



Praxistipps zu den Deutschen Transport- und Lagerbedingungen

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage
2. Kritische Anmerkungen zu den Haftungsregelungen in den DTLB
3. Widersprechende AGB (DTLB vs. ADSp): Was ist für Versicherungsschutz zu tun?
4. Konsequenzen für den Versicherungsschutz

1. Ausgangslage

Die Verhandlungen zur Neufassung der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) als gemeinsames Regelwerk der Verbände der verladenden Wirtschaft und dem Deutschen Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) sind gescheitert. Stattdessen empfehlen die Verbände der verladenden Wirtschaft seit dem 18. September 2015 ihren Mitgliedsunternehmen die Anwendung der neu geschaffenen „Allgemeinen Deutschen Transport- und Lagerbedingungen“ (DTLB).

2. Kritische Anmerkungen zu den Haftungsregelungen in den DTLB

Die DTLB bergen in mehrfacher Hinsicht existenzbedrohende Risiken. Einige wesentliche Punkte stellen wir nachfolgend vor:

2.1 Nautisches Verschulden/Feuer an Bord

Ziff. 7.1.2 sieht vor, dass man nur durch individuelle Vereinbarung die Haftung für die darin genannten Risiken ausschließen kann. In der Praxis wird es jedoch recht fraglich sein, ob sich die Verladerseite auf Verhandlungen mit dem Logistiker im Einzelfall einlassen wird.

Auf der anderen Seite haben alle Reedereien die Haftung für nautisches Verschulden und Feuer/Explosion an Bord eines Schiffes in ihren Konnossementen ausgeschlossen. Das kann bedeuten, dass der Logistiker gegenüber seinem Auftraggeber voll haftet, während er auf der anderen Seite beim Reeder keinerlei Regress holen kann. Dies würde auch die Verkehrshaftungsversicherung stark belasten, welche diese Situation grundsätzlich abdeckt.



2.2 Begrenzung der Absenderhaftung

Nach § 414 HGB trifft den Absender eine verschuldensunabhängige und unbegrenzte Haftung gegenüber dem Frachtführer. Mit der Regelung in Ziff. 7.1.4 begrenzt der Auftraggeber, also der Verloader, seine Absenderhaftung gegenüber dem Spediteur auf 8,33 SZR je kg des Rohgewichts des Gutes. Dies ist zwar rechtlich zulässig, kann jedoch zu einem existenzbedrohenden Haftungsrisiko des Spediteurs führen. Vor allem wenn er selbst nicht in der Lage ist, seine (grundsätzlich über eine Betriebshaftpflichtpolice abzusichernde) Haftung gegenüber dem nachfolgenden Transportunternehmen in gleicher Weise zu beschränken.

2.3 Lagergeschäft

Ziff. 7.1.5 begrenzt die Haftung des Lagerhalters auf den dreifachen Betrag dessen, was bei Verlust zu zahlen wäre. Da das Gesetz von einer unbegrenzten Haftung des Lagerhalters ausgeht, stellt sich die Frage, wie dies zu werten ist. Im Zweifel ist von einer unbegrenzten Haftung auszugehen.

2.4 Volle Haftung bei verspäteter Vorlage einer Versicherungsbestätigung

Ziffer 7.2.2 verlangt den Nachweis eines hinreichenden (Verkehrshaftungs-)Versicherungsschutzes. Bei Nicht- oder nicht rechtzeitiger Vorlage einer entsprechenden Versicherungsbestätigung soll sich der Logistiker nicht auf die vertraglichen Haftungsbegrenzungen berufen dürfen. Eine derart weitgehende Regelung ist vom Versicherungsschutz einer Verkehrshaftungsversicherung nicht umfasst.

3. Widersprechende AGB (DTLB vs. ADSp): Was ist für Versicherungsschutz zu tun?

Der Logistiker darf auf keinen Fall den Verweis seines Auftraggebers auf die DTLB einfach ignorieren. Er muss definitiv aktiv werden. Dabei reicht es für den Logistiker nicht aus, in seiner Auftragsbestätigung auf die Vereinbarung der ADSp als Vertragsgrundlage hinzuweisen. Denn dies hätte nicht automatisch zur Folge, dass nunmehr statt der DTLB die ADSp Vertragsinhalt werden. Die Konsequenz ist dann vielmehr, dass sich die Haftungsbestimmungen nach den gesetzlichen Regelungen richten, da die DTLB- und die ADSp-Haftungsregelungen nicht übereinstimmen. So ist zum Beispiel die gesetzliche Lagerhalterhaftung – anders als die recht AGB-sicher ausgestaltete Frachtführerhaftung - als unbegrenzte Verschuldenshaftung normiert und geht somit viel weiter als die grundsätzlich versicherte Lagerhalterhaftung alleine nach den ADSp.



WICHTIG: Es besteht kein automatischer Versicherungsschutz für die Haftung nach DTLB. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine individuelle Abstimmung mit dem Versicherer für jeden einzelnen Versicherungsvertrag notwendig.

Allerdings ist eine unbegrenzte Haftung nicht lückenlos versicherbar. Deshalb empfiehlt die SCHUNCK GROUP den Logistikern, die nicht mit Erfolg die Anwendung der DTLB abwehren können oder Gefahr laufen, dass wegen sich widersprechender AGB die gesetzliche Haftung gilt, möglichst den Gleichlauf zwischen Haftung und Versicherung sicher zu stellen. Das geht in der Praxis dadurch, dass unsere Kunden mit ihren Auftraggebern wirtschaftlich vernünftige Haftungsbegrenzungen vereinbaren und so die einseitige Ausrichtung der DTLB in einem für sie existenziellen Bereich zumindest teilweise korrigieren. Sinnvoll ist es, wenn unsere Kunden mit dem Auftraggeber eine maximal an den Warenwerten orientierte Haftung vereinbaren.

Wirtschaftlich gilt der Grundsatz: Je höher die zu versichernde Haftung, desto höher sind auch die Versicherungskosten. Eine unverbindliche Formulierung, als mögliche Basis für den Gleichlauf zwischen Haftung und Versicherung, könnte z.B. wie folgt aussehen:

Variante 1: In Ergänzung zu den für diesen Verkehrsvertrag geltenden DTLB ist die Haftung gewichtsbezogen begrenzt auf... (z.B. 8,33 SZR) je Kilogramm des Roh-gewichts der Sendung.

Falls dies nicht durchsetzbar ist

Variante 2: „In Ergänzung zu den für diesen Verkehrsvertrag geltenden DTLB ist die Haftung auf EUR xy je Schadenfall und Schadenereignis begrenzt. Für die gesamte Auftragsabwicklung ist die Haftung mit EUR xy begrenzt.

Bei diesen Formulierungen im Hinblick auf Haftung und Versicherungsschutz ist zu beachten, dass eventuelle rechtliche Einschränkungen, z.B. im Hinblick auf Vorsatz und qualifiziertes Verschulden, erforderlich sind, damit die Haftungsbegrenzung tatsächlich wirksam ist.

4. Konsequenzen für den Versicherungsschutz

Aus den unter Ziff. 2 genannten Gründen ist der Versicherermarkt derzeit sehr zurückhaltend mit Zusagen zu einem entsprechenden Versicherungsschutz. Automatisch besteht auf jeden Fall kein Versicherungsschutz.



Es ist deshalb unbedingt erforderlich, dass die SCHUNCK GROUP **immer** angesprochen wird, wenn eine solche Haftungserweiterung vereinbart werden soll.

Wenn überhaupt, wollen die Versicherer den Versicherungsschutz voraussichtlich nur gegen erhebliche Prämienzuschläge zur Verfügung stellen. In welcher Höhe diese ausfallen, kann oder möchte kein Versicherer zum jetzigen Zeitpunkt klar beziffern. Es wird sich zeigen, wie sich der Versicherungsmarkt verhält.

Die SCHUNCK GROUP verhandelt aktiv mit dem Versichermarkt, um für unsere Kunden die bestmöglichen Lösungen zu erzielen. Laut DSLV - mit dem wir in engem Kontakt stehen - ist geplant, die neu überarbeiteten ADSp zum 01.01.2016 zu veröffentlichen. Es liegt im Interesse aller Beteiligten, die ein hektisches Jahresendgeschäft zu bewältigen haben werden, diesen Zeitpunkt abzuwarten.

SCHUNCK GROUP,
22. Oktober 2015