

Einbeziehung der ADSp 2017

Der DSLVL informiert über die rechtlichen Anforderungen, die bei der Einbeziehung der ADSp 2017 zu beachten sind, und gibt Hinweise, worauf Speditionsunternehmen im Hinblick auf die Neufassung der ADSp 2017 achten sollen.

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) empfiehlt gemeinsam mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), dem Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), dem Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) und dem Handelsverband Deutschland (HDE) die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017) ab dem 1. Januar 2017 zur unverbindlichen Anwendung.

Die gemeinsame Veröffentlichung der ADSp 2017 ist für den DSLVL Anlass, zum einen die Anforderungen an eine wirksame Einbeziehung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen wie den ADSp 2017 in einen Verkehrsvertrag darzustellen, zum anderen weitere Hinweise zu geben, worauf bei der Umsetzung der ADSp 2017 in der Praxis geachtet werden sollte.

Einbeziehung der ADSp 2017

Für die Einbeziehung der ADSp 2017 reicht es danach aus, wenn sie Bestandteil der allgemeinen Vertragserklärungen werden. Denn nach Ziffer 2.4 finden die ADSp 2017 keine Anwendung gegenüber Verbrauchern, so dass die in den §§ 305 Abs. 2 und 3 BGB enthaltenen Anforderungen nicht beachtet werden müssen, § 310 BGB. Für die Einbeziehung der ADSp 2017 in einen Vertrag reicht es regelmäßig aus, dass der Spediteur als Auftragnehmer bei Vertragsabschluss erkennbar darauf hinweist, dass die ADSp 2017 Vertragsinhalt werden sollen, und der Auftraggeber nicht widerspricht.

Es ist nicht notwendig, den vollständigen Text der ADSp 2017 dem Auftraggeber bei Vertragsabschluss zur Verfügung zu stellen. Jedes Speditionsunternehmen sollte dennoch überlegen, seinen Kunden über die Neufassung der ADSp zu informieren. Denn auf diese Weise kann jedes Unternehmen dokumentieren, dass eine geänderte Fassung seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen zur Anwendung kommen soll.

Die Einbeziehung der ADSp 2017 kann auch durch Rahmenvereinbarung erfolgen mit der Folge, dass den später erteilten Einzelaufträgen die ADSp 2017 zugrunde liegen. Die Vereinbarung der ADSp 2017 ist auch durch ein kaufmännisches Bestätigungsschreiben möglich, in dem auf die ADSp 2017 Bezug genommen wird, ohne dass der Auftraggeber dem widerspricht. Ist auf die ADSp 2017 im Rahmen laufender Geschäftsbeziehungen hingewiesen worden, so gelten sie bei unveränderten Umständen stillschweigend auch für andere Verträge, falls der Auftraggeber nicht deutlich widerspricht. Schließlich können für die Einbeziehung der ADSp auch Hinweise in Werbung, im Schriftwechsel oder Vertragsangeboten ausreichen, wenn der Vertragsabschluss hierauf beruht.

Dagegen reichen Hinweise nach Vertragsabschluss z.B. in Ablieferquittungen oder Rechnungen nicht aus, da Vertragsinhalte nicht einseitig geändert werden können. Jedoch können solche

Hinweise für zukünftige Vertragsabschlüsse Bedeutung erlangen, da der Spediteur damit zum Ausdruck bringt, seinen geschäftlichen Aktivitäten die ADSp 2017 zugrunde legen zu wollen.

Bei Vertragsabschlüssen mit Ausländern ist ein Hinweis in der Vertragssprache oder in einer anderen Sprache, die der Vertragspartner versteht, ausreichend. In der Regel dürfte hier ein Hinweis in englischer Sprache genügen.

Neben diesen allgemeinen Anforderungen an die Einbeziehung der ADSp 2017 sind weitere besondere Anforderungen zu beachten. Bei im Transportbereich verwendeten AGB wie die ADSp 2017 ist der in den §§ 449 und 466 Handelsgesetzbuch (HGB) verankerten Hinweispflicht zu genügen. Diese verlangen vom Verwender der ADSp 2017, also den Speditionsunternehmen, die nach den ADSp 2017 ihre Geschäfte abwickeln, ihre Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinzuweisen, dass diese Haftungsklauseln enthalten, die zu Gunsten des Speditors von §§ 431 Abs. 1 und 2, 461 Abs.1 HGB abweichen.

Bei Vertragsabschlüssen im elektronischen Geschäftsverkehr definiert § 312i Abs. 1 Nr. 4 BGB weitere Anforderungen. Danach hat der Verwender dem Vertragspartner die Möglichkeit zu verschaffen, die Vertragsbestimmungen und damit auch die ADSp 2017 bei Vertragsschluss abzurufen und in wiedergabefähiger Form zu speichern.

Der Hinweis zur Einbeziehung der ADSp könnte danach lauten:

Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 – ADSp 2017 –. **Hinweis:** Die ADSp 2017 weichen in Ziffer 23 hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages für Güterschäden (§ 431 HGB) vom Gesetz ab, indem sie die Haftung bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung und bei unbekanntem Schadenort auf 2 SZR/kg und im Übrigen die Regelhaftung von 8,33 SZR/kg zusätzlich auf 1,25 Millionen Euro je Schadenfall sowie 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis, mindestens aber 2 SZR/kg, beschränken.

In englischer Sprache:

We operate exclusively in accordance with the Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 – ADSp 2017 – (German Freight Forwarders' General Terms and Conditions 2017). **Note:** In clause 23 the ADSp 2017 deviates from the statutory liability limitation in section 431 German Commercial Code (HGB) by limiting the liability for multimodal transportation with the involvement of sea carriage and an unknown damage location to 2 SDR/kg and, for the rest, the customary liability limitation of 8,33 SDR/kg additionally to Euro 1,25 million per damage claim and EUR 2,5 million per damage event, but not less than 2 SDR/kg.

Satz 1 beinhaltet die für die Einbeziehung der ADSp 2017 notwendige Vertragserklärung. Speditionsunternehmen, die bislang auf die ADSp 2016 verwiesen haben, machen mit diesem Hinweis deutlich, dass sie nunmehr ihren Geschäften die ADSp 2017 zugrunde legen. Speditionsunternehmen, die auf die „ADSp, jeweils neueste Fassung“ hinweisen, müssen aufgrund dieser dynamischen Verweisung damit rechnen, dass „automatisch“ die ADSp 2017 Anwendung finden, jedenfalls soweit sie für den Auftraggeber günstigere Klauseln enthalten. Im Interesse der Rechtssicherheit empfiehlt der DSLV, zukünftig einen Einbeziehungshinweis zu wählen, der deutlich macht, welche Fassung der ADSp gelten soll.

Satz 2 dient der Umsetzung der gesetzlichen Hinweispflicht nach den §§ 449, 466 HGB und beginnt mit einer drucktechnisch hervorgehobenen Einleitung („**Hinweis**“). Diese Formulierung ist ebenso wie die Fettschrift rechtlich nicht zwingend geboten, erhöht aber die Transparenz. Entscheidend für die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen ist sodann der nachfolgende

Satz, der die in den ADSp enthaltenen Abweichungen von den gesetzlichen Haftungsbestimmungen der §§ 431 Abs. 1 und 2, 461 Abs.1 HGB umschreibt. Die Anforderungen an diese gesetzliche Hinweispflicht sind bislang von der Rechtsprechung noch nicht geklärt und werden in der juristischen Literatur unterschiedlich beurteilt. Aus Gründen der Rechtssicherheit empfiehlt der DSLV hier eine Formulierung, die sowohl erkennen lässt, in welchen Fällen die gesetzliche Haftungshöchstsumme unterschritten wird, als auch in welcher Höhe die Abweichung erfolgt.

In der Praxis arbeiten Speditionsunternehmen nicht nur auf Basis der ADSp, sondern auch auf Grundlage weiterer AGB, wie zum Beispiel den Logistik-AGB. Diese sind als „Zusatzmodul“ zu den ADSp konzipiert, so dass beide Klauselwerke nebeneinander zur Anwendung kommen können. Hier ist aus Transparenzgründen darauf zu achten, dass für den Geschäftspartner klar und eindeutig erkennbar ist, welche Geschäftsbedingungen für welche Tätigkeit maßgebend sein sollen. Der Einbeziehungshinweis könnte wie folgt gestaltet werden:

Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 – ADSp 2017 – und – soweit diese für die Erbringung logistischer Leistungen nicht gelten – nach den Logistik-AGB, Stand März 2006. **Hinweis:** Die ADSp 2017 weichen in Ziffer 23 hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages für Güterschäden (§ 431 HGB) vom Gesetz ab, indem sie die Haftung bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung und bei unbekanntem Schadenort auf 2 SZR/kg und im Übrigen die Regelhaftung von 8,33 SZR/kg zusätzlich auf 1,25 Millionen Euro je Schadenfall sowie 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis, mindestens aber 2 SZR/kg, beschränken.

In englischer Sprache:

We operate exclusively in accordance with the Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 – ADSp 2017 – (German Freight Forwarders' General Terms and Conditions 2017) and – if they do not apply for performing logistics services – with the Logistic-AGB (General Terms and Conditions of Logistics-Services Providers), as of March 2006. **Note:** In clause 23 the ADSp 2017 deviates from the statutory liability limitation in section 431 German Commercial Code (HGB) by limiting the liability for multimodal transportation with the involvement of sea carriage and an unknown damage location to 2 SDR/kg and, for the rest, the customary liability limitation of 8,33 SDR/kg additionally to Euro 1,25 million per damage claim and EUR 2,5 million per damage event, but not less than 2 SDR/kg.

Bei der Verwendung firmeneigener oder anderer Branchen-AGB, die die ADSp 2017 ergänzen sollen, ist Vorsicht geboten. Hier muss darauf geachtet werden, dass sich der Anwendungsbereich der Klauselwerke nicht überschneidet, im Zweifel sollte der Einbeziehungshinweis einer juristischen Prüfung unterzogen werden.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der ADSp 2017 in der Praxis

Speditionsunternehmen, die sich dafür entscheiden, zukünftig auf Basis der ADSp 2017 Geschäfte abzuwickeln, sollten auch folgende Punkte im Blick haben:

Überprüfung innerbetriebliche Abläufe

Die den Spediteur nach den ADSp 2017 treffenden Pflichten haben in vielen Punkten die nach Gesetz bestehenden und durch die Rechtsprechung definierten Pflichten des Spediteurs weiter konkretisiert. Deshalb ist es zweckmäßig, anhand des Inhalts der einzelnen ADSp-Klauseln zu ermitteln, ob innerbetriebliche Abläufe anzupassen sind.

Kundeninformation

Aus Sicht des DSLV ist es ratsam, dass Speditionsunternehmen ihre Kunden über die Neufassung der ADSp unterrichten und den Text der ADSp 2017 zur Verfügung stellen bzw. auf Downloadmöglichkeiten im Internet hinweisen. Dies dient nicht nur der Dokumentation gegenüber den Spediteurkunden, zukünftig die ADSp 2017 als Vertragsgrundlage anwenden zu wollen, zugleich könnte auch auf inhaltliche Änderungen und die inhaltliche Ausgewogenheit der ADSp 2017 als Ganzes hingewiesen werden, weil die ADSp 2017 – im Gegensatz zu den ADSp 2016 – wieder gemeinsam von den Spitzenverbänden der verladenden Wirtschaft und der Speditionsbranche erarbeitet und zur unverbindlichen Anwendung empfohlen werden, damit den Interessen beider Marktseiten Rechnung tragende Klauseln enthalten und als eine „fertig bereitliegenden Rechtsordnung“ die Abwicklung von Speditionsengeschäften für beide Vertragsparteien vereinfachen.

Versicherungsschutz

Im Hinblick auf die Anhebung der Haftungshöchstsummen insbesondere in den Ziffern 23.1.3, 23.5 und 24.4 ADSp 2017 sollten Speditionsunternehmen prüfen, ob diese Haftungssummen (zum Beispiel 1,25 Millionen Euro je Schadenfall und 2,5 Millionen je Schadenereignis) auch durch die Versicherungssummen in ihrer Verkehrshaftungspolice abgedeckt sind. Wenn nicht, muss über eine Anpassung der Versicherungssummen mit dem Versicherer oder Versicherungsmakler gesprochen werden.

Zudem sollte jedes Speditionsunternehmen, welches nach den ADSp 2017 arbeiten möchte, hierüber seinen Versicherer oder Versicherungsmakler in Kenntnis setzen. Denn im Versicherungsmarkt sind nicht alle Verkehrshaftungspolice in der Weise konzipiert, dass automatisch auch die Haftung nach den ADSp 2017 versichert ist.

Da die ADSp 2017 in Ziffer 29 erstmals eine die Haftung des Auftraggebers der Höhe nach beschränkende Klausel enthalten, sollte jedes Speditionsunternehmen vorsorglich auch die Versicherer (wie Betriebshaftpflichtversicherer, Gebäudeversicherer) unterrichten, die in einem Schadenfall möglicherweise Regress bei Auftraggebern des Spediteurs nehmen.

In der Praxis der Schadenregulierung kommt es immer wieder vor, dass Versicherer eine Schadensregulierung mit dem Hinweis ablehnen, dass ihnen mit einer solchen Vertragsklausel Regressmöglichkeiten abgeschnitten werden. Dieses in § 86 Abs. 2 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) enthaltene Aufgabeverbot betrifft aber zunächst nur ein solches Handeln des Versicherungsnehmers, das zum Verlust des Anspruchs führt oder seine Realisierung hindert; erfasst aber nicht die Fälle, wo solche Ansprüche wie bei der Vereinbarung der ADSp 2017 erst gar nicht entstehen. Der Konflikt zwischen dieser vertraglichen Dispositionsfreiheit des Spediteurs als Versicherungsnehmer und den Interessen des Versicherers, Regress nehmen zu können, wird regelmäßig in der Weise gelöst, dass § 86 Abs. 2 VVG nur bei ungewöhnlichen Abreden analog angewendet wird. Ziffer 29 ADSp 2017 enthält aber keine ungewöhnliche Abrede, da die Fälle sowohl von grober Fahrlässigkeit und Vorsatz als auch der Verletzung vertragswesentlicher Pflichten von der Haftungsbeschränkung ausgenommen sind. Darüber hinaus ist zur Beurteilung der Haftungssituation wichtig, dass Ziffer 29 ADSp keine deliktischen Ansprüche erfasst. Zudem ist auch zu erwarten, dass sich die ADSp 2017 als Branchen-AGB durchsetzen werden, und damit auch jeder Versicherer mit der Vereinbarung der ADSp 2017 und damit der Ziffer 29 rechnen muss.

Dennoch regt der DSLV an, die in Betracht kommenden Versicherer bzw. deren Makler auf diese neue Klausel in den ADSp 2017 vorsorglich hinzuweisen, um eine Gefährdung des Versicherungsschutzes von vornherein auszuschließen. Mit dieser Mitteilung würde jedes Speditionsunternehmen seinem Versicherer insoweit auch über eine denkbare Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 VVG unterrichten.

Anwendbarkeit der ADSp 2017

Wenn ein Speditionsunternehmen der unverbindlichen Empfehlung des DSLV folgt und die ADSp 2017 ab dem 1. Januar 2017 als Allgemeine Geschäftsbedingungen verwendet, finden die neuen Spediteurbedingungen auf alle nach dem 31. Dezember 2016 abgeschlossenen Verträge Anwendung, wenn sich die vertragsschließenden Parteien hierauf verständigen. Entscheidend ist der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, nicht der Zeitpunkt der Vertragsdurchführung. Erhält ein Spediteur am 19. Dezember 2016 einen Auftrag, der am 10. Januar 2017 auszuführen ist, finden auf diesen Vertrag die alten ADSp bis zur Vertragserfüllung Anwendung.

Beim Abschluss von Rahmenvereinbarungen ist zu empfehlen, die Geltung der ADSp 2017 schriftlich festzuhalten und die ADSp 2017 dem Vertrag als Anlage beizufügen, um insoweit für eine „wasserdichte“, nämlich eine schriftlich dokumentierte und von beiden Vertragsparteien unterzeichnete Vereinbarung der ADSp 2017 zu sorgen. Bestehende Rahmenvereinbarungen, in denen die Bedingungen für eine Mehrzahl von Einzelaufträgen festgelegt sind, können den ADSp 2017 unterfallen, soweit die Geltung der ADSp „in ihrer jeweils gültigen Fassung“ vereinbart ist. Da insoweit aber Zweifel bestehen können, ob damit nur auf die bei Vertragsabschluss geltende Fassung der ADSp Bezug genommen wird oder auch auf spätere Neufassungen, empfiehlt der DSLV, durch Verhandlungen mit dem Auftraggeber ein einheitliches Verständnis herbeizuführen, welche Fassung der ADSp Vertragsgrundlage sein soll. Ist in einem Rahmenvertrag auf die ADSp 2016 Bezug genommen, bleiben diese anwendbar. Auch hier ist es im Wege der Vertragsänderung möglich, die ADSp 2017 zur Anwendung zu bringen.

Sonstige Hinweise

Der DSLV stellt Ihnen auch eine grafisch gestaltete Textfassung der ADSp 2017 zur Verfügung; die im Internet unter <https://www.vvwl.de/mitgliederbereich/downloads-medien/downloads/?open=118514> sowie unter www.dslv.org abrufbar ist; sowie eine Synopse der ADSp 2016 und ADSp 2017, die es ihnen erleichtert, sich einen Überblick über die geänderten Klauseln zu verschaffen. Eine Übersetzung der ADSp 2016 in englischer Sprache wird zurzeit erstellt und wird spätestens Anfang Dezember 2016 vorliegen.