

Änderungen der ADSp zum 01.01.2003 und deren Auswirkungen auf das Speditionsrecht

Vereinbarung der ADSp und der Haftungshöchstbeträge

In Ergänzung zu den Ausführungen auf Seite 128 (Wieske, Transportrecht – schnell erfasst) ist eine aktuelle Entscheidung des BGH festzuhalten, derzufolge zur wirksamen Vereinbarung der begrenzten Höchsthaftung nach Ziff. 23.1.1 ADSp (5 € je kg), Ziff. 23.1.3 ADSp (2 SZR je kg) und Ziff. 23.1.4 ADSp (2 SZR je kg) notwendig ist, dass die andere Vertragspartei hierüber »qualifiziert« informiert wird.

Das heißt, dass die ADSp-Verwender nicht nur darauf verweisen dürfen, dass sie auf der Basis der ADSp 2003 arbeiten, sondern auch in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben darauf hinweisen müssen, dass ihre Haftung bei Verlust oder Beschädigung auf 5 € für jedes Kilogramm Rohgewicht beschränkt ist (Ziff. 23.1.1) bzw. im Falle der multimodalen Beförderung unter Einschluss der Seebeförderung auf SZR 2 je kg (Ziff. 23.1.3) und in jedem Schadensfall höchstens auf 1 Mio. € bzw. 2 SZR je kg (Ziff. 23.1.4).

Diese Klarstellung des BGH (I ZR 174/0; NJW 2003, S. 1397) folgt dem eindeutigen Wortlaut in § 466 Abs. 1 letzter Satz.¹

Änderungen der ADSp zum 01.01.2003

Welche Regelungen haben sich zum 01.01.2003 bei den ADSp geändert?

Textvergleich:

Änderungen in

- Ziff. 2.3 (Geltungseinschränkung der ADSp),
- Ziff. 3.3 (Hinweispflicht des AG bei diebstahlsgefährdeten Gütern),
- Ziff. 3.4 (Pflicht des AG, Versicherungswert anzugeben),
- Ziff. 3.6 (neu = Informationspflicht des AG bei wertvollen Gütern > 50 €),
- Ziff. 3.7 (neu = Rechte des Spediteurs bei Verletzung von Ziff. 3.3-3.6);
- Ziff. 3.8 (Redaktionelle Ergänzung),
- Ziff. 6.4 (Auftragserteilung)
- Ziff. 18.1 (Zahlungsverzug)
- Ziff. 21 (Transport-Warenversicherung des Gutes durch AG)
- Ziff. 23.3 (Erhöhung der Haftung bei Nichtgüterschäden auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust zu zahlen wäre, maximal 100.000,- €);
- Ziff. 23.4 (Haftungsobergrenze je Schadenereignis auf 2 SZR je kg bzw. 2 Mio. €);
- Ziff. 24.4 (Haftungsbegrenzung bei Schäden aus verfügbarer Lagerung mit 2 Mio. € je Schadenereignis)
- Ziff. 29 (Wegfall der Speditionsversicherung → Haftungsversicherung des Spediteurs).

¹ TR 2003, 119; Anmerkung von Herber hierzu S. 120.

ADSp und Haftungsversicherung

(In Abänderung von 4.8. ADSp und Speditionsversicherung, S. 157 ff., Wieske, Transportrecht – schnell erfasst).

Mit der Neugestaltung der ADSp ist die Speditionsversicherung (Ziff. 29) weggefallen und wurde ersetzt durch:

- Haftungsversicherung des Spediteurs (Ziff. 29 ADSp) und
- Regelung über die Versicherung des Gutes in Ziff. 21 ADSp.

Die Haftungsversicherung basiert auf dem Modell des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft (GDV), der sog. DTV-VHV 2003, als unverbindlicher Verbandsempfehlung, auf deren Basis jeder Versicherer seine Haftungsversicherung selbständig ausformulieren kann.²

Ziff. 29 ADSp: Haftungsversicherung des Spediteurs

- 29.1 Der Spediteur ist verpflichtet, bei einem Versicherer seiner Wahl eine Haftungsversicherung zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen und aufrecht zu erhalten, die seine verkehrsvertragliche Haftung nach den ADSp und dem Gesetz im Umfang der Regelhaftungssummen abdeckt.
- 29.2 Die Vereinbarung einer Höchstersatzleistung je Schadensfall, Schadensereignis und Jahr ist zulässig, ebenso die Vereinbarung einer Schadensbeteiligung des Spediteurs.
- 29.3 Der Spediteur darf sich gegenüber dem Auftraggeber auf die ADSp nur berufen, wenn er bei Auftragserteilung einen ausreichenden Haftungsversicherungsschutz vorhält.
- 29.4 Auf Verlangen des Auftraggebers hat der Spediteur diesen Haftungsversicherungsschutz durch eine Bestätigung des Versicherers nachzuweisen.

Ziff. 29 betrifft nunmehr ausschließlich Pflichten des Spediteurs, der bei Anwendung der ADSp verpflichtet ist, eine Haftungsversicherung für sein Handeln abzuschließen. Die ursprüngliche Speditionsversicherung, die auch eine Schadensversicherung des Auftraggebers umfasste, ist damit abgeschafft worden, da die Versicherungswirtschaft nicht bereit war, angesichts mehrjähriger dramatischer Schadensverläufe, diese weiterhin zur Verfügung zu stellen.

Die Eindeckung der Haftungsversicherung ist jetzt folgendermaßen geregelt:

Der Abschluss der Haftungsversicherung erfolgt nunmehr nicht mehr zu einem pauschalierten Satz, sondern gem. angemeldetem Risiko und versicherungstechnischer Kalkulation dieses Risikos im Rahmen einer Vorsorgeversicherung (beschränkt auf 250.000 € je Schadensereignis)³. Innerhalb dieser Frist hat der Versicherer die Möglichkeit, das Risiko abzulehnen, mit der Folge, dass auch der Spediteur dieses Geschäft nicht mehr (versichert und auf Basis der ADSp) betreiben kann.

² Häuser/ Abele, TR 2003, 8, 11.

³ Knorre, TR 2003, 102.

Werden die übernommenen Aufgaben des Spediteurs später durch neue Tätigkeiten ergänzt, z.B. durch die Einlagerung und Vormontage von Teilen, die bisher nur transportiert worden sind, so sind diese neuen Tätigkeiten dem Versicherer anzuzeigen, der innerhalb der einmonatigen Vorsorgeversicherung eine Risiko- und Prämienkalkulation vornehmen muss.

Die von dem Auftraggeber abzuschließenden (Waren-)Versicherungen sind nunmehr in Ziff. 21 ADSp geregelt.

Beachtenswert erscheint, dass die Haftungsversicherung des Spediteurs sich auf die verkehrsvertragliche Haftung nach ADSp beschränkt und daher nur in geringem Umfang Haftungsrisiken aus dem Logistikbereich abdeckt, wenn diese »speditionsüblich sind« und auch nur dann, »wenn diese mit der Beförderung oder Einlagerung von Gütern in Zusammenhang stehen« (Ziff. 2.1 ADSp).

Die wesentlichsten Punkte des neuen Modells der Haftungsversicherung sind folgende:⁴

1. Risikoanalyse und Betriebsbeschreibung

Die Speditionen erhalten zu Beginn der Versicherung Risikofragebögen (vergleichbar den Gesundheitsfragebögen in der Lebensversicherung). Darin wird erfragt, wer Versicherungsnehmer sein soll (Firma) und welche Tätigkeiten ausgeführt werden sollen (Spedition, Lager, Frachtführer), sowie welche Haftungen übernommen werden. Auf Grundlage dieser Angaben erstellen sie dann die Betriebsbeschreibung und kalkulieren die Prämie für die Haftungsversicherung. Nicht aufgeführte Tätigkeiten des Spediteurs sind nicht im Rahmen der Haftungsversicherung versichert.⁵

2. Vorsorgeversicherung (Ziff. 1.2)

Sofern der Spediteur neue Tätigkeiten aufnimmt, die noch nicht in der Betriebsbeschreibung enthalten sind, hat er diese innerhalb eines Monats dem Versicherer anzuzeigen. Diese Tätigkeit ist für einen gewissen Zeitraum dann versichert mit einem sog. Limit (i.d.R. 250.000 € je Schadensfall). Hiernach muss der Versicherer sich entscheiden, ob er diese neuen Tätigkeiten mitversichert oder nicht, sowie zu welcher Prämie, über die zwischen dem Versicherer und dem Spediteur Einigung herzustellen ist. Sofern die Tätigkeiten nicht angemeldet sind, oder der Versicherer die Versicherung ablehnt oder keine Einigung über die Prämie zustande kommt, sind die Zusatztätigkeiten nicht versichert.

3. Bausteinsystem der Haftung (Ziff. 3)

Die Versicherungsdeckung gilt nur noch für die in der Police beschriebenen Tätigkeiten. Hierbei kann der Spediteur abhängig von den von ihm betriebenen Geschäften auswählen, für welche Tätigkeiten und nach welchen Haftungssystemen er sich versichern lassen will, z.B. nach CMR, CIM, WA, HGB oder / und nach eigenen (ADSp)

⁴ Siehe Fn. 1, S. 11.

⁵ Wie Fußnote davor.

oder fremden AGB mit einer Haftung bis zu 40 SZR. Hiervon ist dann auch die Höhe der Prämie abhängig.

4. Güterausschluss

Hochwertige und besonders diebstahlsgefährdete Güter sind vom Versicherungsschutz ausgenommen. Deshalb haben die ADSp 2003 in Ziff. 3.6 für diese Güter dem Auftraggeber auferlegt, diese dem Spediteur anzumelden, damit dieser dann entscheiden kann, ob er diese speditiert und Zusatzversicherungsschutz eindeckt oder ablehnt.

5. Geltungsbereich

5.1. Räumlicher Geltungsbereich (Ziff. 5)

Der Geltungsbereich des Versicherungsschutzes nach GDV-Modell ist auf den EWR-Raum beschränkt. Soweit ein Spediteur also weltweit tätig ist, muss er den Versicherer um zusätzlichen Versicherungsschutz nachsuchen.

5.2. Sachlicher Geltungsbereich

Die DTV-Verkehrshaftungsbedingungen gelten ausschließlich für sog. Verkehrsverträge (Ziff. 1.1). Ausdrücklich sind »Produktionsleistungen, werkvertragliche oder sonstige nicht expeditions-, beförderungs- oder lagerspezifische« Logistikleistungen ausgeschlossen worden (Ziff. 1.3; 6.7). D.h. sofern ein Expeditionsunternehmen logistische Zusatzleistungen erbringt, so muss es sich in jedem Einzelfall durch den Versicherer bestätigen lassen, dass hierfür auch Versicherungsschutz besteht.

6. Wegfall des Direktanspruchs gegen den Versicherer

Die alte Expeditionsversicherung, einschließlich Haftungsversicherung, gewährte dem Anspruchsteller einen Direktanspruch gegen den Versicherer (5.2 SpV).⁶ Dieser Direktanspruch ist weggefallen. Im Schadensfall kann sich der Anspruchsteller nunmehr nur noch direkt an den Spediteur wenden, mit dem entsprechend höherem Insolvenzrisiko.

7. Neue Deckungssummen des Versicherungsschutzes (Ziff. 8)

Die Deckungssummen sind gegenüber den Summen der Expeditionsversicherung erheblich reduziert worden. Der Deckungsschutz der Versicherung wird in jedem Fall nach oben begrenzt.⁷ Bei diesen Höchstsummen wird differenziert nach Fracht-, Expeditions- und Lagerverträgen sowie je Schadensfall (also je Auftrag), je Schadensereignis und Versicherungsjahr.

Hinzu kommt, dass alle Ansprüche, die über die gesetzliche Regelhaftung (z.B. § 431 HGB) oder vertraglich vereinbarte Haftung hinausgehen, nur noch bis zu einem

⁶ Wieske, Transportrecht, S. 159 f.

⁷ DVZ 25.02.03; S.9: Versicherungsklauseln: Ausschluss nur bei Vorsatz.

bestimmten Jahreshöchstbetrag versichert sind. D.h. wenn die rechtskräftig festgestellten Ansprüche wegen § 435 HGB oder Art. 29 CMR in ihrer Summe dieses Aggregat überschreiten (Stichwort: grobes Organisationsverschulden), so muss der Versicherer nur bis zu diesem Aggregatbetrag leisten. Den darüber hinaus gehenden Betrag muss dann das versicherte Unternehmen aus der eigenen Tasche bezahlen (Versicherung wird damit nicht billiger als Schadensabwehrmaßnahmen). Der Anspruchsteller muss daher auch damit rechnen, dass sein Anspruch das Unternehmen in die Insolvenz treibt (Kein Automatismus des Ausgleichs beim Vorwurf des groben Organisationsverschuldens durch die Versicherungswirtschaft).

Ferner sind die Möglichkeiten vorgesehen, dass im Versicherungsvertrag der Versicherungsnehmer sich mit einem zu vereinbarenden % -Satz an den Schadenskosten beteiligt (Selbstbehalt, Ziff. 9).

Siehe auch Text GDV-Modell »www.gdv.de«

(Waren-/ Transport-) Versicherung des Gutes, Ziff. 21

Wesentlich größere Bedeutung als bisher kommt der (Waren-/ Transport-) Versicherung des Gutes zu, da durch Ziff. 21 dem Spediteur die Möglichkeit eingeräumt wird, das Speditionsgut zu versichern, im Rahmen einer (Waren-/Transport-) Versicherung gegen Verlust, Beschädigung und sonstige Substanzschäden.

Einige Stimmen in der Literatur behaupten deshalb sogar, dass die Regelungen in Ziff. 21 ADSp durchaus einige Ähnlichkeiten mit der Schadensversicherung im Rahmen der alten Speditionsversicherung aufweisen würden (Vermutungsregelung vergleichbar der Automatik der Schadensversicherung als »aufgedrängter Transportversicherung«, schriftliche Untersagung vergleichbar der früheren Verzichtskundenerklärung).⁸

Beachte! Sofern der Spediteur diese Versicherung besorgt, wird von der Warentransportversicherung des Auftraggebers die Spediteurhaftpflichtversicherung bei Schäden mit dem Vorwurf des groben Organisationsverschuldens nicht in Regress genommen.⁹

Wenn jedoch die Warentransportversicherung direkt durch den Auftraggeber abgeschlossen wurde, besteht diese Möglichkeit nicht. Dann muss der Spediteur damit rechnen, dass die Warentransportversicherung im Schadensfall, der über die Haftungshöchstbeträge der ADSp hinausgeht, diesen mit dem Vorwurf des groben Organisationsverschuldens in Regress nimmt.

Aus diesem Grunde haben sich vielfach Spediteure nach dem 01.01.03 veranlasst gesehen, Auftraggebern die eine Warentransportversicherung nicht über den Spediteur eindecken, einen Haftungszuschlag in Höhe von 3,- € je Stückgutsendung zusätzlich zu berechnen.¹⁰

Ziff. 21: Versicherung des Gutes

21.1 Der Spediteur besorgt die Versicherung des Gutes (z.B. Transport- oder Lagerversicherung) bei einem Versicherer seiner Wahl, wenn der Auftraggeber ihn vor Übergabe der Güter beauftragt.

Kann der Spediteur wegen der Art der zu versichernden Güter oder aus einem anderen Grund keinen Versicherungsschutz eindecken, hat der Spediteur dies dem Auftraggeber unverzüglich mitzuteilen.

21.2 Der Spediteur ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Versicherung des Gutes zu besorgen, wenn dies im Interesse des Auftraggebers liegt. Der Spediteur darf vermuten, daß die Eindeckung einer Versicherung im Interesse des Auftraggebers liegt, insbesondere wenn

- der Spediteur bei einem früheren Verkehrsvertrag eine Versicherung besorgt hat,

⁸Heuer, TR 2003, S. 1, 6; Zur Situation vor dem 01.01.2003: Wieske, S. 159 f.; Heuer, TR, 1998, 336, 336.

⁹ DVZ, 25.02.03, S. 9: Spediteure berechnen bis zu 3 € Zuschlag.

¹⁰ Wie Fußnote davor.

- der Auftraggeber im Auftrag einen Warenwert (Ziffer 3.4) angegeben hat.

Die Vermutung des Interesses an der Eindeckung einer Vergütung besteht insbesondere nicht, wenn

- der Auftraggeber die Eindeckung schriftlich untersagt,
- der Auftraggeber ein Spediteur, Frachtführer oder Lagerhalter ist.

21.3 Der Spediteur hat nach pflichtgemäßem Ermessen über Art und Umfang der Versicherung zu entscheiden und sie zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen, es sei denn, der Auftraggeber erteilt dem Spediteur unter Angabe der Versicherungssumme und der zu deckenden Gefahren schriftlich eine andere Weisung.

21.4 Ist der Spediteur Versicherungsnehmer und hat er für Rechnung des Auftraggebers gehandelt, ist der Spediteur verpflichtet, auf Verlangen gemäß Ziffer 14.1 Rechnung zu legen. In diesem Fall hat der Spediteur die Prämie für jeden einzelnen Verkehrsvertrag auftragsbezogen zu erheben, zu dokumentieren und in voller Höhe ausschließlich für diese Versicherungsdeckung an den Versicherer abzuführen.

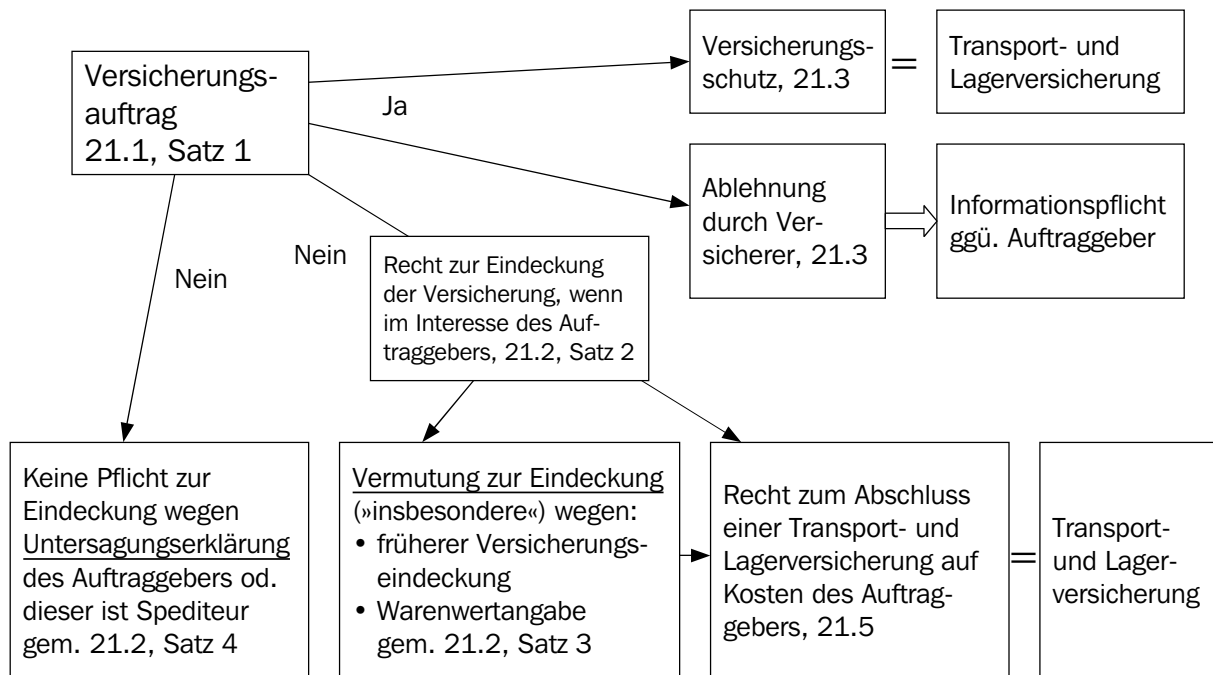
21.5 Für die Versicherungsbesorgung, Einziehung des Entschädigungsbetrages und sonstige Tätigkeiten bei Abwicklung von Versicherungsfällen und Havarien steht dem Spediteur eine besondere Vergütung neben dem Ersatz seiner Auslagen zu.

Aus den vorgenannten Regelungen folgt:

Statt der bisherigen Schadensversicherung hat der Spediteur die Pflicht, eine Versicherung des Gutes zu besorgen, wenn er damit vom Auftraggeber beauftragt wurde oder dies im vermuteten Interesse des Auftraggebers liegt (21.2) und dieser die Eindeckung einer solchen Versicherung nicht schriftlich untersagt hat (21.2, Satz 4). Die Prämie und alle Auslagen hierfür hat der Auftraggeber dem Spediteur zu ersetzen (21.5).

Prüfungsschema zu Ziff. 21 ADSp:

Versicherung des Gutes durch den Spediteur gem. 21 ADSp



Insbesondere an der Regelung in Ziff. 21.2 Satz 2 ff. entzündet sich die Kritik in der Literatur, einerseits an der sehr weiten Vermutungsregelung zu Gunsten des Spediteurs, wonach schon die frühere Eindeckung der Transportversicherung die Vermutung des erneuten Abschlusses einer Versicherung nach Ziff. 21 begründet.¹¹ Stellt man sich vor, der vorhergehende Transport betraf Unterhaltungselektronik die versichert werden sollte, ist es damit wirtschaftlich im Interesse des Auftraggebers, für den nunmehr zu transportierenden Elektronikschrott (Rücktour) ebenfalls eine Warenversicherung abzuschließen.

Andererseits wird auf das zusätzliche Haftungsrisiko verwiesen, das der Spediteur bei der Einschätzung des (vermeintlichen) Interesses des Auftraggebers am Abschluss einer Versicherung nach Ziff. 21 ADSp übernimmt.¹²

¹¹ Heuer, TR, 2003, 1, 6.

¹² Heuer, TR, 2003, 1, 7.