

7 Fragen – 7 Antworten zu den DTLB

1. Warum haben sich die Verladerverbände mit dem DSLV nicht auf die Überarbeitung der ADSp verständigen können?

Nachdem das neue deutsche Seehandelsrecht im März 2013 in Kraft getreten war, forderte der DSLV eine Überarbeitung der ADSp, da einzelne Regelungen in dem neuen deutschen Seehandelsrecht die Position der Verlager etwas stärkten. Der DSLV forderte, dass Regelungen in die ADSp aufgenommen werden, die für den Verlager begünstigende Regelungen nach dem neuen deutschen Seehandelsrecht wieder ausschließen. Die Verladerverbände waren hiermit nicht einverstanden und stellten bei der Prüfung der ADSp fest, dass die aktuelle Fassung der ADSp die Interessen der Verlager grundsätzlich zu wenig berücksichtigt, nicht zeitgemäß ist und von den Verladerverbänden und ihren Mitgliedsfirmen nicht mehr empfohlen werden kann. Sie schlugen dem DSLV daher vor, ausgewogene neue ADSp zu erstellen, die die gesetzlichen Bestimmungen als Basis haben und im Weiteren die für die Verlager und die Frachtführer/Spediteure erheblichen Sachverhalte zusätzlich klären.

Die Verlager wollten mit der Neufassung der ADSp insbesondere erreichen, dass Logistikketten sicherer werden, marktübliche Standards eingehalten werden und die Spediteure über Qualitätsmanagementsysteme verfügen, durch die die Belastbarkeit der Logistikketten gesichert wird. Wesentlich für die Verlager war zudem, eine feste Vergütung für die Leistung der Spediteure vereinbaren zu können und nicht fortwährend Nachforderungen der Spediteure für Leistungen ausgesetzt zu sein. Darüber hinaus sollte die Haftung der Verlager der Höhe nach begrenzt werden.

Im Laufe der Verhandlungen der Überarbeitung der ADSp stellte sich leider heraus, dass die Parteien in den o.g. wichtigen Punkten keine gemeinsame Lösung finden. Der DSLV schloss gemeinsame Vereinbarungen aus, die Qualitätsmanagementsysteme und eine feste Vergütung enthielten. Er forderte zudem, dass Regelungen in die ADSp aufgenommen werden, die den Verlager begünstigende Regelungen aus dem neuen deutschen Seehandelsrecht wieder ausschließen. Die Verhandlungen wurden daraufhin ergebnislos beendet.

2. Was hat sich in den DTLB gegenüber den ADSP geändert? Was ist der Vorteil der DTLB gegenüber den ADSp?

Mit den neuen DTLB werden Transport- und Logistikketten sicherer und beherrschbarer.

Die DTLB regeln die Zusammenarbeit zwischen den Partnern genauer, so dass Missverständnisse und Unklarheiten reduziert werden. Der Frachtführer, der Logistikleister, der Spediteur und der Verlager weiß nunmehr, was die Geschäftspartner von ihm fordern und kann sich darauf einstellen. Bei Transport- und Logistikaufträgen, die über eine längere Zeit laufen sollen, wird in den DTLB die Notwendigkeit eines kontinuierlichen, für alle Seiten fruchtbaren Informationsaustausches herausgestellt.

Die DTLB regeln die Zukunft. Frachtführer, Logistikleister, Spediteure und Verlager können nunmehr ein Qualitätsmanagement, Notfallpläne und ein IT-Monitoring vereinbaren. Diese gewinnen eine immer größere Bedeutung in den Transport- und Logistikketten. Weitere Entwicklungen in der Transport- und Logistikindustrie, wie die immer stärkere Vernetzung in einer Industrie 4.0 (siehe z.B. den 32. Deutschen

Logistik-Kongress 2015, in dem dies das zentrale Thema ist), könnten leicht in die DTLB eingearbeitet werden.

Die DTLB sind vielfältiger als die ADSp und als andere AGB für das Transportgewerbe. Anders als die ADSp sind die DTLB einsetzbar für kurzfristige Aufträge, für eine einmalige Zusammenarbeit, für eine Anzahl von Aufträgen und für die Kontraktlogistik. Dies macht einen besonderen Vorteil der DTLB aus.

Die DTLB sind fairer als die ADSp. So gelten bei der Haftung die gesetzlichen Regelungen. Dadurch wird bei einem Schadensfall das Streitpotential erheblich verringert, und die Transport- und Logistikindustrie ist weniger Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt. Die Geschäftspartner vereinbaren feste, für alle verbindliche Preise.

3. Sind die DTLB auf Speditionsverträge anwendbar?

Die DTLB sind auch für Speditionsverträge geeignet. Hinsichtlich der Spediteure im Selbsteintritt, der Spediteure zu fixen Kosten und der Sammelladungsspediteure ist dies auch ausdrücklich in den DTLB erwähnt.

4. Was passiert mit den Verträgen, die auf Basis der alten ADSp abgeschlossen wurden?

Diese Verträge bleiben weiterhin gültig und die Regelungen aus den alten ADSp anwendbar.

5. Was ändert sich bei Anwendung der DTLB in Bezug auf die Preisverhandlungen?

Die Preisverhandlungen werden auch weiterhin einen wichtigen Teil der Verhandlungen einnehmen. Die Preise werden verbindlich vereinbart. Das Transport- und Logistikgewerbe wird nicht mehr so einfach wie früher Zuschläge fordern können. Alle Parteien erhalten dadurch eine höhere Planungs- und Budgetsicherheit. Wenn der Frachtführer, Logistikdienstleister oder Spediteur unvorhersehbare, erforderliche Aufwendungen für das Gut machen muss, kann er dafür, wie bisher, vom Verloader Ersatz verlangen.

6. Dürfen die neuen Speditionsbedingungen des DSLV weiterhin den Namen der ADSp nutzen?

Selbstverständlich steht es dem DSLV frei, eigene AGBs unter anderem Namen zu veröffentlichen.

7. Welche Rolle werden künftig die neuen ADSp und die VBGL bei Transport- und Logistikverträgen spielen?

Neue AGB vom DSLV und die VBGL werden sicherlich auch weiterhin eine gewisse Rolle im Transport- und Logistikgewerbe spielen. Nur muss jedem Verloader klar sein, dass die AGB des VBGL und voraussichtlich auch die AGB des DSLV Dokumente sind, welche die im Handelsgesetzbuch gegebenen Freiräume für das Transport- und Logistikgewerbe sehr einseitig zum Nachteil der verladenden Industrie und zum Vorteil für das Transport- und Logistikgewerbe nutzen. Zudem sind die AGB des VBGL Bedingungen eher veraltet und spiegeln nicht die Realitäten der modernen Transport- und Logistikindustrie wider.