

Fallen bei Geschäftsbedingungen

DVZ Nr. 150

SERIE Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik

Donnerstag, 16.12.2010

Von Dr. Frank Wilting

Immer wieder tauchen in der Branche sogenannte gefestigte Ansichten auf, die sich bei näherer Betrachtung als Rechtsirrtümer entpuppen. Fragen von Praktikern wie auch von Logistikstudenten im Rahmen der Dozententätigkeit sind in diese „Sammlung der Rechtsirrtümer“ ebenso eingeflossen wie Hinweise aus Rechtsprechung und Veröffentlichungen.

Der Irrtum: Wenn ich als Spediteur ein Angebot abgebe, dann ist doch dem anderen klar, dass ich selbstverständlich nur auf Basis der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) arbeite. Damit gelten automatisch doch immer die ADSp.

Richtig ist: Das war einmal. Seit dem Inkrafttreten des Transportrechts-Reformgesetzes (TRG) zum 1. Juli 1998 sind die ADSp nichts anderes als Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB), so wie die AGB anderer Verkehrsträger auch. Die Zeiten sind vorbei, in denen die Rechtsprechung die ADSp als „bereitliegende Rechtsordnung“ mit automatischer Geltung im Vertragsverhältnis zu gewerblichen Spediteuren und Frachtführern einstuft. Seitdem müssen die ADSp, wenn sie gelten sollen, vereinbart werden. Das kann etwa durch einen entsprechenden Hinweis des Spediteurs zu Beginn einer Vertragsbeziehung geschehen. Um auch die Haftungsbeschränkung nach Ziffer 23 ADSp wirksam zu vereinbaren, bedarf es zudem eines drucktechnisch besonders hervorgehobenen Hinweises.

Der Irrtum: Mehr als die Frachtzahle ich grundsätzlich nicht. Daher weise ich als Verlader meinen Frachtführer in meinem Auftragsformular immer klar und deutlich darauf hin, dass ich keinerlei Standgelder für Wartezeiten übernehme. Darauf muss er sich eben einstellen.

Richtig ist: Die abwehrenden Geschäftsbedingungen des Verladers sind in diesem Punkt unwirksam. Diese Auffassung vertrat der Bundesgerichtshof, der das formularmäßige Bestellschreiben des Verladers als Allgemeine Geschäftsbedingung (AGB) angesehen hat. Die einseitige und vollständige Abwälzung von Verzögerungsrisiken, die aus dem Verantwortungsbereich des Verladers stammen, auf den Frachtführer ist mittels AGB unwirksam. Wartet also der Frachtführer etwa wegen eines Defekts oder eines Versehens im Betrieb des Verladers über die regelmäßigen Wartezeiten hinaus, so kann er zu Recht Standgeld verlangen. Anders sieht es aus, wenn im Frachtvertrag beispielsweise eine maximale, mit der Fracht abgegoltene Be- und Entladezeit ausgehandelt und vereinbart wird. Das wäre zulässig.

SERIE „RECHTSIRRTÜMER“

Darstellungen von Rechtsirrtümern sind geeignet, den eigenen Wissens- oder zumindest Meinungsstand kritisch zu hinterfragen. Was sich in Transport und Logistik an Rechtsirrtümern entwickelt hat, soll diese Serie zeigen:

Geschäftsbedingungen	16.12.2010
Verkehrshaftung	23.12.2010
Formen und Fristen	30.12.2010
Vertragsabschlüsse	6.1.2011
Be- und Entladen	30.1.2011

Der Irrtum: Als Dienstleister im Massengeschäft, der täglich Tausende von Sendungen im Sammeladungsverkehr bewältigt, kann ich nicht jedes Paket im Auge behalten. Daher klammern meine Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) Kontrollen an den Umschlagstellen aus. Für gelegentlichen normalen Schwund lasse ich mich nicht in Anspruch nehmen. Meine Kunden wissen genau, dass ich nur so die günstigen Preise halten kann.

Richtig ist: Diese AGB-Klausel ist unwirksam. Der Verzicht auf Schnittstellenkontrollen läuft nach der Rechtsprechung im Ergebnis auf eine Einschränkung der nach Paragraph 426 Handelsgesetzbuch (HGB) geforderten, wesentlichen Sorgfaltspflichten des Frachtführers hinaus. Er kann sich danach nur seiner Obhutshaftung entziehen, wenn er den Verlust des Gutes nachweislich auch bei größter Sorgfalt – und dazu gehören eben Schnittstellenkontrolle und -dokumentation – nicht vermeiden konnte. Ein solcher Haftungsausschluss ist durch AGB nicht machbar.

Der Irrtum: Die ADSp sind ein Allheilmittel. Wir berufen uns als Spediteur selbstverständlich, wie seit Jahrzehnten, auf die ADSp. Damit kann uns in der Regel nicht viel passieren, ob im Inland oder bei grenzüberschreitenden Verkehren.

Richtig ist: Vorsicht bei Auslandsverkehren. Abgesehen von den Voraussetzungen, die bei der Einbeziehung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen in den Speditionsvertrag zu beachten sind, bieten die ADSp für Inlandsverkehre einen vernünftigen Rahmen. Sobald es aber um grenzüberschreitende Verkehre geht, sieht die Sache ganz anders aus. Nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) etwa sind jegliche Abweichungen nichtig. Das gilt also für alle

Klauseln der ADSp, insbesondere natürlich die Haftungseinschränkung der Ziffer 23 ADSp, die von der CMR abweichen. Gleiches gilt für die Haftung auch unter der CIM (Eisenbahn), der CMNI (Binnenschiff) und dem MÜ (Montrealer Übereinkommen) für die Luftfracht.

Der Irrtum: Mit meinen Lokomotiven biete ich Transporte ausschließlich auf dem deutschen Gleisnetz an. Ich habe mir eigene Geschäftsbedingungen (AGB) geschrieben, in denen ich meine Haftung für Güterschäden auf zwei Sonderziehungsrechte je kg und für Verspätungen auf 5000 EUR pro Fall beschränke. Geht das?

Richtig ist: Teilweise ja. Wenn es sich um rein nationale Transporte handelt, lässt Paragraph 449 Absatz 2 Handelsgesetzbuch auch durch AGB eine Haftungsreduzierung bis auf zwei Sonderziehungsrechte zu, aber nur für Verlust oder Beschädigung des Gutes. Für Lieferfristüberschreitungen kann die Haftung nach Paragraph 431 Absatz 3 Handelsgesetzbuch (dreifache Fracht) nicht durch AGB eingeschränkt werden, was bei der summenmäßigen Beschränkung hier aber regelmäßig der Fall sein wird. Überhaupt keine Einschränkung ist bei grenzüberschreitenden Transporten nach der CIM für die Eisenbahn möglich. Und die gilt zwingend auch für die deutsche Strecke, wenn diese Teil eines einheitlichen grenzüberschreitenden Transports ist.

Der Irrtum: Als Vermieter von Eisenbahn-Güterwagen habe ich mich in den Geschäftsbedingungen der Branche umgesehen. Dort hieß es bislang vielfach, dass für jeden Waggon die Miete solange zu zahlen ist, bis der Waggon zurückgegeben und – soweit erforderlich – für eine Weitervermietung instand gesetzt wurde. Diese Klausel übernehme ich.

Richtig ist: Besser nicht, denn solche Zahlungsklauseln sind laut Rechtsprechung unwirksam, weil sie den Mieter von Güterwagen unangemessen benachteiligen. Wenn Waggons nach der Rückgabe an den Mieter reparaturbedürftig sind, könnte sich der Vermieter damit unendlich Zeit lassen und trotzdem Weiterzahlung der Miete verlangen. Mietverträge sollten für Fälle, in denen der Mieter die notwendige Reparatur zu vertreten hat, die Zahlung einer Nutzungsentschädigung für einen angemessenen Reparaturzeitraum vorsehen.

DVZ 16.12.2010



Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt –
Fachanwalt, Niedernhausen.
Kontakt über hector@dvz.de