

## **ADSp 2003 - Auswirkungen für die Praxis**

Am 1. Januar 2003 tritt eine Neufassung der ADSp in Kraft. Diese Neufassung trägt insbesondere der Tatsache Rechnung, daß die im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) organisierten Verkehrshaftungsversicherer nicht länger bereit waren, eine ADSp-konforme Speditionsversicherung mit zu tragen. Anstelle der bisher ADSp-konformen Speditionsversicherung soll zukünftig die Haftung des Spediteurs nur noch auf der Grundlage einer Empfehlung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft, der sogenannten "DTV-Verkehrshaftungsversicherung für Frachtführer, Spedition und Verloader" versichert werden und die Versicherung des Warentransportes über eine Spediteur-Transport-Police erfolgen. Dies machte einschneidende Änderungen in den ADSp erforderlich, insbesondere enthalten die ADSp zukünftig keinen Versicherungsautomatismus und keine Versicherungsbedingungen mehr. Mit diesem Merkblatt möchten wir Ihnen einige Hinweise zu den damit verbundenen praktischen Auswirkungen geben.

### **1. Abschluß, Anpassung und Überprüfung von Verträgen**

Die neuen ADSp finden auf alle nach dem 31. Dezember 2002 abgeschlossenen Verträge Anwendung. Entscheidend ist der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, nicht der Zeitpunkt der Vertragsdurchführung. Erhält ein Spediteur am 23. Dezember 2002 einen Auftrag, der am 7. Januar 2003 auszuführen ist, finden auf diesen Vertrag die alten ADSp bis zur Erfüllung des Vertrages Anwendung. Dies gilt auch grundsätzlich für den Versicherungsschutz (siehe unten).

Beim Abschluß von Rahmenvereinbarung ist - nach wie vor - zu empfehlen, die Geltung der ADSp schriftlich festzuhalten und die ADSp dem Vertrag als Anlage beizufügen, um insoweit für eine "wasserdichte", nämlich eine schriftlich dokumentierte und von beiden Vertragsparteien unterzeichnete Vereinbarung der ADSp zu sorgen.

Rahmenvereinbarungen, in denen die Bedingungen für eine Mehrzahl von "Einzel"-Aufträgen festgelegt sind, unterfallen ebenfalls den neuen ADSp, soweit die Geltung der ADSp in ihrer jeweils gültigen Fassung in dieses Vertragsverhältnis einbezogen sind. Denn hier ergeben sich die wesentlichen Rechte und Pflichten aus dem konkreten Einzelauftrag. Auf diese sind ab dem 1. Januar 2003 die neuen ADSp anzuwenden. Bestehende Rahmenverträge sind deshalb daraufhin zu überprüfen, ob sie der neuen Rechts- und Versicherungslage, wie sie sich aus den ADSp 2003 ergibt, angepaßt werden müssen. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen der Spediteur bisher aufgrund des in den ADSp verankerten Versicherungsautomatismus die SpV-Schadenversicherung für seine Kunden eingedeckt hat (siehe unten).

**Praxistipp:**

Wir empfehlen Ihnen: Unterrichten Sie Ihre Kunden über die ADSp-Änderungen und stellen Sie Ihren Kunden den Text der neuen ADSp zur Verfügung (s.u.)

## **2. Anpassung des betrieblichen Versicherungsschutzes**

Die allermeisten Speditionsversicherungsverträge sind unter Abkürzung der Kündigungsfrist zum Jahresende noch kündbar und werden zum Jahreswechsel den neuen Marktgegebenheiten angepaßt. Das bedeutet, daß die bisher ADSp-konforme Speditionsversicherung ausläuft.

Sollten vereinzelt die Versicherungsverträge nicht gekündigt sein, erfolgt für diese Speditonsunternehmen (zunächst) keine Anpassung des betrieblichen Versicherungsschutzes. Diese Unternehmen können dennoch im vollen Umfang nach den ADSp 2003 arbeiten, da die bisherigen Speditionsversicherungen auch zukünftig "ADSp-konform" sind. Zu beachten ist aber, daß der Versicherungsautomatismus in den ADSp entfällt.

Für gekündigte bzw. zum 01.01.2003 geänderte Versicherungsverträge gilt, daß noch für alle bis zum 31. Dezember 2002 abgeschlossenen Verkehrsverträge Versicherungsschutz nach den bisherigen Versicherungsbedingungen besteht. Das ergibt sich aus Ziffern 10, 31.2 Abs. 1 SpV. Für lang laufende Lagerverträge ist zudem Ziffer 31.2 Satz 2 SpV zu berücksichtigen; wonach der Versicherungsschutz spätestens drei Monate nach Beendigung des Versicherungsvertrages endet. Soweit ein Spediteur Lagerverträge in diesem Jahr abgeschlossen hat

oder noch abschließt, die über den 31. März 2003 hinausreichen, sollte der Spediteur die Versicherungslage mit seinem Versicherer/Makler und ggf. mit seinem Kunden bereden.

Für ab dem 1. Januar 2003 abgeschlossenen Verkehrsverträge gelten dann die neuen Versicherungsbedingungen. Hier ist zunächst kennzeichnend, daß die Versicherung der Haftung des Spediteurs und die Warenversicherung des Auftraggebers nicht mehr in einer Police erfolgt, sondern in zwei getrennten Versicherungsverträgen.

## **2.1 Haftungsversicherung des Spediteurs**

Bei der Ausgestaltung der Haftungsversicherung des Spediteurs muß jeder Spediteur zukünftig beachten, daß er individuell zu prüfen hat, ob ihm ausreichender Versicherungsschutz zur Verfügung gestellt wird. Denn mit dem Wegfall einer ADSp-konformen Spediti-  
onsversicherung kann der Spediteur nicht mehr darauf vertrauen, Versicherungsschutz in einem - bis jetzt in den ADSp - definierten Mindestumfang (weltweit, für alle Güter, auch für den Vorwurf qualifizierten Verschuldens, mit hohen Deckungssummen) zu erhalten. In Zukunft verringert sich der Deckungsumfang deutlich. Damit entfällt ein Gleichlauf zwischen der in den ADSp geregelten Haftung und der Versicherung dieser Haftung. Jeder Spediteur hat darauf zu achten, ausreichenden Haftungsversicherungsschutz "einzukaufen", der keine Lücken enthält.

Die Versicherungsprodukte der einzelnen Anbieter werden zukünftig unterschiedlich ausgestaltet sein. Für die erste Zeit ist jedoch zu erwarten, daß diese im Grundgerüst der im GDV entwickelten Verbandsempfehlung einer "DTV-Verkehrshaftungsver-sicherung für Frachtführer, Spedition und Lagerhalter" entsprechen. Hier hat der Spediteur u.a. auf folgende Punkte zu achten:

### **2.1.1 Betriebsbeschreibung**

Der Versicherungsschutz erfolgt nur noch auf Grundlage einer Betriebsbeschreibung. Besonderes Kennzeichen dieser Betriebsbeschreibung ist, daß sie Bestandteil des Versicherungsvertrages wird. Fehler beim Ausfüllen diese Betriebsbeschreibung gehen zu Lasten des Spediteurs. Vergißt er, eine bestimmte Tätigkeit aufzuzählen, besteht kein Versicherungsschutz, wenn bei dieser Tätigkeit ein Schaden entsteht.

**Praxistipp:**

Die Betriebsbeschreibung ist sorgfältig und vollständig auszufüllen.

Punkte, die Rückfragen mit dem Versicherer erfordern, sind deutlich zu machen

## 2.1.2 Vorsorgeversicherung

Damit der Spediteur bei Aufnahme **neuer** Risiken, die nicht in der Betriebsbeschreibung enthalten sind, nicht ohne Versicherungsschutz ist, greift eine sogenannte Vorsorgeversicherung, die den Versicherungsschutz auf dieses neue Risiko ausdehnt.

Die Vorsorgeversicherung schafft - im Interesse des Spediteurs als Versicherungsnehmer - also auch dort Versicherungsschutz, wo er nach der Betriebsbeschreibung zunächst nicht gegeben ist. Der Versicherungsschutz besteht aber nur aufschiebend bedingt. Denn er entfällt wieder, wenn

- das neue Risiko nicht innerhalb einer bestimmten Frist (in der Regel ein Monat) dem Versicherer angezeigt wird.
- sich Versicherer und Spediteur als Versicherungsnehmer nicht über die für das neue Risiko zu zahlende Prämie einigen.

Für die Anwendung der Vorsorgeversicherung in der Praxis ist folgendes zu beachten.

Die Vorsorgeversicherung ist keine "Versehensklausel", mit der eventuelle Fehler bei der Betriebsbeschreibung geheilt werden können.

Im Einzelfall kann die Feststellung schwierig sein, ob ein **neues Risiko** vorliegt oder nur eine Erweiterung oder Erhöhung des versicherten Risikos. Als Faustformel wird man davon ausgehen haben, daß quantitative Änderungen (Gewinnung neuer Kunden, Ausdehnung der Zusammenarbeit mit einem Kunden) keine neuen Risiken darstellen, jedoch qualitative Änderungen (Spediteur übernimmt erstmals Verpackungsarbeiten) angezeigt werden müssen.

Für die Funktionsweise der Vorsorgeversicherung ist schließlich zu beachten, daß die Vorsorgedeckung für ein neues Risiko grundsätzlich nur zu den Bedingungen des laufenden

Versicherungsvertrages gedeckt ist. Ist im Versicherungsvertrag der räumliche Geltungsbereich auf den EWR beschränkt und nimmt der Spediteur einen Verkehr nach Polen auf, fällt diese neue Tätigkeit nicht unter die Vorsorgeversicherung. In diesem Fall sollte der Spediteur vor Aufnahme der neuen Tätigkeit sich mit seinem Versicherer über eine Ausdehnung des Versicherungsschutzes einigen.

**Praxistipp:**

Im Hinblick auf die Aufnahme neuer Tätigkeiten, insbesondere logistischer Dienstleistungen, müssen im Betrieb organisatorische Vorkehrungen getroffen werden, die die Anzeige neuer Risiken sicherstellen.

### 2.1.3 Obliegenheiten

Neben einem erweiterten Katalog von Versicherungsausschlüssen, den jeder Spediteur zu prüfen hat, muß insbesondere Wert auf eine Prüfung der im Vertrag enthaltenen Obliegenheiten gelegt werden. Denn hier werden deutlich höhere Anforderungen an die Organisation und Ausstattung eines Speditionsbetriebes gestellt. Jeder Spediteur hat insbesondere zu prüfen, ob er in bezug auf

- die Beschaffenheit, das Equipment und die Sicherungseinrichtungen der Fahrzeuge
- die Ausstattung und das Equipment der Läger
- die Funktionsfähigkeit von elektrischen Geräten und der EDV
- die Schnittstellenkontrollen
- die Auswahl von Subunternehmern und eigenem Personal

die in den Versicherungsverträgen genannten Obliegenheiten erfüllen kann.

Diese Prüfung muß um so kritischer ausfallen bzw. mit dem Versicherer erörtert werden, wenn bereits - wie im GDV-Modell vorgesehen - eine fahrlässige Obliegenheitsverletzung die Leistungsfreiheit des Versicherers begründen kann.

Wenn möglich, sollte der Spediteur darauf achten, daß - wie bisher - nur eine grob fahrlässige Obliegenheitsverletzung zur Leistungsfreiheit der Versicherer führt. Im Rahmen der anstehenden Reform des Versicherungsvertragsgesetzes sollen hier ohnehin Änderungen eintreten.

**Praxistipp:**

Im Hinblick auf die im Versicherungsvertrag genannten Obliegenheiten ist zu prüfen, ob die

- Betriebsmittel
- betriebliche Arbeitsorganisation
- betriebliche Ablauforganisation

den Anforderungen genügen.

#### **2.1.4 Deckungssummen**

Schließlich werden auch die Deckungssummen in den Versicherungsverträgen reduziert. Besonderes Augenmerk wird dabei jeder Spediteur insbesondere auf die sogenannten "Sublimits" für

- verfügte Lagerungen
- die Vorsorgesversicherung
- Jahresaggregat für qualifiziertes Verschulden.

legen müssen.

Besonders problematisch ist das sogenannte Jahresaggregat bei qualifiziertem Verschulden (insbesondere grobem Organisationsverschulden). Mit diesem neuen versicherungstechnischen Instrument wird die jährlich zur Verfügung stehende Versicherungssumme aufgeteilt für die Regulierung von Schäden, zum einen soweit sie den ADSp oder der gesetzlichen Regelhaftung (z.B. 5 Euro/kg bzw. 8,33 SZR/kg) entsprechen, zum anderen soweit sie darüber hinausgehen. Für den die Regelhaftung übersteigenden Teil besteht nur in geringerem Umfang (je nach Anbieter zwischen 100.000 und 250.000 Euro per anno) Versicherungsschutz zur Verfügung. Jeder Spediteur muß prüfen, ob mit dem sogenannten Jahresaggregat sein Bedarf für Schäden abgedeckt ist.

Organisatorisch setzt dies nicht nur für den Versicherer/Makler, sondern auch für den Spediteur voraus, daß er für dieses Jahresaggregat ein separates Schadenkonto führt. Fast noch wichtiger ist es, daß der Spediteur auch mit seinem Versicherer/Makler klärt,

- auf Grundlage welcher Haftungsbeträge (ADSp oder Gesetz) gebucht wird.
- zu welchem Zeitpunkt (Anmeldung, Reservierung oder Auszahlung) gebucht wird.
- zu welcher Mehrprämie er unterjährig Versicherungsschutz nachkaufen kann.

**Praxistipp:**

m Hinblick auf den Versicherungsschutz beim Vorwurf groben Organisationsverschuldens ist auf ausreichende Deckungssummen und klare "Spielregeln" bei der Führung eines Schadenkontos zu achten.

## 2.2 Versicherung des Gutes

Zum 1. Januar 2003 entfällt der Versicherungsautomatismus in den ADSp und damit die in den ADSp verankerte Pflicht, daß der Spediteur verpflichtet ist, jeden Auftrag zu versichern, so lange sein Auftraggeber nicht widerspricht. Zukünftig wird es Aufgabe des Spediteurs sein, Versicherungsschutz zu besorgen, wie dies der Spediteur bereits heute bei grenzüberschreitenden Transporten außerhalb der Länderliste der Ziffer 12.1 SpV gemäß Ziffer 21 ADSp praktiziert.

Die Besorgung von Versicherungsschutz wird aber zukünftig in der praktischen Abwicklung einen ganz anderen Stellenwert haben, insbesondere müssen sowohl auf der Ebene des Versicherungsvertrages zwischen Versicherer/Makler und Spediteur als Versicherungsnehmer als auch auf der Ebene des Verkehrsvertrages zwischen Auftraggeber und Spediteur Lösungen gefunden werden, die im täglichen Massengeschäft, z.B. dem Spediteursammelgutverkehr auf der Straße, leicht handhabbar und EDV-technisch umsetzbar sind. Um für das Vertragsverhältnis zwischen Auftraggeber und Spediteur dies für die Zukunft zu gewährleisten, haben die ADSp-Trägerverbände Ziffer 21 ADSp neu gestaltet.

Danach hat der Spediteur Versicherungsschutz zu besorgen, wenn sein Auftraggeber ihn beauftragt. Es genügt nunmehr auch ein mündlicher Auftrag, das bisherige Schriftformerfordernis entfällt; wenn auch die Schriftform aus Beweisgründen (Ziffer 3.1 ADSp) weiterhin empfehlenswert ist.

In Übereinstimmung mit §§ 454 Abs. 2, 472 Abs. 1 HGB wird mit dem Wegfall der Schriftform "betont", daß eine Vereinbarung zur Besorgung von Versicherungsschutz nicht ausdrücklich erfolgen muß, sondern diese kann ggf. auch konkludent den Umständen des Vertragsab-

schlusses zu entnehmen sein. Diese Fallgestaltung greifen die ADSp in einer neuen Klausel (Ziffer 21.2 ADSp) auf. Um die Besorgung des Versicherungsschutzes durch den Spediteur zu erleichtern, ist der Spediteur danach berechtigt, aber nicht verpflichtet, zu vermuten, daß die Besorgung von Versicherungsschutz im Interesse des Auftraggebers liegt, wenn er für den Auftraggeber bei einem früheren Verkehrsvertrag bereits Versicherungsschutz eingedeckt hat oder - zugeschnitten auf die Fälle der Erstbeauftragung - der Auftraggeber den Warenwert für eine Transportversicherung angibt.

Dem Spediteur wird also gestattet, ein bestimmtes Verhalten seines Auftraggebers als Auftragserteilung anzusehen. In Ziffer 21.2 ADSp wird damit die Konsequenz aus der heute bestehenden Übung/Verkehrssitte gezogen, daß der Spediteur Versicherungsschutz besorgt, es sei denn, der Auftraggeber widerspricht. Mit anderen Worten: Auf diese Weise wird der Tatsache Rechnung getragen, daß sich in der Geschäftsbeziehung zwischen Spediteur und seinem Auftraggeber die Besorgung von Versicherungsschutz eingespielt hat und die Rechtsunsicherheit, die durch den Wegfall des Versicherungsautomatismus in den ADSp entsteht, wird in tatsächlicher Hinsicht abgemildert.

Dem Vernehmen nach haben einige Versicherer "Probleme" mit dem Vermutungstatbestand der Ziffer 21.2 ADSp und wollen im Rahmen ihrer Zeichnungspolitik dem Spediteur als Versicherungsnehmer

- einer Spediteur-Transport-Police die Besorgung Versicherungsschutzes nur bei Vorliegen eines Auftrags (Ziffer 21.1 ADSp) gestatten.
- in der Haftungsversicherung für das Risiko der fehlerhaften Besorgung von Versicherung keinen Haftungsversicherungsschutz gewähren.

Dieses Verhalten einzelner Versicherer ist aus Sicht des BSL nicht nachvollziehbar. Die Regelung der Ziffer 21.2 ADSp weicht nicht vom gesetzlichen Leitbild der §§ 454 Abs. 2, 472 Abs. 1 HGB ab. Sie dient dort, wo kein ausdrücklicher Auftrag vorliegt als Auslegungsmaßstab, um eine unklare oder lückenhafte Regelung des Spediteurvertrages im Hinblick auf die Eindeckung von Versicherungsschutz auszufüllen. Mit der Ziffer 21.2 ADSp wird damit der zum Jahreswechsel eintretenden Rechtsunsicherheit bei der Besorgung von Versicherungsschutz entgegengewirkt, die gerade durch den von der Versicherungswirtschaft geforderten Wegfall des Versicherungsautomatismus geschaffen wird. Zudem liegt es im Interesse der Spedition wie der verladenden Wirtschaft, den heutigen Gebotskunden auf einfache Art und Weise Versicherungsschutz zur Verfügung stellen zu können.

Schließlich wurde auch ein eventuelles "Haftungsrisiko" des Spediteurs "entschärft". Denn die Ziffer 21.2 ADSp beinhaltet keine Vermutungsverpflichtung, sondern eine -berechtigung; d.h. sie zwingt den Spediteur nicht zur Eindeckung der Versicherung.

**Praxistipp:**

Jeder Spediteur muß prüfen, ob sein Versicherer/Makler bei der Ausgestaltung des Versicherungsvertrages einen anderen Weg geht, als er durch die "Vermutungsregelung" in Ziffer 21.2 ADSp vorgegeben wird.

Des weiteren ist zu beachten, daß in den ADSp keinerlei Standards im Hinblick auf den Umfang der einzudeckenden Versicherung mehr vorgegeben werden. Da der Umfang des Versicherungsschutzes hinter dem Umfang der SpV-Schadenversicherung zurückbleibt, empfehlen wir allen Speditionsbetrieben ihre Kunden, auf diese neue Versicherungssituation aufmerksam zu machen, d.h. die heutigen Gebotskunden in dem Sinne anzuschreiben oder anzusprechen, daß zukünftig anstelle der SpV-Schadenversicherung "nur" noch eine Transport- oder Lagerversicherung eingedeckt werden kann. Die Unterschiede in der Versicherungsdeckung zwischen der SpV-Schadenversicherung und einer "klassischen" Transportversicherung können erheblich sein. Zwar handelt es sich in beiden Fällen um eine "Allgefahrendeckung", jedoch kann - je nach Anbieter - die von Ihnen angebotene Transportversicherung im Hinblick auf die versicherten Güterarten, der Deckung von Vermögensschäden, der Versicherung von verkehrsbedingten Lagerungen (maximal 60 Tage) oder in sonstigen wesentlichen Punkten von ihrer heutigen SpV-Schadenversicherung abweichen. Im Bereich der Lagerversicherung sind die Unterschiede noch gravierender, da hier die SpV wie bei einer Transportversicherung eine Allgefahrendeckung beinhaltet, während im Rahmen einer "klassischen" Lagerversicherung nach den derzeitigen Marktverhältnissen nur Elementarschäden abgedeckt werden können, aber nicht das Verlust- und Beschädigungsrisiko versichert ist. Auch im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Deckungssummen sind Änderungen zu beachten. Jeder Spediteur wird daher im Interesse seines Kunden und zur Vermeidung von Streitigkeiten entsprechende Aufklärungsarbeit leisten müssen.

**Praxistipp:**

Jeder Spediteur sollte in einer Kundeninformation (s.u.)

- auf die wesentlichen Änderungen in den neuen ADSp

- (Wegfall Versicherungsautomatismus, Fortfall der SpV)
- auf die Besorgung des Versicherungsschutzes
  - auf den Deckungsumfang der von ihm vorgehaltenen Transport- und Lagerversicherung
- hinweisen.

Soweit der Spediteur Versicherungsschutz besorgt, ist er - solange sein Auftraggeber ihm keine Weisungen erteilt - weitgehend frei. Er kann den Versicherungsschutz bei einem Versicherer seiner Wahl eindecken. Der Versicherungsschutz wird zu marktüblichen Bedingungen besorgt, damit sind in Deutschland insbesondere Versicherungsdeckungen nach den ADS 84 Güterversicherung und DTV-Güter 2000 angesprochen. Schließlich hat der Spediteur nach pflichtgemäßem Ermessen Versicherungsschutz zu besorgen. Der Auftraggeber hat grundsätzlich das Recht, die zu versichernde Summe (und die zu deckenden Gefahren) anzugeben. Tut er dies nicht, kann der Spediteur nach pflichtgemäßem Ermessen handeln. Das bedeutet auch, daß er gegebenenfalls von dem bisher in den SpV verankerten "Schätzrecht" Gebrauch machen kann.

### **2.3 Einkauf von Versicherungsschutz**

Im Rahmen der Eindeckung des Versicherungsschutzes wird jeder Speditionsbetrieb auch zu prüfen haben, wie er seinen Versicherungsschutz weitergehend optimiert. Ohnehin wird angesichts der anstehenden Prämien erhöhungen jedes Unternehmen prüfen müssen, ob es bereits alle Möglichkeiten des Risk-Managements zur Schadensverhütung im Betrieb umgesetzt hat. Der BSL bietet hier mit seiner Initiative "s.a.f.e." gerne Unterstützung an. Weitere Informationen hierzu finden Sie unter: [www.safe-service.de](http://www.safe-service.de).

### **3. Anpassung der betrieblichen EDV**

Die EDV ist im Hinblick auf den Verkauf von Transport- und Lagerversicherung und dem Wegfall der bisherigen SpV-Schadenversicherung umzustellen. Dies bedeutet vor allen Dingen, daß im Rahmen der EDV auch differenzierte Prämiensätze, die sowohl nach Warengruppen wie nach Relationen unterscheiden, und die Anmeldung jeder einzelnen Beförderung darstellbar sein muß.

### **4. Änderungen im betrieblichen Formularwesen**

Beim Druck von Briefbögen, Speditionsauftragsformularen etc. kann in bisheriger Form ein Hinweis auf die ADSp erfolgen, wie z.B.: "wir arbeiten ausschließlich auf der Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp), jeweils neuester Fassung".

Die frühere Regelung, wonach der Spediteur seinem Auftraggeber mitzuteilen hat, bei wem er die Speditionsversicherung gezeichnet hat, ist ersatzlos entfallen. Diese Regelung gab nur Sinn, so lange dem Auftraggeber des Spediteurs ein Direktanspruch gegen die Verkehrsversicherung eingewährt wurde. Da dies zukünftig nicht mehr der Fall ist, entfällt diese Anforderung. Soweit Spediteure ihrer bisherigen Pflicht durch Eindruck auf Briefbögen etc. nachgekommen sind, wird dieser Zusatz entbehrlich.

In den Speditionsauftragsformularen, z.B. nach DIN-5018 ist das Feld "Warenwert für Speditionsversicherung" zu streichen. Von besonderer Bedeutung wird zukünftig das Feld "Warenwert für eine Transportversicherung" sein, weil zukünftig eine Warenwertangabe in diesem Feld den Spediteur berechtigt, Versicherung einzudecken.

## **5. Betriebliche Ablauforganisation**

Jedes Unternehmen hat zu entscheiden, ob es im Hinblick auf die neu in Ziffer 3.6 definierten Güterarten, für die kein oder nur Versicherungsschutz zu erhöhten Prämien oder unter Auflagen zur Verfügung gestellt wird, Änderungen in seiner betrieblichen Ablauforganisation ergreifen will. Zukünftig ist der Auftraggeber jedenfalls verpflichtet, dem Spediteur vor Übernahme der Güter zu informieren, daß derartige sensible Güter zum Versand bzw. zur Einlagerung kommen. Insofern kann der Spediteur entscheiden, ob er derartige Güter überhaupt annehmen oder welche Sicherungsvorkehrungen er ergreifen will. Schließlich sollte jeder Spediteur überlegen, ob bei nicht ordnungsgemäßer Übergabe derartiger Güter nicht auch insofern für die Zukunft dokumentieren will, um hier dem Vorwurf groben Organisationsverschuldens begegnen zu können. Denn hält ein Spediteur für derart sensible Güter in seinem Betrieb eine "besondere Behandlung" vor und kann diese wegen nicht ordnungsgemäßer Einlieferung einer Sendung nicht eingehalten werden, kann dieses konkrete Verhalten des Auftraggebers die Möglichkeit eröffnen, auch in Fällen eines schadenursächlichen groben Organisationsverschuldens ein Mitverschulden des Auftraggebers einzuwenden.

## **6. Schadenbearbeitung**

Die Haftung des Spediteurs für Güterfolgeschäden und reine Vermögensschäden in Ziffer 23.3 wird neu geregelt. Die Klausel lautet nun:

"Die Haftung des Spediteurs für andere als Güterschäden mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut ist der Höhe nach begrenzt auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust zu zahlen wäre, höchstens auf einen Betrag von 100.000 Euro je Schadenfall. Die §§ 431 Abs. 3, 433 HGB bleiben unberührt."

Die Regelung wird in ihrer praktischen Handhabung im Vergleich zur alten Regelung Probleme insbesondere für die Beurteilung von Verspätungsschäden aufwerfen. Denn der Charme der bisherigen Regelung lag darin, daß sie inhaltlich mit der frachtrechtlichen Verspätungshaftung nach § 431 Abs. 3 HGB übereinstimmte. Dies entfällt für die Zukunft.

Für die Schadenbearbeitung ist folgendes zu beachten:

#### **6.1 Wann findet Ziffer 23.3 ADSp Anwendung?**

Das Frachtrecht ist in bezug auf die Regulierung von Güterfolgeschäden und Vermögensschäden AGB-fest ausgestattet. Das bedeutet, daß innerhalb der ADSp von den gesetzlichen Bestimmungen nicht abgewichen werden kann. Nach dem HGB-Frachtrecht werden Güterfolgeschäden grundsätzlich nicht ersetzt, Verspätungsschäden maximal bis zur Höhe der dreifachen Fracht und Vermögensschäden, die mit der Ausführung der Beförderung in Zusammenhang stehen, maximal bis zur Höhe des dreifachen Verlustbetrages. Wenn insofern in Ziffer 23.3 ADSp n.F. bestimmt wird, daß die §§ 431 Abs. 3, 433 HGB unberührt bleiben, wird diese Rechtslage zum Ausdruck gebracht.

Schließt der Spediteur einen Frachtvertrag (Ziffer 2.1 ADSp) ab, haftet er nach den §§ 431 Abs. 3 oder 433 HGB, nicht jedoch nach Ziffer 23.3 ADSp.

Schließt der Spediteur einen Speditionsvertrag ab, trifft ihn nach § 461 Abs. 2 HGB für Güterfolgeschäden und reine Vermögensschäden eine der Höhe nach unbeschränkte Verschuldenshaftung. Diese gesetzliche Haftung wird durch die Ziffer 23.3 ADSp der Höhe nach beschränkt.

Aber auch bei Abschluß eines Spediteurvertrages ist zu beachten, daß der Spediteur in den Fällen des Selbsteintritts, der Fixkosten- und Sammelladungsspedition „hinsichtlich der Be-

förderung“ wie ein Frachtführer haftet. In den Fällen des Selbsteintritts und der Sammelladungsspedition, die bestimmte Ausführungsvarianten des Speditionsgeschäftes betreffen, wird die Reichweite der Verweisung weitgehend einheitlich interpretiert. Im Rahmen des Selbsteintritts findet Frachtrecht insoweit Anwendung, als der Spediteur die Beförderung selbst durchführt (echter Selbsteintritt) oder durchzuführen verspricht (unechter Selbsteintritt). Bei der Sammelladungsspedition findet Frachtrecht hinsichtlich der Beförderung in Sammelladung Anwendung, also in der Regel für den Hauptlauf einer Sammelversendung. Dies bedeutet, daß der Spediteur für Fehler, die vor oder nach einer Beförderung im Selbsteintritt oder in Sammelladung entstehen, nach Ziffer 23.3 ADSp haftet, im übrigen nach §§ 431 Abs. 3, 433 HGB.

Wie weit die (Rechtsfolgen-) Verweisung auf das Frachtrecht im Falle der Fixkostenspedition reicht, wird unterschiedlich beurteilt. In der Literatur werden insgesamt vier unterschiedliche Auslegungen der Worte „hinsichtlich der Beförderung“ dargestellt. (1. Hummerich/Westerholt, Neues Transportrecht, S. 97, Krummeich, Fracht- und Speditionsrecht '98, S. 239). 2. Thume (Fremuth/Thume, Kommentar zum Transportrecht, § 459 HGB Rn 13), de la Motte (in: Der Güterverkehr nach neuem Recht, S. 150) und wohl auch Bydlinski (in: MünchKomm zum HGB, Band 7a, § 459 HGB Rn 7). 3. Mücklich (Das neue Transportrecht, § 459 HGB Rn 3), Valder (Transportrecht 1998, S. 51, 94) und Thonfeld (Fachkommentar Transportrecht, Kap. S. 2 ‚Speditionsgeschäft‘, S. 14). 4. Koller (Transportrecht, § 459 HGB Rn 1ff)).

Ohne auf die juristischen Feinheiten der einzelnen Auffassungen einzugehen, wird man sich zunächst an der alten Rechtslage bzw. alten Rechtsprechung zu § 413 HGB a.F., die im Kern ja fortgeschrieben werden sollte, anlehnen müssen: Danach haftete der Fixkostenspediteur "ausschließlich" nach Frachtrecht. Kennzeichnend für die heute gültige Regelung ist dagegen, daß die speditionsvertragliche und frachtvertragliche Haftung nebeneinander bestehen und sich die Frage stellt, wo die Grenze zu ziehen ist.

Die bestehenden Meinungsunterschiede zur Auslegung des § 459 HGB führen in der praktischen Anwendung zu unterschiedlichen Rechtsfolgen. An den folgenden Beispielen soll versucht werden, diese Unterschiede deutlich zu machen.

*Ein Versender V beauftragt den Spediteur S im Januar 2003, zum Festpreis von Euro 800,- die Versendung einer zerlegten, auf 10 Paletten verpackten Druckmaschine im Wert von Euro 18.000,- und mit einem Gewicht von 3.000 kg von Würzburg nach Hamburg zu besorgen. Der Transport soll am Dienstag, den 26. Januar 2003 durch-*

*geführt werden. Die Ablieferung soll bis spätestens 16:00 Uhr bei der „Hamburger Neue Presse“ erfolgen, da ein Montage-Team sofort mit dem Aufbau der Druckmaschine beginnen und die Maschine um 22:00 Uhr zum Druck der am darauffolgenden Tag erscheinenden Tageszeitung einsatzbereit sein soll. Der vereinbarte Abliefertermin wird um drei Stunden überschritten und V verlangt von S Schadensersatz (Personalkosten, Produktionsausfall etc.) in Höhe von Euro 50.000,-.*

*Der vereinbarte Termin wurde nicht eingehalten, weil*

- 1. entgegen der getroffenen Vereinbarung eine vom Spediteur zu gestellende Wechselbrücke nicht um 8:00 Uhr, sondern erst um 11:00 Uhr zur Beladung an der Abholstelle bereit stand (Pflichtverletzung nach § 454 Abs. 2).*
- 2. entgegen der getroffenen Vereinbarung eine Entladung durch den Fahrer nicht erfolgen konnte, da kein Gabelstapler vor Ort zur Verfügung stand, weil der Spediteur es versäumt hatte, vor Ort für die Bereitstellung eines Gabelstaplers zu sorgen (Organisationsfehler des Spediteurs).*
- 3. der eingesetzte Lkw einen „Platten“ hat und der Transport sich wegen des Reifenwechsels verzögert (Frachtführerfehler).*

*Wie ist der Verspätungsschaden zu regulieren, nach Ziffer 23.3 ADSp oder §431 Abs. 3 HGB.*

Erste Fallalternative:

Der Spediteur hat es hier versäumt, die Wechselbrücke rechtzeitig zur Beladung zu stellen. Diese vertragliche Pflicht steht außerhalb der Beförderung (ist ihr vorgeschaltet). Der Spediteur haftet dem Grunde nach gemäß § 461 Abs. 2 HGB, der Höhe nach beschränkt nach Ziffer 23.3

Zweite Fallalternative:

Die Beurteilung dieser Fallalternative hängt davon ab, ob Dispositions- und Organisationsfehler des Spediteurs im Rahmen von § 454 Abs. 1 HGB der speditionsvertraglichen Haftung nach § 461 HGB und damit der Ziffer 23.3 ADSp oder der frachtrechtlichen Haftung nach §§

425 ff HGB, insbesondere auch § 431 Abs. 3 HGB, unterliegen. Ich halte letzteres für richtig, da zum einen der Fixkostenspediteur in gleicher Weise wie der Hauptfrachtführer zu behandeln ist, zum anderen Organisations- und Dispositionsfehler in der Regel zu einer Lieferfristüberschreitung und damit zu einem Verspätungsschaden führen.

Dritte Fallalternative:

Hier realisiert sich ein typisches Frachtführerrisiko. Die §§ 431 Abs. 3, 433 HGB sind zu beachten.

## 6.2 Wie berechnet sich die Entschädigung nach Ziffer 23.3 ADSp?

Soweit in den obigen Beispielen der Schaden nach Ziffer 23.3 ADSp auf das Dreifache des Betrages begrenzt ist, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, sind im Rahmen der Ziffer 23.3 auch die Haftungsschranken der Ziffer 23.1 ADSp zu berücksichtigen. Dabei dürfte die in Ziffer 23.1.2 enthaltenen Haftungsbeschränkungen (i.d.R. 8,33 SZR/kg) im Rahmen der Ziffer 23.3 ADSp regelmäßig keine Bedeutung zukommen, da während des Transportes verursachte Güterfolgeschäden und Vermögensschäden unmittelbar nach den frachtrechtlichen Bestimmungen (s.o.) zu beurteilen sind.

Die nach Ziffer 23.3 in Verbindung mit Ziffer 23.1.1 ADSp höchstens zu leistende Entschädigung würde sich danach wie folgt berechnen:

<p>Entschädigung nach Ziffer 23.3 ADSp</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Tatsächlich entstandener Schaden, maximal</li><li>2. Gewicht der Sendung x 5 Euro x 3, höchstens 100.000 Euro</li></ol>
---

Für das obige Beispiel bedeutet dies:

$$3.000 \text{ kg} \times 5,- \text{ Euro} \times 3 = 45.000,- \text{ Euro}$$

Der maximale Entschädigungsbetrag läge danach unter dem dreifachen Verlustbetrag (3 x Euro 18.000 = Euro 54.000), der sich ohne die Berücksichtigung der in Ziffer 23.1 ADSp enthaltenen Haftungsbegrenzungen errechnen würde. Der dem V entstandene Schaden von Euro 50.000 wäre nach Ziffer 23.3 ADSp damit in Höhe von Euro 45.000 zu ersetzen.

## 7. Kundeninformation

Angesichts der weitreichenden Änderungen ist es erforderlich, daß der Spediteur seine Kunden über die neuen ADSp und insbesondere die neue Versicherungssituation informiert. Aus rechtlichen Überlegungen sollte dabei beachtet werden, den Kunden auf die Änderungen der ADSp hinzuweisen, die neue Fassung der ADSp zur Verfügung zu stellen und Gebotskunden anzubieten, weiterhin Versicherungsschutz zu besorgen. Idealerweise sollte jeder Spediteur sich dies auch von seinen Kunden bestätigen lassen, um rechtlich auf der "sicheren" Seite zu sein und möglichen Streitigkeiten aus dem Weg zu gehen.

Aus diesem Grund finden Sie beiliegend auch das Muster eines Kundenbriefes, wobei wir es für sinnvoll halten, Gebots- und Verzichtskunden getrennt und mit unterschiedlichem Inhalt anzuschreiben. Die nachfolgenden Muster können Ihnen aber nur als Anleitung dienen, sie müssen - je nach betrieblicher Situation - noch ergänzt oder überarbeitet werden. Deshalb sind einzelne Passagen kursiv gedruckt, da sie insbesondere diese Passagen im Hinblick auf Ihren betrieblichen Versicherungsschutz überarbeiten müssen, weil insoweit sich die am Markt angebotenen Versicherungsprodukte unterscheiden können und nicht Versicherungsverträge schon neu abgeschlossen oder umgestellt sind.

### **Entwurf eines Kundenbriefes - Gebotskunde**

#### **ADSp und Speditionsversicherung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen unserer speditionellen Zusammenarbeit wickeln wir die von Ihnen erteilten Aufträge auf der Grundlage der Allgemeinen Spediteurbedingungen - ADSp - ab. Wie Ihnen aus der Fachpresse bekannt ist, hat die Versicherungswirtschaft das in den ADSp verankerte Versicherungssystem kritisiert und wird ab 2003 keinen Versicherungsschutz mehr auf dieser Basis zur Verfügung stellen. Um die ADSp den hieraus erwachsenen Konsequenzen und sich entwickelnden Marktgegebenheiten anzupassen, tritt am 1. Januar 2003 eine überarbeitete Fassung der ADSp in Kraft. Die wesentlichen Änderungen betreffen den Fortfall des Versicherungsautomatismus und den Wegfall der Mindestbedingungen für die Speditionsversicherung. Aber was bedeutet das für Sie als unsere Kunden?

Auch nach den neuen ADSp werden wir als Speditionsunternehmen verpflichtet,

unsere Haftung zu versichern. Insofern bestimmten die neuen ADSp, daß wir als Spediteur unsere Regelhaftung nach den ADSp oder nach Gesetz zu versichern haben. Diesen Versicherungsschutz haben wir zu marktüblichen Bedingungen und in ausreichendem Umfang eingedeckt. Weitere Einzelheiten hierzu können Sie der Ziffer 29 ADSp neuer Fassung entnehmen.

Als sogenannter "Gebotskunde" haben wir für Sie bislang bei jedem Auftrag die Speditionsversicherung/Schadenversicherung "automatisch" eingedeckt und auf diese Weise für eine Versicherung Ihres Gutes gesorgt. Mit dem Jahresbeginn 2003 entfällt zwar der Versicherungsautomatismus in den ADSp und die Mindestbedingungen für die Speditionsversicherung werden aufgehoben. Als Alternative bieten wir Ihnen jedoch, bei allen uns ab dem 1. Januar 2003 erteilten Aufträgen, für die uns übergebenen Waren eine Transportversicherung über unsere Speditions-Transport-Police einzudecken. *Diese Transportversicherung bietet Ihnen eine volle Deckung bei Güterschäden (Allgefahrendeckung), Vermögensschäden sind (nicht versichert bis zu einer Höhe von ..... versichert, mit und ohne Prämienaufschlag). Im Rahmen dieser Transportversicherung sind auch Lagerungen bis zu 60 Tagen mit versichert. Bitte beachten Sie aber, daß wir Ihnen für folgende Güterarten*

- *Keinen Versicherungsschutz: ( Güterarten nennen)*
- *Versicherungsschutz nur auf Anfrage (Güterarten nennen)*
- *Versicherungsschutz zu höheren Prämien (Güterarten nennen)*

*zur Verfügung stellen können.*

*Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang auch die neuen Ziffern 3.6 und 3.7 ADSp, wonach für besonders diebstahlsgefährdete oder besonders wertvolle Güter, für die kein oder nur unter "erschweren" Bedingungen Versicherungsschutz gewährt wird, Sie nunmehr Informationspflichten vor Übergabe des Gutes treffen können. Bitte setzen Sie sich rechtzeitig mit uns in Verbindung, wenn derartige Güter zum Versand kommen.*

*Soweit Sie uns ausschließlich mit der Lagerung von Gütern beauftragen, besorgen wir Ihnen auch gerne eine Lagerversicherung. Hier möchten wir Sie aber darauf hinweisen, daß durch diese Lagerversicherung nur Elementarrisiken (z.B. Feuer, Einbruch-, Diebstahl-, Leitungswasser, Sturm), nicht mehr jedoch - wie bisher im Rahmen der Speditionsversicherung/Schadenversicherung - das Verlust- und Beschädigungsrisiko abgedeckt werden kann. Bei hohen Lagerwerten sollten Sie mit uns auch eine Abstimmung in bezug auf die Höhe der Deckungssummen vornehmen.*

Im Rahmen unserer Geschäftsbeziehung war es bisher üblich, daß wir die uns übergebenen Waren für Sie versichert haben. Wir möchten dies - *soweit Sie uns keine andere Weisung erteilen* - auch zukünftig tun. Insofern sollten Sie uns in jedem Auftrag auch den Warenwert für eine Versicherung des Gutes mitteilen. Einzelheiten können Sie der Ziffer 21 ADSp neuer Fassung entnehmen.

Darüber hinaus wurden auch die Haftungsbestimmungen der ADSp (Ziffern 23, 24) überarbeitet, insbesondere wird die Haftung des Spediteurs für Vermögensschäden in Ziffer 23.3 ADSp erhöht. Bitte beachten Sie aber, daß diese Klausel keine Anwendung findet, wenn wir als Spediteur wie ein Frachtführer haften. Hier gelten die entsprechenden frachtrechtlichen Haftungsbestimmungen.

Daneben wurden weitere Klauseln zur Auftragsabwicklung (Ziffern 2, 3, 6) und die Verzugsregeln (Ziffer 18) überarbeitet bzw. gestrichen. Den Text der neuen ADSp fügen wir zu Ihrer Information bei und empfehlen insbesondere die geänderten ADSp-Klauseln Ihrer Aufmerksamkeit.

Mit den ADSp 2003, die weiterhin von den Spitzenverbänden der verladenden Wirtschaft und des Speditionsgewerbes gemeinsam zur Anwendung empfohlen werden, freuen wir uns, unsere Geschäftsbeziehungen weiterhin auf der Grundlage einer "fertig bereitliegenden Rechtsordnung" abwickeln zu können, die bei allen Marktteiligen eine hohe Marktakzeptanz und Verkehrsgeltung gefunden hat.

Da sich zum 1. Januar 2003 unser betrieblicher Versicherungsschutz ändert, wären wir Ihnen *aus versicherungstechnischen Gründen* dankbar, wenn Sie uns den Erhalt dieses Briefes, wonach wir auch zukünftig für Sie Versicherungsschutz besorgen werden, und der neu gefaßten ADSp kurz bestätigen würden.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage: ADSp

## **Entwurf eines Kundenbriefes - Verbotskunde**

### **ADSp und Speditionsversicherung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen unserer speditionellen Zusammenarbeit wickeln wir die von Ihnen erteilten Aufträge auf der Grundlage der Allgemeinen Spediteurbedingungen - ADSp - ab. Wie Ihnen aus der Fachpresse bekannt ist, hat die Versicherungswirtschaft das in den

ADSp verankerte Versicherungssystem kritisiert und wird ab 2003 keinen Versicherungsschutz mehr auf dieser Basis zur Verfügung stellen. Um die ADSp den hieraus erwachsenen Konsequenzen und sich entwickelnden Marktgegebenheiten anzupassen, tritt am 1. Januar 2003 eine überarbeitete Fassung der ADSp in Kraft. Die wesentlichen Änderungen betreffen den Fortfall des Versicherungsautomatismus und den Wegfall der Mindestbedingungen für die Speditionsversicherung. Hiervon sind Sie als "Verzichtskunde" jedoch nur im geringen Umfang betroffen.

Denn auch nach den neuen ADSp werden wir als Speditionsunternehmen verpflichtet, unsere Haftung zu versichern. Insofern bestimmten die neuen ADSp, daß wir als Spediteur unsere Regelhaftung nach den ADSp oder nach Gesetz zu versichern haben. Diesen Versicherungsschutz haben wir zu marktüblichen Bedingungen und in ausreichendem Umfang eingedeckt. Weitere Einzelheiten hierzu können Sie der neuen Ziffer 29 ADSp entnehmen.

Als "Verzichtskunde" besteht für Sie nach wie vor die Möglichkeit, daß wir in Ihrem Interesse für eine Versicherung des Gutes sorgen. Wenn Sie zukünftig von dieser Möglichkeit Gebrauch machen möchten, sprechen Sie uns bitte an.

Darüber hinaus werden auch die Haftungsbestimmungen der ADSp (Ziffern 23, 24) überarbeitet, insbesondere werden die Haftung des Spediteurs für Vermögensschäden nach Ziffer 23.3 ADSp erhöht. Bitte beachten Sie aber, daß diese Klausel keine Anwendung findet, wenn wir als Spediteur wie ein Frachtführer haften. Hier gelten die entsprechenden frachtrechtlichen Haftungsbestimmungen.

Im Rahmen der Auftragsabwicklung bitten wir, die neuen Ziffern 3.6 und 3.7 zu beachten, wonach für besonders diebstahlsgefährdete oder besonders wertvolle Güter, für die kein oder nur unter "erschweren" Bedingungen Versicherungsschutz gewährt wird, Sie nunmehr Informationspflichten vor Übergabe des Gutes treffen können.

Daneben wurden weitere Klauseln zur Auftragsabwicklung (Ziffern 2, 3, 6) und die Verzugsregeln (Ziffer 18) überarbeitet bzw. gestrichen. Den Text der neuen ADSp fügen wir zu Ihrer Information bei und empfehlen insbesondere die geänderten ADSp-Klauseln Ihrer Aufmerksamkeit.

Mit den ADSp 2003, die weiterhin von den Spitzenverbänden der verladenden Wirtschaft und des Speditionsgewerbes gemeinsam erarbeitet und zur Anwendung empfohlen werden, freuen wir uns, unsere Geschäftsbeziehungen weiterhin auf der Grundlage einer "fertig bereitliegenden Rechtsordnung" abwickeln zu können, die bei allen Marktbeteiligten eine hohe Marktakzeptanz und Verkehrsgeltung gefunden hat.

Da sich zum 1. Januar 2003 unser betrieblicher Versicherungsschutz ändert, wären wir Ihnen *aus versicherungstechnischen Gründen* dankbar, wenn Sie uns den Erhalt dieses Briefes und der ADSp kurz bestätigen würden.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage: ADSp

Soweit Sie die neuen ADSp Ihrem Kundenbrief beifügen möchten, finden Sie diese im Internet unter: [www.spediteure.de](http://www.spediteure.de).

## **8. Schlußbemerkung**

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Ausarbeitung eine praktische Arbeitshilfe an die Hand gegeben zu haben. Für weitere Hinweise und Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung (Ansprechpartner: RA Hubert Valder, Email: [hvalder@bsl.spediteure.de](mailto:hvalder@bsl.spediteure.de)).

Bonn, den 06. Dezember 2002

Hubert Valder