



Foto: Otte

Transportrecht-Experte Professor Karsten Otte von der Universität Mannheim

„Verlust von vertraglich sicherbaren Rechtspositionen“

Zahlreiche Regeln zum Fracht- und Speditionsrecht sind AGB-fest (§ 449, 466 HGB), einer Regelung durch AGB also nicht zugänglich. Abgrenzungszweifel, ob ADSp oder Logistik-AGB sachlich auf eine Leistung anwendbar sind, gehen AGB-rechtlich zu Lasten des Verwenders. Nur wenn man Speditions- und frachtvertragliche Elemente eines Logistikvertrages von vorneherein sicher ausscheiden kann, ist eine weitreichende Gestaltung des Logistikrechts durch AGB möglich.

Versteht man Logistik als umfassende Gestaltung von Güterverfügbarkeit im Rahmen der Supply Chain, die den ganzheitlichen Anspruch einer koordinierten Gesamtleistung, mithin ein komplexes Projektmanagement, verfolgt, so findet sich die Auslagerung von Logistikleistung außer in

schuldrechtlicher auch in arbeits-, gesellschafts- und immobilienrechtlicher Einkleidung. So kann die Übernahme ganzer Unternehmensteile vom Auftraggeber als Betriebsübergang qualifiziert werden, mit der Folge, dass die bislang beim Auftraggeber tätigen Mitarbeiter gemäß § 613a BGB Mitarbeiter des Logistikunternehmens werden. Regelungsbedürftig mögen hier die Rechtsfolgen bei frühzeitiger Vertragsbeendigung oder das Verhalten gegenüber den betroffenen Arbeitnehmern bei Beachtung von Datenschutz und Informationspflicht sein.

Ein pauschalierender einseitiger Formulierungsvorschlag zu Ausgleichs- oder Rückübertragungsansprüchen beim Betriebsübergang ist denkbar, kann aber möglicherweise nicht randscharf die konkreten vertraglichen Interessen der Vertragspartner im Einzelfall abbilden. Das konzidiert auch Ziff. 8 der Logistik-AGB mit zurückhaltendem Verweis auf die individualvertragliche Regelung.

Die Übertragung von Logistikleistungen kann auch gesellschaftsrechtlich eingekleidet sein, indem sich Logistikunternehmer und Auftraggeber nicht nur in Joint Ventures, sondern als Mitgesellschafter zusammenschließen, um die ausgelagerte Logistikleistung durch ei-

nen neuen Rechtsträger erbringen zu lassen.

Bei der Gestellung von Lagerkapazität durch den Logistikleister können zudem mietvertragliche Aspekte gegebenenfalls mit protokollierungsbedürftigen Kaufoptionen oder Vorkaufsrechten überwiegen. Für die vorgenannten Regelungsbereiche ist die Verwendung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen möglich, in der Regel aber kaum üblich, weil es weniger um die Vertragsabwicklung als um die grundlegende Formulierung der synallagmatischen Leistungspflichten geht.

Die in Ziff. 14 Logistik-AGB vorgesehene gestaffelte Haftungsbegrenzung (20.000 Euro pro Schadensfall, 100.000 Euro für Serienschaden und 500.000 Euro Jahreshöchstsumme) ist eine wohl-

„Anwendung nicht scharf abgrenzbar“

tende Abkehr von der Gewichtsbezogenheit, die bei hochwertigen Gütern fast immer enteignende Züge aufwies. Sie kann aber im Zuliefer- und Montagebereich leicht erreicht werden. Die Ersetzung durch höhere Haftungshöchstbeträge gegen Zahlung eines Haftungszuschlags macht doch wieder individuelles Aushandeln notwendig. Die Erstreckung der Haftungsbegrenzung auf außervertragliche Ansprüche in Ziff. 14.2 meint natürlich nur solche des Auftraggebers und zeichnet § 434 HGB nach. Sonst wäre die Regelung drittbelastend. Sinnvoll ist jedenfalls die Pflicht des Auftragnehmers zur Eindeckung einer entsprechenden Haftpflichtversicherung. Die Durchbrechung der Haftungsgrenzen bei qualifiziertem Verschulden in Ziff. 15 erinnert an § 435 HGB. Hier wäre vielleicht eine klare Beweisregel hilfreich, um der ausufernden deutschem Rechtsprechung zur Einlassungsbiliegenheit zu begegnen.

Neben der Bedeutung für das Haftungsrecht spielt die vertragliche Qualifikation von Leistungspflichten des Logistikunternehmens auch eine Rolle für die Entscheidung anderer Rechtsfragen, etwa des gesetzlichen Pfandrechts. Der zu einer Leistung Verpflichtete erwirbt in den gesetzlich geregelten Fällen ein

Pfandrecht an dem von ihm erstellten Werken (§ 647 BGB), an dem von ihm beförderten Gut (Frachtführerpfandrecht, § 441 HGB) oder an dem in seiner speziellen Obhut befindlichen Gut (Spediteurspfandrecht, § 464 HGB). Inhaltlich bestehen zwischen den Pfandrechten erhebliche Unterschiede. Das frachtrechtliche Pfandrecht geht über das werkvertragliche Pfandrecht insoweit hinaus, als es auch inkonnexe, unbestrittene Forderungen sichert, die aus anderen Speditions-, Fracht- oder Lagerverträgen zwischen den gleichen Vertragsparteien herrühren. Das regeln in Ziff. 10 auch die Logistik-AGB. Zu beachten ist aber auch die Bestimmung des Rangverhältnisses zwischen verschiedenen Vertragspfandrechten bzw. Vertragspfandrechten und anderen Sicherungsrechten. Im Grundsatz gilt das Prioritätsprinzip, nach welchem das früher entstandene Pfandrecht dem später entstandenen vorgeht (§ 1209 BGB). Abweichend davon begründet § 443 HGB ein umgekehrtes Prioritätsprinzip, nach dem das später entstandene, beförderungsbezogene Frachtführer- oder Spediteurspfandrecht dem früher entstandenen Frachtführer- oder Spediteurspfandrechten im Sinne von § 443 HGB vorgeht. Dies gilt indes nicht uneingeschränkt. Ein früheres Werkunternehmerpfandrecht hingegen würde den beförderungsbezogenen Pfandrechten weiterhin vorgehen. Hierzu schweigen die Logistik-AGB. Mit ihnen erwirbt der Auftragnehmer praktisch ein Vertragspfand. Gesetzliche Pfandrechte bleiben wegen des Typenzwangs daneben bestehen und damit das Rangproblem untereinander und im Verhältnis zum vertraglichen Pfandrecht nach Ziff. 10. Der Auftraggeber hat den Auftragnehmer nach Ziff. 16 von Produkthaftungsansprüchen Dritter freizustellen. Hier ist fraglich, ob der Auftragnehmer als Mithersteller/Zulieferer von berechtigt gegen ihn erhobenen Produkthaftungsansprüchen so leicht soll freigestellt werden können und damit die gesetzlich beabsichtigten Steuerungseffekte des Haftungsrechts unterlaufen werden sollen. Produkthaftungsansprüche Dritter fallen zudem nicht unter die Haftungsbeschränkung von Ziff. 14, sondern denen nach ProdHG. Gegen einen insolventen Auftraggeber nützt schließlich auch der Freistellungsanspruch nichts. Er müsste versichert sein.



Foto: BME

Sebastian Schröder, Rechtsexperte des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME)

Der BME begrüßt den Ansatz, Tätigkeiten, die von Logistikunternehmen erbracht werden, allerdings keine typischen im HGB geregelten Fracht-, Speditions- sowie Lagergeschäfte darstellen, durch Musterbedingungen zu standardisieren und damit für das operative Geschäft zwischen verladender Wirtschaft und Logistikunternehmen zu vereinfachen. Die so genannten Logistik-AGB sind hierfür jedoch aus unserer Sicht keine geeignete Vertragsgrundlage: Im Wesentlichen finden die vorgestellten Logistik-AGB keinen fairen Ausgleich zwischen den Interessen der auftragnehmenden Unternehmen und der verladenden Wirtschaft. Sie regeln daher die Geschäftsbeziehung zwischen beiden Partnern nicht ausgewogen und interessengerecht. Darüber hinaus sind die Logistik-AGB inhaltlich nicht ausreichend und zum Teil in sich nicht schlüssig. Solange für einzelne Tätigkeitsbereiche keine speziellen Musterbedingungen existieren, kann nur empfohlen werden, derartige Geschäfte – so wie mit anderen Anbietern auch – auf der Basis von individuellen Werkverträgen sowie präzise formulierten Leistungs-spezifikationen abzuschließen und abzuwickeln. Die Logistik-AGB können allenfalls ergänzend als Checkliste für die Ausarbeitung eines Individualvertrags dienen. Die Logistik-AGB werden sich daher auch nicht als Standard durchsetzen, wie auch die ADSp seit der Reform des Transportrechts Ende der 90er Jahre zunehmend in die Kritik geraten sind. Innerhalb der gesamten Logistik-AGB – beginnend mit der Regelung zum Anwendungsbereich (§ 1) – fällt auf, dass die zu erbringende Leistung uneinheitlich benannt wird („logistische (Zusatz-)Leistungen“, „die logistischen Leistungen“, „einzelne, mangelbehaftete

„Die Logistik-AGB werden sich nicht durchsetzen“

logistische Leistung“). Rechtssicherheit hinsichtlich der zu vereinbarenden Tätigkeitsbereiche und der anzuwendenden Regelungen wird so nicht hergestellt. Unklar bleibt insbesondere der Anwendungsbereich der so genannten Logistik-AGB.

Nur eine positive Beschreibung des sachlichen Anwendungsbereichs – also anhand der tatsächlich erbrachten Leistungen – ist sachdienlich und schafft damit für die Beteiligten Rechtssicherheit. Eine solche positive Beschreibung sehen die Logistik-AGB nicht vor. Vielmehr wird lediglich eine negative Abgrenzung zu den Allgemeinen Spedition- sowie Lagerbedingungen (ADSp) vorgenommen. Mit diesem gewählten Ansatz entstehen mannigfaltige Abgrenzungs- und Anwendungsprobleme, wenn z.B. die ADSp zwischen den Parteien nicht vereinbart werden, oder möglicherweise in Zukunft weitere Fassungen der ADSp mit einem geänderten, weitergehenden sachlichen Anwendungsbereich entwickelt werden. Dieses Problem sehen übrigens die Verfasser der Logistik-AGB selbst, ohne dass sie es einer angemessenen Lösung zuführen, wenn sie für den Fall, dass ein Sachverhalt nicht einer Vertragsordnung zugeordnet werden kann, den Vorrang der Logistik-AGB vor den ADSp regeln.

Die beispielhafte Aufzählung möglicher zusätzlicher Logistikleistungen in § 1.1 der Logistik-AGB zeigt durch das Aufzählen einfacher bis komplexer Tätigkeiten, dass hier vieles „über einen vertraglichen Kamm geschert“ werden soll, was rechtsgeschäftlich ausdifferenziert werden muss. Komplexe Leistungen bedürfen sachgerechter Regelungen. Die Vertragsparteien müssen wissen, wer was macht und wer wofür verantwortlich ist.

Die Regelungen insgesamt orientieren sich einseitig an den Interessen der Logistikbranche und deren Versicherern. Das Interesse der verladenden Wirtschaft an Verträgen, die für eine ordnungsgemäße Erfüllung der Leistungspflichten des Dienstleisters sorgen, findet sich in den Logistik-AGB nicht wieder. Ein angemessener Ausgleich der Interessen, wie dies bei einer Orientierung an dem gesetzlichen Leitbild des Werkvertrags möglich gewesen wäre,

ist nicht festzustellen. Wir müssen ferner feststellen, dass viele einzelne Regelungen sowie deren Zusammenspiel nicht zu einer für beide Seiten interessengerechten Lösung führen. Einige Regelungen sind in diesem Zusammenhang überflüssig (z. B. § 8 zum Betriebsübergang), andere fehlen ganz.

Insbesondere sind folgende Regelungsgehalte kritisch zu sehen:

- Sollen gemeinsame IT-Schnittstellen (z.B. zur Sicherstellung einer Just-In-Time Produktion und Lieferung, einer EDI-Schnittstelle) geschaffen werden, kann nur angeraten werden, eine individuelle Regelung zu treffen. Die Regelungen in § 2 der Logistik-AGB sind hierfür nicht ausreichend. Zudem sollte jeder der Beteiligten seine eigenen Kosten tragen.

- Je nach Leistung, die der Logistikdienstleister erbringen soll, erscheint eine Regelung über die Mitwirkungsobliegenheiten des verladenden Unternehmens sinnvoll. Fraglich ist allerdings, ob die in den Logistik-AGB aufgeführten Mitwirkungspflichten in jedem Falle ausreichend oder gar für sämtliche von den Verfassern der Logistik-AGB angedachten Anwendungsbereiche stets erforderlich sind. Unklar bleibt, was die Verfasser mit dem in Anführungsstrichen gesetzten „Systemführer“ meinen.

- Sofern die verladende Wirtschaft externe Leistungen und das damit verbundene Know-how/Qualitätsstandards einkauft, sollte der Logistikdienstleister nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet sein, Vorgaben auf Umsetzbarkeit, Zweckerreichung etc. zu prüfen (§ 5).

- Grundsätzlich sind Regelungen zur Vertragsanpassung wünschenswert, um dynamisch auf geänderte Situationen reagieren zu können. Die hierfür vorgesehene Regelung in den Logistik-AGB enthält jedoch keine interessengerechte Lösung. Der Auftragnehmer erhält beispielsweise das Recht zur kurzfristigen Vertragsbeendigung, wenn eine Vertragsanpassung, auf Grund veränderter Kosten für Energie, Personal oder öffentlichen Abgaben, nicht zustande kommt. Mit diesem Druckmittel könnte

der Auftragnehmer versuchen, Kalkulationsirrtümer auf den Auftraggeber abzuwälzen.

Generell ist eine solche Regelung nicht zielführend. Man kann davon ausgehen, dass Zurufgeschäfte einen eher kurzfristigen Charakter haben. Um mögliche Konflikte bei längerfristigen Geschäftsbeziehungen wegen geänderter Umstände zu vermeiden, sollte besser über alternative, angemessenere Klauseln verhandelt werden.

„Angemessener Ausgleich der Interessen fehlt“

- Die Regelungen zu Aufrechnungs-, Zurückbehaltungs- und Pfandrecht sind nicht angemessen.

- Die Regelungen zur Mängelhaftung sowie zur Haftung sind ebenfalls nicht interessengerecht. Hier findet eine einseitige Risikoverlagerung zu Lasten der verladenden Wirtschaft statt, insb. im Hinblick auf die summenmäßigen Haftungsbegrenzungen und die Übernahme des Produkthaftungsrisikos im Innenverhältnis. Dies gilt ebenfalls für die unter „Schlussbestimmungen“ versteckte Klausel § 20.3. Eine Abnahmefiktion, wie in den Logistik-AGB vorgesehen, ist nicht interessengerecht und daher abzulehnen.

- Die Verjährungsfrist sollte 3 Jahre betragen und nicht 1 Jahr (Prio.).

- Die Haftpflichtversicherung muss einschließlich Garantienzeiten und Verjährungsfristen gelten.

- Gerichtsstand und Erfüllungsort sollten sich nach dem Auftraggeber richten. Aus unserer Sicht fehlen im Übrigen weitere Regelungen, die stets zu berücksichtigen sind:

- Verbindliche vertragsstrafenbewehrte Lieferzeit,

- Regelungen zu qualifizierten Personal,

- Regelungen zum Ausschluss von Subunternehmern,

- Einseitige Änderungsbefugnisse im Rahmen der Zumutbarkeit

- Festpreise und Zahlungsbedingungen.

Je nach zu erbringender Leistung müssen weitere Regelungen aufgenommen werden. Leistungen wie Call-Center-Betrieb, Montage oder Entsorgungsmanagement bedürfen wegen ihrer Komplexität angemessener und leistungsspezifischer Regelungen. Dies bilden die vorgelegten Logistik-AGB nicht ab.