

Am 25. April 2013 ist das neue Seehandelsrecht in Kraft getreten. Dies ist für den DSLV Anlass, die im DSLV organisierten Speditions- und Logistikunternehmen nochmals auf die Notwendigkeit hinzuweisen, zukünftig einen überarbeiteten „ADSp-Hinweis“ zu verwenden. Der DSLV empfiehlt hierzu einen neuen Mustertext zur unverbindlichen Anwendung, um bestimmten Haftungsrisiken Rechnung zu tragen.

Ab dem 25. April 2013 empfiehlt der DSLV folgenden ADSp-Hinweis zur unverbindlichen Anwendung:

Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, jeweils neuester Fassung. **Diese beschränken** in Ziffer 23 ADSp die gesetzliche Haftung für Güterschäden nach § 431 HGB für Schäden im expeditionellen Gewahrsam auf 5,- Euro/kg, bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung auf 2 SZR/kg sowie ferner je Schadenfall bzw. -ereignis auf 1 Mio. bzw. 2 Mio. Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Ergänzend wird vereinbart, dass (1) Ziffer 27 ADSp weder die Haftung des Spediteurs noch die Zurechnung des Verschuldens von Leuten und sonstigen Dritten abweichend von gesetzlichen Vorschriften wie § 507 HGB, Art. 25 MÜ, Art. 36 CIM, Art. 20, 21 CMNI zu Gunsten des Auftraggebers erweitert, (2) der Spediteur als Verfrachter in den in § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB aufgeführten Fällen des nautischen Verschuldens oder Feuer an Bord nur für eigenes Verschulden haftet und (3) der Spediteur als Frachtführer im Sinne der CMNI unter den in Art. 25 Abs. 2 CMNI genannten Voraussetzungen nicht für nautisches Verschulden, Feuer an Bord oder Mängel des Schiffes haftet.

In englischer Sprache:

We operate exclusively in accordance with the latest version of the Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen - ADSp - (German Freight Forwarders' General Terms and Conditions). **These limit** in clause 23 ADSp the legal liability for damage to goods in case of damage to goods whilst in the care of a forwarder to € 5/kg, in accordance with Art. 431 of the German Commercial Code (HGB); in case of multimodal transports including sea transport to 2 SDR/kg. In addition the liability is limited to € 1 Million per damage respectively to € 2 Million per event or 2 SDR/kg whichever is the greater. The parties agree subsidiary, that (1) clause 27 ADSp does neither extend the liability nor the responsibility of the forwarder for agents, servants, employees or crewmembers beyond legal regulations as Art. 507 HGB, Art. 25 MC, Art. 36 CIM, Art. 20, 21 CMNI for the benefit of the principal, (2) the freight forwarder as a sea carrier is only liable for fault of his own part in case of risks provided in Art. 512 paragraph 2 no. 1 HGB such as default in navigation of the ship or fire on board and (3) the freight forwarder as a carrier defined in CMNI is relieved of liability in compliance with the requirements provided in Art. 25 paragraph 2 CMNI such as default in navigation of the ship, fire on board or defects of vessel.

Nachfolgend möchten wir Ihnen einige Erläuterungen über den Inhalt und die Notwendigkeit der einzelnen Textpassagen geben.

Zu Satz 1: *„Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, jeweils neuester Fassung.“*

Die ADSp sind Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) im Sinne von § 305 BGB. Da die ADSp nur auf Geschäfte Anwendung finden, an denen ein Verbraucher nicht beteiligt ist (Ziffer 2.4 ADSp), genügt es im Regelfall für die Einbeziehung von AGB wie den ADSp, dass das Speditions- und Logistikunternehmen als Verwender der ADSp im Vertragsangebot (z.B. in Preisofferten, vertragsbegründenden Schriftstücken usw.) auf die ADSp verweist und der Vertragspartner das „Angebot“ annimmt, d.h. dass er der Geltung der ADSp nicht widerspricht. Der Hinweis in Satz 1 ist also Voraussetzung für die Einbeziehung der ADSp in einen Vertrag.

Zu Satz 2: *„Diese beschränken in Ziffer 23 ADSp die gesetzliche Haftung für Güterschäden nach § 431 HGB für Schäden im expeditionellen Gewahrsam auf 5,-- Euro/kg, bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung auf 2 SZR/kg sowie ferner je Schadenfall bzw. -ereignis auf 1 Mio. bzw. 2 Mio. Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist.“*

Die neu gefassten §§ 449, 466 HGB setzen für die Einbeziehung von Haftungsklauseln in Transport-AGB, konkret der Ziffer 23 ADSp voraus, dass das Speditions- und Logistikunternehmen seinen Vertragspartner darauf hinweist, dass seine AGB „einen anderen als den gesetzlich verankerten Betrag vorsehen“. Welche konkreten Anforderungen daraus für die Einbeziehung der ADSp erwachsen, regelt das Gesetz nicht. Der Gesetzesbegründung ist nur zu entnehmen, dass der Hinweis zukünftig nicht mehr drucktechnisch besonders gestaltet (z.B. Fettschrift) sein muss. Insofern hält der DSLV in seiner Musterformulierung fest, die ausführlich, aber ohne Fettdruck, den Auftraggeber informiert. Das geschieht letztendlich aus Gründen der Rechtssicherheit, auch wenn gute Gründe dafür sprechen, dass nicht länger konkrete Haftungssummen genannt werden müssen.

Zu Satz 3 Nr. 1: *Ergänzend wird vereinbart, dass (1) Ziffer 27 ADSp weder die Haftung des Spediteurs noch die Zurechnung des Verschuldens von Leuten und sonstigen Dritten abweichend von gesetzlichen Vorschriften wie § 507 HGB, Art. 25 MÜ, Art. 36 CIM, Art. 20, 21 CMNI zu Gunsten des Auftraggebers erweitert, ...*

Ausgangspunkt für diesen Hinweis ist eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 22. Juli 2010 (AZ: I ZR 194/08) für einen Fall, wo die ADSp ergänzend zum Montrealer Übereinkommen anzuwenden waren. Die Haftungsregeln des Montrealer Übereinkommens enthalten die Besonderheit, dass keine Haftungsdurchbrechung bei qualifiziertem Verschulden des Luftfrachtführers vorgesehen ist. Soweit der Spediteur wie ein Luftfrachtführer haftet, ist danach auch seine gesetzliche Haftung undurchbrechbar, selbst dann, wenn er oder seine Mitarbeiter den Schaden vorsätzlich verursacht haben. Das Montrealer Übereinkommen selbst kennt jedoch zwei Möglichkeiten, um zu einer höheren Haftung des Luftfrachtführers als aktuell 19 SZR/kg zu kommen; zum einen durch Eintragung einer Interessendeklaration im Luftfrachtbrief und Entrichtung des vereinbarten Zuschlags zur Fracht (Art. 22 Ziffer 3 MÜ) und zum anderen durch eine - zu Lasten des Luftfrachtführers (Luftfrachtspediteurs) stets mögliche - Vereinbarung höherer Haftungssummen (Art. 25 MÜ). Letzteres beinhaltet auch die Möglichkeit, auf die im Montrealer Übereinkommen verankerten Haftungshöchstsummen zu verzichten.

Der BGH hat in der o.g. Entscheidung Ziffer 27 ADSp im Sinne eines Haftungsverzichts nach dem Montrealer Übereinkommen ausgelegt. In dem Leitsatz der BGH-Entscheidung

heißt es hierzu: *Dadurch, dass in Nr. 23.1.2 ADSp auf den "gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbetrag" verwiesen wird, ist auch die in Art. 22 Abs. 3 Satz 2 MÜ angeordnete Haftungsbegrenzung zu einer "vorstehenden Haftungsbegrenzung" im Sinne von Ziffer 27 ADSp geworden, auf die sich der Luftfrachtführer bei Vorliegen der Voraussetzungen für ein qualifiziertes Verschulden nicht berufen kann (Ziffer 27.2 ADSp).*

Art. 25 MÜ stellt eine gesetzliche Besonderheit dar, die in ähnlicher Weise nur noch in Art. 20 Abs. 4 CMNI verankert ist. Die meisten frachtrechtlichen anzuwendenden Gesetze und Übereinkommen sehen jedoch einen Wegfall der gesetzlich verankerten Haftungsbegrenzungen bei einem qualifizierten Verschulden vor. Jedoch weichen manche dieser Bestimmungen im Detail von § 435 HGB ab, der Vorbild für die Formulierung in Ziffer 27 ADSp war. Dies gilt zunächst für das Seefrachtrecht. Im Vergleich zu § 435 HGB ist § 507 HGB so ausgestaltet, dass die Haftungsbeschränkungen nicht bei einem qualifizierten Verschulden der Leute entfällt, sondern nur dann, wenn dem Verfrachter, also der Unternehmensleitung selbst, ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist. Dies ist ein wesentlicher Unterschied, der sich auch in Art. 21 CMNI für internationale Binnenschiffstransporte wiederfindet.

Schließlich ist für internationale Eisenbahntransporte auch Art. 36 CIM ähnlich wie der heute gültige § 507 HGB formuliert; allerdings ergibt sich hier aus Art. 40 CIM, dass der Beförderer für schweres Verschulden seiner Leute unbeschränkt haftet. Art. 36 CIM weicht aber in einem anderen Punkt von § 435 HGB ab. Denn Art. 36 CIM zählt die Vorschriften auf, deren Haftungsbeschränkungen bei qualifiziertem Verschulden nicht anwendbar sind. Danach lässt Art. 36 CIM die Art. 23 und 25 CIM mit den allgemeinen und bevorrechtigten Haftungsbefreiungen unberührt (Freise in MüKo-AGB, Art. 36 CIM Rdnr 4,8).

Da Ziffer 23.1.2 ADSp auf alle diese gesetzlichen Bestimmungen und Ziffer 23.1.3 ADSp zusätzlich auf § 507 HGB verweist, ist davon auszugehen, dass der BGH in all diesen Fällen Ziffer 27 ADSp im Sinne einer Haftungserweiterung auslegt. Daher dient diese Textpassage dazu, die rechtliche Stellung des Spediteurs gegenüber den Auftraggebern nicht ungünstiger als nach den gesetzlichen Vorschriften wie § 507 HGB, Art. 25 MÜ, Art. 36 CIM, Art. 20, 21 CMNI werden zu lassen.

Zu Satz 3 Nr. 2: Ergänzend wird vereinbart, dass ... (2) der Spediteur als Verfrachter in den in § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB aufgeführten Fällen des nautischen Verschulden oder Feuer an Bord nur für eigenes Verschulden haftet ...

Die neuen gesetzlichen Haftungsbestimmungen für Seefrachtverträge kennen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage keinen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden der Leute des Verfrachters oder der Schiffsbesatzung bzw. für Feuer an Bord. In diesem Punkt besteht eine Abweichung zu den Haag-Visby-Regeln, die weiterhin den internationalen Haftungsstandard darstellen. Es ist nach § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB aber zukünftig gestattet, diese Haftungsausschlüsse im Rahmen vorformulierter Vertragsbedingungen z.B. den ADSp zu vereinbaren. Da zu erwarten ist, dass deutsche Reeder in ihren (Konnossements)Bedingungen von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, vor allem aber, weil deutsche Spediteure Seefrachtverträge mit ausländischen Reedern nach deren durch Haag-Visby geprägten Rechtsordnungen

abschließen werden, ist es geboten, dass auch Spediteure diese Haftungsausschlüsse vereinbaren, um nicht in einem Schadensfall die aus diesen Tatbeständen erwachsenen Risiken tragen zu müssen. Dem trägt der ADSp-Hinweis nunmehr Rechnung, da der Spediteur in den genannten Fällen nur für eigenes Verschulden haften soll.

Zu Satz 3 Nr. 3: *Ergänzend wird vereinbart, dass ... (3) der Spediteur als Frachtführer im Sinne der CMNI unter den in Art. 25 Abs. 2 CMNI genannten Voraussetzungen nicht für nautisches Verschulden, Feuer an Bord oder Mängel des Schiffes haftet.*

Auch die CMNI, die seit 2007 auf internationale Binnenschiffstransporte anzuwenden ist, kennt in Art. 25 CMNI eine dem § 512 HGB vergleichbare Möglichkeit durch vorformulierte Vertragsbedingungen (AGB) bestimmte Haftungsausschlüsse zu vereinbaren. Nach Beobachtung des DSLV hat diese „Öffnungsklausel“ bislang keine praktische Bedeutung erlangt, obwohl die IVTB (Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt) seit 2009 entsprechende Haftungsausschlüsse vorsehen. Ob sich die Akzeptanz von Haftungsausschlüssen auf Grundlage von Art. 25 CMNI zukünftig ändern, ist kaum abzuschätzen. Da Vor- und Nachläufe gerade zu den Seehäfen häufig per Binnenschiff erfolgen, ist aber eine zunehmende Bedeutung nicht auszuschließen. Vor diesem Hintergrund wurde der ADSp-Hinweis auch in diesem Punkt ergänzt.

Dies geschieht allerdings in der Kenntnis, dass

- Art. 25 CMNI in seiner Reichweite inhaltlich anders ausgestaltet ist als § 512 HGB;
- in der juristischen Literatur zum Teil hohe Anforderungen an die Vereinbarung eines Haftungsausschlusses im Sinne von Art. 25 CMNI gestellt werden, die in dem Formulierungsvorschlag für einen ADSp-Hinweis nicht erfüllt werden können (vgl. Koller, Transportrecht, Art. 25 CMNI Rn. 2).

Insofern bleibt offen, ob mit der hier gewählten Formulierung den in Art. 25 CMNI gestellten rechtlichen Anforderungen hinreichend Rechnung getragen wird. Ob die zu Art. 25 CMNI geäußerten Ansichten ggf. auch auf § 512 HGB übertragen werden, lässt sich derzeit kaum abschätzen.

Noch eine abschließende Bemerkung: Der ADSp-Hinweis hat nunmehr einen Umfang erreicht, der es äußerst schwierig macht, diesen Hinweis auf Briefbögen und anderen vertragsbegründenden Schriftstücken unterzubringen. Dies war in den letzten beiden Monaten auch Anlass für viele Rückfragen über die Notwendigkeit dieses ausführlichen Textvorschlages. Den vorgetragenen Bedenken möchte der DSLV auch Rechnung tragen. Ziel des DSLV ist es zunächst, im Rahmen der ADSp-Verhandlungen dafür Sorge zu tragen, dass der gesamte Satz 3 Inhalt der ADSp selbst wird. Damit würde bereits über die Hälfte des Textes entfallen. Bis dahin könnte auch überlegt werden, ob im DSLV organisierte Speditions- und Logistikunternehmen im Hinblick auf die unternehmerischen Leistungsbereiche auf einzelne Hinweise in Satz 3 verzichten könnten, z.B. wenn keine internationalen Binnenschiffstransporte organisiert werden. Hier ist aber Vorsicht geboten, weil kaum auszuschließen ist, dass gelegentlich auch andere Leistungsbereiche „bedient“ werden. Kürzungen in Satz 3 sind daher mit Vorsicht anzugehen.