

Wesentliche Neuregelungen der ADSp 2016 im Überblick



Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich erstreckt sich gemäß Ziffer 2.1 ADSp 2016 unverändert auf alle Verkehrsverträge (Speditions-, Lager- und Frachtverträge) und sonstige üblicherweise zum Speditionsgeschäft gehörenden Geschäfte des Spediteurs. Der Anwendungsbereich wird dabei ausdrücklich auf Verkehrsverträge des Spediteurs beschränkt, in denen dieser als Auftragnehmer auftritt. Sollten die ADSp 2016 durch schriftliche Einbeziehung in Verträgen oder in geschäftlicher Korrespondenz einbezogen werden, ist es zu empfehlen, diese Einschränkung ausdrücklich zu erwähnen. Andernfalls kann nicht sicher ausgeschlossen werden, dass die ADSp 2016 auch für den Spediteur in der Rolle des Auftraggebers gelten sollen, was möglicherweise nicht gewünscht ist.

Auftragserteilung/Vertragsschluss

Die Auftragserteilung und der Vertragsschluss ist nach wie vor formlos möglich, wengleich dies nicht mehr ausdrücklich geregelt ist. Die elektronische Kommunikation wird aber nun in Ziffer 4a.a ff. ADSp 2016 eigens geregelt.

Elektronische Kommunikation, Kontaktperson, Gleichstellung elektronischer Abliefernachweise

Als Neuheit präsentiert Ziffer 4a die Pflicht zur Benennung einer Kontaktperson. Wird keine Kontaktperson benannt, soll der Unterzeichner des Vertrags als solche gelten. Die Pflicht der einen Partei, auf Verlangen der anderen eine Kontaktperson zu benennen, folgt als vertragliche Nebenpflicht aus dem Gesetz. In den ADSp hätte man auf eine Wiederholung dieser gesetzlichen Pflicht verzichten können.

Nach Ziffer 4a.4 ADSp 2016 ist jede Partei zum elektronischen Datenaustausch berechtigt, wenn die Parteien den elektronischen Austausch von Daten unter Verwendung „elektronischer Standards“ zur Auftragsdurchführung vereinbart haben. Diese Regelung hat rein deklaratorischen Charakter, da sich die geregelte Rechtsfolge bereits aus dem Gesetz ergibt. Das von den Kritikern der ADSp 2003 behauptete, von der Digitalisierung des Transportgeschäfts

angeblich ausgelöste Regelungsbedürfnis besteht in Wirklichkeit nicht. Es ist eine Binsenweisheit, dass zum Abschluss und zur Abwicklung von Verträgen neu verfügbare Kommunikationsmittel eingesetzt werden können, wenn die Parteien dies vereinbaren.

Nach Ziffer 4a.5 ADSp 2016 haben die Parteien dafür zu sorgen, dass das jeweils eigene IT-System geeignet, betriebsbereit und sicher ist.

Nach Ziffer 4a.6 ADSp 2016 sollen elektronisch oder digital erstellte Dokumente, insbesondere Ablieferungsbelege, schriftlichen Dokumenten gleichstehen.

Vorvertragliche Informationspflichten

Nach Ziffer 3 ADSp 2016 treffen den Auftraggeber gesteigerte Informationspflichten. Nach Ziffer 3.1 ist der Auftraggeber verpflichtet, den Spediteur rechtzeitig vor Auftragserteilung über alle wesentlichen die Ausführung des Auftrags beeinflussenden Faktoren zu unterrichten. Der Umfang dieser in Ziffer 3.1 bis 3.3 ADSp 2016 katalogisierten Pflichten ist im Vergleich zu den ADSp 2003 angewachsen. Unverändert besteht die Pflicht zur Deklaration besonderer Güterarten, insbesondere zur Deklaration wertvoller und diebstahlsgefährdeter Güter. Bei diesen Güterarten hat der Auftraggeber den Spediteur gemäß Ziffer 3.3 ADSp 2016 in Textform über Art und Wert des Gutes und das bestehende Risiko zu informieren. Neu ist, dass Ziffer 3.6 nun eine eigene Definition für diebstahlsgefährdete Güter enthält. Praxisrelevanter dürfte aber die Neuregelung in Ziffer 3.3 ADSp 2016 sein, wonach als wertvoll nicht nur wie bisher Güter mit einem Wert von mindestens 50 EUR/kg gelten, sondern daneben auch Packstücke mit einem Wert von mindestens 10.000 EUR. Wertvolles und damit deklarationsbedürftiges Gut kann zukünftig also auch unabhängig vom Gewichtswert gegeben sein.

Besondere Leistungspflichten, insbesondere Palettentausch, Ver- und Entladung

Besondere Leistungspflichten treffen den Spediteur gemäß Ziffer 4.1 ADSp 2016 nur bei gesonderter Vereinbarung und nach Ziffer 4.2 ADSp 2016 nur gegen gesonderte Vergütung. Zum Kreis dieser Zusatzleistungen zählen unter anderem die Verpackung, Verladung und Entladung des Gutes, seine Verwiegung, Untersuchung wie auch Maßnahmen zu seiner Erhaltung oder Besserung. Auch eine Sendungsverfolgung muss gesondert vereinbart werden.

Prominenteste vergütungspflichtige Sonderleistung ist der Palettentausch. Die Verfasser haben die Regelung in Ziffer 4.1.3 zum Anlass genommen, die Palettentauschpflichten unter Buchstaben a.-e. detaillierter als bisher unter Beachtung der dazu ergangenen Rechtsprechung zu regeln. Ist ein Palettentausch zwischen den Parteien vereinbart, sind tauschfähige Paletten Zug um Zug zu tauschen. Als tauschfähig gelten Europaletten der Qualitätsstufe C (Qualitätsklassifizierung gemäß EPAL /GS 1 Germany Stand 2015). In Ziffer 4.1.3 e. ADSp 2016 ist geregelt, dass der Spediteur nur dann zur nachträglichen Abholung ohne sein Verschulden nicht getauschter Paletten verpflichtet ist, wenn ein neuer Auftrag hierzu erteilt wird. Hier fragt sich allein, ob der Spediteur einen entsprechenden Antrag auf Abschluss eines Abholvertrags ablehnen darf oder nicht. Die Regelung unterscheidet hier nicht sauber zwischen den Begriffen „Auftrag“, „Vertrag“ und „Antrag“. Ein bei Nichttausch ausgestellter Palettenschein quittiert allein den Nichttausch, begründet nach Ziffer 4.1.3 c. aber keine weitergehenden Pflichten des Spediteurs. Wirkt der Fahrer entgegen der fehlenden Verpflichtung des Spediteurs an der Ver- oder Entladung mit, bestimmt Ziffer 4.1.4, dass diese Mitwirkung, wenn sie nicht eigenmächtig durch den Fahrer erfolgt, auf Risiko des Auftraggebers erfolgt. Wengleich dies im Grundsatz geltender Rechtsprechung entspricht, wird diese Regelung die bestehenden Probleme bei der Zurechnung von Pflichten und der Bemessung von Haftungsquoten bei Güterschäden, die sich während der Ver- oder Entladung unter Mitwirkung des Fahrers ereignen, voraussichtlich nicht vollständig lösen können, da insoweit eine Einzelfallbetrachtung nicht zu vermeiden sein wird.

Ladungssicherung und Schnittstellenkontrollen

Nach Ziffer 7.1 hat der Spediteur, der an mehr als einer Stelle ver- oder entlädt, für eine durchgängige Ladungssicherung der auf dem Fahrzeug befindlichen oder verbleibenden Güter zu sorgen. Nach Übernahme des Gutes an Schnittstellen hat der Spediteur die Packstücke auf Vollzähligkeit, Identität und Freiheit von äußerlich erkennbaren Schäden zu überprüfen. Neu ist hierbei die in Ziffer 7.3 enthaltene Definition des Begriffs der Schnittstelle. Als Schnittstelle gilt neben dem Übergang eines Packstückes von einer Rechtsperson auf eine andere nun auch der Übergang von einer Haftungsordnung in eine andere. Diese Definition ist für den Spediteur mit rechtlichen Auslegungsrisiken und Anwendungsrisiken verbunden. Er muss sich hier für jeden Transport über die geltenden Haftungsregime informieren. Die Neuregelung setzt es als möglich voraus, dass sich das Haftungsregime während der Beförderung ändern kann, während sich das Gut in der Obhut ein und derselben Rechtsperson befindet. Ein solcher Fall ist beim Übergang von der Lagerung in eine Beförderung, aber auch beim Intermodaltransport, insbesondere unter Einschluss einer Luftbeförderung denkbar. Unklar bleibt, ob nach dem Gesetz wechselnde Haftungsregime durch vertragliche Regelungen so angeglichen werden können, dass keine Schnittstellenkontrolle mehr erforderlich ist. Hierfür spricht der Zweck der Vorschrift, einen bekannten Schadensort mit einer dazu bekannten Haftungsfolge ermitteln zu können. Nicht aber das Recht, ein bereits abgeliefertes und damit aus der Obhut des Spediteurs in den berechtigten Besitz des Empfängers übergegangenes Gut zu dessen Lasten und unter Verletzung dessen berechtigter Besitz- oder Eigentumspositionen herauszuverlangen.

Standgeld

Der gesetzliche Standgeldanspruch des Frachtführers, der über die Ver- oder Entladezeit hinaus auf die Ver- und Entladung warten muss, ist in der Praxis mit Schwierigkeiten verbunden. Eine der Schwierigkeiten ist in Ziffer 11 ADSp 2016 gelöst worden, nämlich die der Bestimmung einer angemessenen Ladezeit. Nicht gelöst haben die Verfasser der ADSp 2016 die ebenso bedeutende Streitfrage nach der Höhe des zu leistenden Standgelds. Hier erscheint eine Pauschalierung über die ADSp allerdings auch nahezu nicht umsetzbar, da die Gerichte regional unterschiedliche Standgelder ansetzen und damit Wirksamkeitsrisiken bestehen würden.

Leistungshindernisse bei Übernahme und Ablieferung

Für Beförderungs- und Ablieferungshindernisse bestimmt Ziffer 12 eine Pflicht des Spediteurs zur Einholung von Weisungen. Das entspricht der gesetzlichen Regelung, die etwa in den Paragraphen 418, 419 HGB auch einen Vergütungsanspruch des Frachtführers normiert, vorausgesetzt, das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ist nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen. Diese Regelung erklärt Ziffer 12.1 ADSp 2016 entsprechend auf den Fall anwendbar, dass der Spediteur das Gut nicht oder nicht rechtzeitig übernehmen kann. Der Auftraggeber kann, analog Paragraph 419 HGB Weisungen erteilen, mit anderen Worten: Den Vertragsinhalt einseitig ändern. Der Auftraggeber ist also nicht nur berechtigt, Schadensersatz statt der Leistung zu verlangen und den Schaden hinzunehmen, sondern auch, vom Spediteur eine Ersatzleistung zu verlangen.

Für den Fall, dass der Empfänger nicht rechtzeitig mit der Entladung beginnt, stehen dem Spediteur die Rechte aus den Paragraphen 419, 418 HGB zu; er kann nach Einholung einer Weisung eine gesonderte Vergütung verlangen, wenn er das Entladehindernis nicht zu vertreten hat.

Haftung

Auch die neuen ADSp 2016 sehen Haftungsbeschränkungen des Spediteurs vor. Diese orientieren sich für Güterschäden (Verlust und Beschädigung) in der Obhut des Spediteurs am gesetzlichen Vorbild der Paragraphen 429 ff. HGB. Wertersatz für Güterschäden ist danach der Höhe nach begrenzt auf einen Betrag von 8,33 Sonderziehungsrechten pro kg des Rohgewichts der Sendung beschränkt. Diese Haftungsbeschränkung gilt nach Ziffern 23 und 24 ADSp nicht nur in den Fällen, in denen der Spediteur schon nach dem Gesetz wie ein Frachtführer haftet. Auch in den Fällen, für die das Gesetz statt der frachtrechtlichen Obhutshaftung eine Verschuldenshaftung des Spediteurs vorsieht oder in denen der Spediteur mit verfügbaren Lagerungen beauftragt ist, ist die Haftung des Spediteurs nach den ADSp 2016 grundsätzlich auf 8,33 Sonderziehungsrechte pro kg des Schadensgewichts begrenzt.

Dies stellt im Vergleich zur gesetzlichen Regelung eine für den Spediteur erhebliche Haftungserleichterung dar. Im Vergleich zu den ADSp 2003 aber haftet der Spediteur nun mit den ADSp 2016 strenger: Die bislang in Ziffern 23 und 24 ADSp 2003 enthaltene Haftungsbeschränkung für Güterschäden auf lediglich 5 EUR pro kg des Rohgewichts der Sendung für Güterschäden im speditionellen Gewahrsam einschließlich der verfügbaren Lagerung ist entfallen. Insofern haftet der Spediteur im Vergleich zu den ADSp 2003 nun nach derzeitigem Kurs des Sonderziehungsrechts etwa auf den doppelten Betrag. Für andere als Güterschäden haftet der Spediteur der Höhe nach begrenzt auf das Dreifache dessen, was bei Verlust der Sendung an Wertersatz zu leisten wäre. Die Haftung des Spediteurs aus Verkehrsverträgen unter Einschluss einer Seebeförderung ist der Höhe nach begrenzt auf einen Betrag von 2 Sonderziehungsrechten pro kg des Rohgewichts der Sendung.

Ferner sehen die ADSp 2016 Haftungshöchstsummen pro Schadensfall vor. Bei Güterschäden mit Ausnahme von Schäden aus verfügbaren Lagerungen beträgt die Höchstersatzsumme pro Schadensfall 1 Mio. EUR oder 2 Sonderziehungsrechte pro kg des Rohgewichts der Sendung, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Die Haftung für andere als Güterschäden ist pro Schadensfall summenmäßig begrenzt auf einen Betrag von 100 000 EUR.