungen bereits angekündigt, seinen Mitgliedern in Kürze aktualisierte Geschäftsbedingungen zu empfehlen. Dann werden diese, die VGBL, die DTLB und die ADSp 2003 als Bedingungswerke zur Verfügung stehen, die inhaltlich voneinander abweichen. Verweisen beide Vertragsparteien auf ihre einander widersprechenden AGB, so werden die AGB beider Teile nur insoweit Vertragsbestandteil, als sie übereinstimmen. Besteht also der Verloader auf die DTLB und der Transportunternehmer auf die ADSp, so widersprechen sich die Bedingungswerke in weiten Teilen. An die Stelle der nicht einbezogenen gegenläufigen Klauseln treten dann mit dem Rechtsgedanken des § 306 Abs. 2 BGB die gesetzlichen Bestimmungen, sofern die Parteien einverständlich mit der Durchführung des Vertrages beginnen.

An dieser Stelle ist bei der Vertragsgestaltung und Vertragsverhandlung also besondere Vorsicht geboten. Den Transportunternehmern kann darüber hinaus nur empfohlen werden, ihren bestehenden Versicherungsschutz dahingehend zu überprüfen, ob auch die Haftung nach den DTLB und die gesetzliche Haftung versichert ist.

Hinweis

Unser Jusletter beruht auf einer sorgfältigen Recherche der Rechtslage. Deren allgemeine Darstellung kann die Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles jedoch nicht berücksichtigen. Der Jusletter dient nur der Information und ist keine vertragliche Beratungsleistung. Er kann deshalb eine individuelle Rechtsberatung nicht ersetzen.

Diesen und weitere Jusletter finden Sie auf unserer Website www.ahlers-vogel.de.

Kontakt

Ahlers & Vogel _ Leer
Königstraße 32 _ 26789 Leer (Ostfriesland)
Telefon +49 (0491) 45 45 229-0
Telefax +49 (0491) 45 45 229-99
E-Mail leer@ahlers-vogel.de

Ahlers & Vogel _ Bremen
Contrescarpe 21 _ 28203 Bremen
Telefon +49 (421) 33 34-0
Telefax +49 (421) 33 34-111
E-Mail: bremen@ahlers-vogel.de



Ahlers & Vogel _ Hamburg
Schaarsteinwegsbrücke 2 _ 20459 Hamburg
Telefon +49 (40) 37 85 88-0
Telefax +49 (40) 37 85 88-88
E-Mail hamburg@ahlers-vogel.de

Ahlers & Vogel _ Rostock
Gerhart-Hauptmann-Str. 24 _ 18055 Rostock
Telefon +49 (381) 491 39-0
Telefax +49 (381) 491 39-99
E-Mail: rostock@ahlers-vogel.de

***Dr. Tobias Eckardt** promovierte nach seinem Studium der Rechtswissenschaften in Hannover über das elektronische „Bolero Konnossement nach deutschem und englischem Recht“. Er ist seit seiner Zulassung als Rechtsanwalt im Jahr 2005 bei uns im Bereich Schifffahrts- und Transportrecht sowie dem internationalen Handelsrecht tätig. Neben der Betreuung von Gerichts- und Schiedsverfahren in diesem Bereich ist er als Mitherausgeber und Schriftleiter an der Zeitschrift für Internationales Handelsrecht (IHR) beteiligt. Darüber hinaus ist Dr. Eckardt Redakteur der Zeitschrift Transportrecht; neben Veröffentlichungen in nationalen und internationalen Fachzeitschriften kommentiert er land- und seetransportrechtliche Vorschriften im Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Herr Dr. Eckardt ist u.a. Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht e.V., der Association Internationale des Jeunes Avocats (AIJA) und der German Maritime Arbitration Association (GMAA). Seit 2012 ist er Partner unserer Sozietät.

****Hendrikje Herrmann** studierte Rechtswissenschaften an der Universität Bremen mit dem Schwerpunkt internationales und europäisches Wirtschaftsrecht. Während ihres Referendariats im Bezirk des Oberlandesgerichts Oldenburg absolvierte sie auch eine Station an unserem Bremer Standort. Seit ihrer Zulassung als Rechtsanwältin im Jahr 2015 ist Frau Herrmann für unsere Sozietät tätig.