

Zeitschrift für das gesamte Recht
der Güterbeförderung,
der Spedition,
der Versicherungen des Transports,
der Personenbeförderung,
der Reiseveranstaltung

Herausgeber:
RA Prof. Dr. Rolf Herber
in Soz. Ahlers & Vogel,
Schaarsteinwegsbrücke 2,
20459 Hamburg

Symposium über Logistikrecht der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht

Am 26. Juni 2008 hat die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht – außerhalb der gewohnten großen Jahrestagungen der Gesellschaft – in Köln ein Symposium zu einem Spezialthema abgehalten, der Logistik. Im Folgenden sind die wichtigsten Referate wiedergegeben.

Einführung

Rechtsanwalt Professor Dr. Rolf Herber, Hamburg

Das Gebiet der Logistik ist für die Transportrechtsgesellschaft, die sich bisher fast ausschließlich im rein juristisch definierten Bereich bewegt hat, insofern ein neues Aufgabefeld, als es uns mit Begriffen konfrontiert, die rein wirtschaftlicher Natur sind und nicht immer in ihrer Definition die Klarheit aufweisen, welche Juristen in langer historischer Tradition gewohnt sind zu suchen. Gerade letzteres macht die Juristen natürlich gegenüber Wirtschaftlern nicht immer beliebt und häufig auch zu einem Hindernis, weil das tägliche Geschäft oft weder die Zeit noch einen sinnvollen Ansatz dafür bietet, wirtschaftliches Tun mit juristischen Kriterien zu messen. Gleichwohl wollen alle Beteiligten, dass sie möglichst wenige rechtliche Risiken eingehen. Das erfordert auf der Seite der Juristen flexibles, großzügiges Denken, auf der Seite der Wirtschaftler eine gewisse Geduld beim Anhören der Mindestvorsichtsmaßnahmen, die Ihnen ihre Anwälte empfehlen.

Beide aber brauchen für dieses Zusammenwirken, außer gegenseitigem Verständnis, eine möglichst intensive Kenntnis der Vorgänge einerseits und der rechtlichen Rahmenbedingungen andererseits. Letztere nun, die uns als primär juristische Gesellschaft natürlich in erster Linie interessieren müssen, sind deshalb schwer auszumachen, weil es keine Spezialgesetzgebung und wenig Rechtsprechung auf diesem Gebiet gibt. Der Rechtsberater ist also, will er seinen Mandanten bei der Ausgestaltung von Logistikverträgen verantwortungsvoll beraten, gehalten, mit sehr allgemeinen rechtlichen Kategorien zu arbeiten und diese auf die speziellen Anforderungen des Logistikgeschäftes anzuwenden. Das führt, wie so oft die Beratung bei Vertragsabschluss, häufig vielleicht zu einer zu großen Vorsicht des Beraters, weil er die spätere möglicherweise restriktivere Beurteilung seiner Vertragsformulierungen durch die Gerichte nicht immer mit Sicherheit vorhersehen

kann. Auf der anderen Seite können und sollen solche rechtlichen Risiken mit dem Mandanten durchaus erörtert werden, man muss sie also jedenfalls sehen.

Das heutige Symposium unserer Gesellschaft beschäftigt sich vorwiegend mit dem, was man als *Transportlogistik* bezeichnet, wobei die Grenzen fließend sind. Der vage Oberbegriff des *Supply Chain Management* bezeichnet ja, soweit man ihn in verständliches – oder wie viele sagen werden: unverständliches – Juristendeutsch übersetzen kann, die systematische Vernetzung von Lieferanten, Produzenten und Kunden. Der Wirtschaftler spricht hier auch gern von einer Wertschöpfungskette mit dem Ziel der optimierten Bedürfnisbefriedigung des Kunden. Was immer dies im Einzelnen bedeuten mag, so können wir doch feststellen, dass wohl jeder Logistikvertrag sowohl Elemente des Transportrechts als auch Elemente des Werkvertragsrechts, des Kaufrechts und damit auch so wichtiger handelsrechtlicher Nebengebiete wie der Produkthaftung und der Arbeitnehmerüberlassung zum Gegenstand hat. Das Schwergewicht mag im Einzelfall mehr auf dem einen oder anderen Aspekt liegen. Wohl regelmäßig sind jedoch Elemente des Transportrechts und des Werkvertragsrechts betroffen. Über allem schwebt natürlich das Damoklesschwert der Kontrolle Allgemeiner Geschäftsbedingungen.

Lassen Sie mich bitte schon an dieser Stelle, bevor wir uns den einzelnen Referaten zuwenden, auf einen Punkt hinweisen, der mir in diesem Zusammenhang am Herzen liegt: Die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht hat in den letzten Jahren einen erheblichen Zuwachs an Mitgliedern erhalten, sicher auch in Folge der Schaffung des Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht mit einer recht intensiven Zusatzausbildung. Sie hat heute etwa 550 Mitglieder, zumeist Juristen, und würde sich sicher freuen, vermehrt auch Wirtschaftler in ihrem Kreise zu haben. Hier findet sich ein erheblicher transportrechtlicher Sachverstand und ich denke, man müsste ihn mehr als bisher der Praxis nutzbar machen. Die bisherige Übung einer an Mitgliedern noch kleineren Gesellschaft, jährliche wissenschaftliche Veranstaltungen vorwie-

gend fachjuristischer Natur zu veranstalten, war und ist wertvoll und soll beibehalten werden. Daneben aber, so denke ich, sollten wir uns vermehrt mit Spezialthemen beschäftigen, wofür die Logistik ein gutes Beispiel ist. Das kann und sollte auch vielleicht in kleineren Arbeitsgruppen geschehen. Mit einem doppelten Zweck: Einmal der Stellungnahme gegenüber Regierungen und internationalen Behörden. Zum anderen einer gutachtlichen Beratung der Wirtschaft. Bei letzterem stelle ich mir vor allem einen Service vor, der bei einer solchen Fülle von Expertise nahe liegt: Die Bereitstellung einer Schiedsgerichtsbarkeit auf unseren Spezialgebieten.

Dabei denke ich nicht an eine schwerfällige Schiedsorganisation, deren wir bereits genügend haben. Mir schwebt jedoch vor, dass die Gesellschaft für Schiedsgerichte geeignete Personen empfiehlt und, wenn man organisatorisch soweit gehen will, nach Art der bestehen Schiedsgerichtorganisationen bei Nichtbenennung durch einen Verfahrensgegner auch ernannt. Das setzt sicherlich ein Mindestmaß an Regeln voraus, über die wir nachdenken wollen. Durchaus zu denken wäre auch daran, eine Schiedsgerichtsbarkeit und ein Schlichtungswesen für Transportrecht und Logistik im Rahmen der bestehenden Organisation der DIS aufzubauen.

Ich erwähne dies gerade in diesem Kreise, weil mir gerade Logistikverträge in außerordentlich großem Maße für Schiedsgerichtsbarkeit geeignet erscheinen. Während sonst im Transportrecht, jedenfalls im nationalen, die Gerichtsbarkeit in Deutschland so gut qualifiziert ist, dass es außergerichtlicher Spezialisten jedenfalls nicht zwingend bedarf, mag auch das Schiedsverfahren einige Vorteile an Flexibilität bieten, so hat doch die Logistik die Besonderheit, dass hier selten nur um bestimmten Beträge gestritten wird, die ein Gericht zuzusprechen oder abzulehnen hat. Es geht vielmehr sehr häufig darum, schwierige Verträge sehr komplexer Art nicht nur auszulegen, sondern veränderten Umständen anzupassen. Dass führt dazu, dass wir es bei Streitigkeiten aus Logistikverträgen häufig fast eher mit einer externen Vertragshilfe als mit einer kontradiktorischen Entscheidung zu tun haben. Das Schiedsgerichtsverfahren – und hierfür bedarf es gar nicht einmal des neomodischen Begriffs der Mediation, die rechtlich sehr viele Nachteile hat – bietet genügend Flexibilität zu solcher Unterstützung durch die Schiedsrichter, die dann sehr oft auch dazu führen kann, misslungene oder mit der Zeit und Entwicklung untauglich gewordene Vertragsinstrumente für die Zukunft auf eine neue Basis zu stellen.