Industrie- und Handelskammer für
München und Oberbayern

MERKBLATT

Standortpolitik

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen und die Speditionsversicherung – ADSp 2003

Nicht zuletzt wegen einer anhaltend negativen Schadensentwicklung und hohen Verlusten in der Speditionsversicherung waren die Verkehrshaftungsversicherungen nicht mehr bereit, die bisherige Praxis bezüglich der Eindeckung der Speditionsversicherung aufrecht zu erhalten. Die ADSp wurden nach langwierigen Verhandlungen entsprechend geändert.

Warum mussten die ADSp geändert werden?

Nicht zuletzt wegen einer anhaltend negativen Schadensentwicklung und hohen Verlusten in der Speditionsversicherung waren die Verkehrshaftungsversicherungen nicht mehr bereit, die bisherige Praxis bezüglich der Eindeckung der Speditionsversicherung aufrecht zu erhalten.

Die Versicherer hatten über den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) erklärt, dass sie nicht mehr in der Lage und nicht mehr bereit seien, einen Versicherungsschutz auf der Grundlage der bisherigen Ziffer 29 der alten ADSp und der Mindestbedingungen für die Speditionsversicherung oder ähnlicher Modelle zur Verfügung zu stellen.

Die Versicherung sollte nicht mehr auf der Grundlage der Schadenversicherung, sondern künftig aufgrund einer „Spediteur-Transport-Police“ erfolgen. Damit waren die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) nicht mehr in Einklang zu bringen, da gerade die Ziffer 29 der zentrale Punkt der alten ADSp war. Eine Anpassung an die neuen Regelungen war notwendig geworden.

Name des Verfassers: Sabine Lehmann
Durchwahl: -345
Fax: -470

E-Mail: lehmann@muenchen.ihk.de

Erstellungsdatum: 05.03.2004
IHK-Service: Tel. 089 / 5116-0
Anschrift: Max-Joseph-Str.2
80333 München
Homepage: www.muenchen.ihk.de

Grundzüge des GDV-Modells

Im Juni 2003 hatte der GDV seine eigenen Vorstellungen formuliert und im Juli dann das GDV-Modell beschlossen. Hier einige Eckpunkte des GDV–Modells:

- Die Speditionsunternehmen müssen Unternehmensbeschreibungen abgeben. Darin muss der Unternehmer Betriebsinterna und -abläufe offen legen.
- Die Versicherer wollen keine Versicherung entsprechend den ADSp-Mindestbedingungen mehr anbieten. Als Begründung werden hier u. a. der harte Prämienwettbewerb und intransparente Risiken genannt.
- Die bisherige Ziffer 29 der ADSp wird gestrichen. Das bedeutet den Wegfall des Automatismus zwischen der Haftung des Spediteurs und einer Versicherung. Es gibt keine Mindestversicherungsbedingungen.
- Künftig sollen die Versicherungsverträge frei gestaltet werden können. Das GDV-Modell sieht zwei getrennte Versicherungsverträge vor, nicht wie bisher Haftungs- und Schadenversicherung in einer Police. Zum einen ist eine Verkehrshaftungsversicherung vorgesehen auf der Grundlage einer Betriebsbeschreibung des Unternehmens; in diesem Bereich sind diverse Versicherungsausschlüsse vorgesehen. Zum anderen soll es eine Spediteur-Transport-Police geben.

Die wichtigsten Änderungen in den ADSp

Die grundlegendsten Änderungen in den ADSp 2003 sind

- **der Wegfall des Versicherungsautomatismus**
- **der Wegfall der Mindestbedingungen für die Speditionsversicherung**
- **die Abgabe einer Betriebsbeschreibung**
- **der Problemfall: „besonders diebstahlgefährdete Güterarten“**

Durch den Wegfall des Versicherungsautomatismus und der Mindestbedingungen für die Speditionsversicherung entfällt die **bisherige Verknüpfung von Geschäfts- und Versicherungsbedingungen in den ADSp.** Die Versicherung der Spediteurhaftung (**Haftungsversicherung**) und die Versicherung des Warentransportes und der Lagerung **(Schadenversicherung)** unterliegen künftig neuen Regelungen.

Was ändert sich bei der Haftungsversicherung des Spediteurs?

Der Spediteur war auf der Grundlage der ADSp-Versicherungslösung bislang umfassend versichert. Nach der DTV-Verkehrshaftungsversicherung wird es z. T. erhebliche Abstriche bei der Versicherung des Spediteurs (Haftungsversicherung) geben. Da es einen Mindeststandard nicht mehr geben wird, werden die Policen unterschiedlich ausgestaltet sein. Die folgende Übersicht zeigt die grundsätzlichen Unterschiede auf, ohne auf Einzelheiten der Versicherungsbedingungen einzugehen:

	ADSp-Speditionsversicherung bis 31. Dezember 2002	**DTV-Verkehrshaftungsversicherung ab 1. Januar 2003**
räumlicher Geltungsbereich	weltweit (Lager: EWR/Länderliste)	EWR
versicherte Güter	alle Güter	bestimmte Güterarten können ausgeschlossen sein
versicherte Haftung	qualifiziertes Verschulden versichert	qualifiziertes Verschulden nur eingeschränkt versichert
Deckungssumme	hohe Deckungssummen	niedrige Deckungssummen; "Sublimits" für einzelne Risikobereiche

Folgen der Änderungen:

Der **Verlader kann zukünftig nicht mehr darauf vertrauen**, dass die Haftung des Spediteurs nach den ADSp lückenlos versichert ist. Hinzu kommt, dass der **Direktanspruch** des Verladers gegenüber dem Speditionsversicherer **wegfällt**. Dies führt dazu, dass der Verlader bei Insolvenz des Spediteurs nicht mehr abgesichert ist, genauso wenig wie in dem Fall eines "kranken" Versicherungsverhältnisses (z.B. Nichtzahlung der Prämie), da auch die **Grundsätze der Pflichtversicherung keine Anwendung** mehr finden. Hieraus wurden im Rahmen der ADSp 2003 folgende Konsequenzen gezogen:

Der Spediteur ist zukünftig nur noch verpflichtet, seine nach den ADSp oder nach dem Gesetz bestehende Regelhaftung zu versichern. Diese Versicherung hat zu **marktüblichen Bedingungen** zu erfolgen. Der Spediteur ist verpflichtet, seinem Auftraggeber **auf Verlangen das Bestehen des Versicherungsschutzes nachzuweisen**, denn der Verlader kann künftig nicht mehr automatisch den Mindestumfang des Versicherungsschutzes feststellen, den der Spediteur für seinen Auftraggeber „bereithält". Der Spediteur darf sich **auf die ADSp nur berufen, wenn er ausreichenden Versicherungsschutz vorhält**.

Was ändert sich bei der Versicherung des Gutes?

Mit dem Wegfall des Versicherungsautomatismus in den ADSp tritt für den Auftraggeber zunächst eine geringere Verlässlichkeit hinsichtlich der Besorgung des Versicherungsschutzes ein. Zukünftig setzt die **Besorgung von Versicherungsschutz** durch den Spediteur zunächst einen **Auftrag des Auftraggebers** voraus. Ein mündlicher Auftrag genügt grundsätzlich. Aus Beweisgründen ist jedoch die Schriftform zu empfehlen. Eine Vereinbarung zur Besorgung von Versicherungsschutz kann sich auch **konkludent** aus den Umständen des einzelnen Vertragsabschlusses ergeben. Für diese Fälle wurde in Ziffer 21.2 ADSp extra eine Regelung vorgesehen. Danach **darf der Spediteur vermuten**, dass die Besorgung von Versicherungsschutz im Interesse des Auftraggebers liegt, wenn er für diesen Auftraggeber bei einem **früheren Verkehrsvertrag** bereits einmal Versicherungsschutz eingedeckt hat. Das gleiche gilt, wenn der Auftraggeber - im Falle der Erstbeauftragung - den **Warenwert für eine Transportversicherung angibt**. Der Spediteur darf also ein bestimmtes Verhalten seines Auftraggebers als Auftragserteilung ansehen. Dies ist die Konsequenz aus der heute bestehenden **Verkehrssitte**, dass der Spediteur grundsätzlich eine Versicherung eindeckt, es sei denn, der Auftraggeber untersagt dies (ausdrücklich), d. h. er ist ein sogenannter "Verzichtskunde".

Hinsichtlich der Besorgung des Versicherungsschutzes muss der Spediteur folgendes beachten:

- Er kann dies bei einem Versicherer seiner Wahl, nach pflichtgemäßem Ermessen und zu marktüblichen Bedingungen tun.
- Will der Auftraggeber hiervon abweichen, hat er dem Spediteur schriftlich eine andere Weisung zu erteilen.
- Die Prämienabführung hat auftragsbezogen zu erfolgen und der Spediteur kann die Prämie von seinem Auftraggeber erstattet verlangen.

Was ändert sich noch?

Auch die Haftungsbestimmungen in den ADSp wurden überarbeitet. Von besonderer Bedeutung ist hier die **Erhöhung der Haftung des Spediteurs** in Ziffer 23.3 ADSp:

- Bislang hat der Spediteur höchstens mit dem dreifachen Spediteurentgelt gehaftet. Jetzt haftet er mit dem Dreifachen des Betrages, der bei Verlust zu zahlen wäre, höchstens jedoch 100.000 €.
- Im Rahmen der Schadensregulierung ist aber auch weiterhin zu beachten, dass die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zum Frachtrecht zur Haftung für Güterfolgeschäden, Verspätungsschäden und Vermögensschäden der Regelung in Ziffer 23.3 ADSp vorgehen. Haftet der Spediteur also wie ein Frachtführer, sind nach
- § 429 HGB Güterfolgeschäden nicht,
- § 431 Abs.3 HGB Verspätungsschäden maximal bis zur dreifachen Fracht und
- § 433 HGB Vermögensschäden, die mit der Beförderung in Zusammenhang stehen, maximal bis zum Dreifachen des Betrages, der bei Verlust zu zahlen wäre,
- zu ersetzen.

Die Bestimmungen sind gemäß § 449 HGB **"AGB-fest ausgestaltet"**; d. h. in Allgemeinen Geschäftsbedingungen wie den ADSp dürfen keine abweichenden Vereinbarungen getroffen werden. Gleiches gilt auch für zwingende Haftungsnormen, wie sie z. B. die CMR enthält.

Darüber hinaus wurden auch die Bestimmungen über die **Auftragserteilung in Ziffer 3** ADSp den neuen Gegebenheiten angepasst. Wichtigste Neuregelung ist hier, dass der Spediteur sowohl im Rahmen der Haftungsversicherung als auch der Versicherung des Gutes für bestimmte Güterarten keinen Versicherungsschutz mehr bekommt oder aber nur zu erhöhten Prämien und/oder unter Auflagen. Nach Ziffer 3.6 ADSp muss der Auftraggeber den Spediteur künftig **vor Übergabe der Ware** darüber unterrichten, dass z. B. besonders **diebstahlsgefährdete oder besonders wertvolle Güter zum Versand oder zur Einlagerung** kommen.

Diebstahlgefährdete Güterarten sind nach den ADSp z. B.:

- Geld, Edelmetalle
- Schmuck, Uhren, Edelsteine
- Kunstgegenstände, Antiquitäten
- Scheck, Kredit-, gültige Telefonkarten und andere Zahlungsmittel
- Wertpapiere, Valoren, Dokumente
- Spirituosen, Tabakwaren
- Unterhaltungstechnik
- Telekommunikationsgeräte
- EDV-Geräte und Zubehör.

Die Auflistung ist nicht abschließend. Als besonders wertvolle Güter gelten alle Güter ab einem Wert von 50 Euro/kg.

Was müssen Verlader und Spediteure seit dem 1. Januar 2003 beachten?

Aufgrund der Änderungen der ADSp und der neuen Marktgegebenheiten im Bereich der Versicherung haben Verlader und Spediteure insbesondere zukünftig folgendes zu achten:

a. Was ändert sich für den Verlader?

"sensible Güter"

Der Verlader hat den Spediteur vor Übergabe der Güter zu unterrichten, wenn diebstahlsgefährdete oder besonders wertvolle Güter versendet oder eingelagert werden sollen. Der Verlader muss insoweit organisatorische Vorkehrungen treffen, die sicherstellen, dass der Spediteur rechtzeitig informiert wird.

Versicherung des Gutes

Ist der Verlader kein "Verzichtskunde", sollte er den Spediteur beauftragen, eine Versicherung des Gutes (z. B. Transport- oder Lagerversicherung) zu besorgen.
Jeder Verlader sollte zudem wissen, dass der Spediteur berechtigt ist, eine Versicherung einzudecken, wenn

- bereits bei einem früheren Verkehrsvertrag Versicherungsschutz besorgt wurde oder

- der Warenwert für eine Versicherung des Gutes im Speditionsauftrag angegeben wird.
- Will der Verlader nicht, dass der Spediteur sich um eine Versicherung kümmert, kann er die Eindeckung jederzeit - wie bisher - **schriftlich untersagen**. Für "Verzichtskunden" ergeben sich insoweit keine Änderungen.

Versicherung der Spediteurhaftung

Jeder Verlader kann sich künftig von seinem Spediteur nachweisen lassen, dass dieser über einen ausreichenden Versicherungsschutz verfügt. Da die Verkehrshaftungsversicherer die Spediteurhaftung nicht mehr im bisher gewohnten Umfang versichern, ist nicht zwangsläufig sichergestellt, dass die Haftung des Spediteurs ausreichend versichert ist. Aufgrund verringerter Deckungssummen kann ein solcher Nachweis auch im laufenden Kalenderjahr im Hinblick auf die Ausschöpfung dieser Summen sinnvoll sein.

b. Was ändert sich für den Spediteur?

"sensible Güter"

Jeder Spediteur hat zu prüfen, ob ihm besonders wertvolle oder diebstahlsgefährdete Güter zum Versand oder zur Einlagerung übergeben werden.

Nur so kann er feststellen, ob

a) für diese Güter Versicherungsschutz im Rahmen
- seiner Haftungsversicherung besteht
- seiner Transport-, Lager- oder einer anderen Sachversicherung für seinen Auftraggeber besorgt werden kann.

b) er sonstige Maßnahmen für eine sichere und schadenfreie Beförderung oder Einlagerung ergreifen will.

Versicherung des Gutes

Jeder Spediteur muss im Rahmen der Auftragsabwicklung prüfen, ob
- ein Auftrag zur Eindeckung der Versicherung vorliegt, oder wenn dies nicht der Fall ist,
- ob er aufgrund der Vermutungsregelung berechtigt ist, Versicherungsschutz zu besorgen.

Des weiteren ist zu prüfen,

- ob überhaupt Versicherungsschutz für die zu versendenden Güter eingedeckt werden kann (u. U. sind die Güter nicht versicherbar); ggf. ist der Auftraggeber zu unterrichten,
- ob Versicherungsschutz ohne Rücksprache mit dem Versicherer gewährt werden kann.
- zu welcher Prämie er das Gut versichern kann.

Versicherung der Haftung des Spediteurs

Hier hat der Spediteur vor Auftragserteilung zu prüfen,

- ob alle seine Tätigkeiten nach der dem Versicherungsvertrag zugrunde liegenden Betriebsbeschreibung, ggf. aufgrund der Vorsorgeversicherung versichert sind,
- ob die Regelhaftung nach ADSp oder Gesetz ausreichend versichert ist (Deckungssummen).

Weitere Änderungen

Hier wären noch besonders hervorzuheben:

- Ziffern 23.1 (Spedition und Transport); 24.1 (verfügte Lagerung):
  Bei der Haftungshöhe gibt es keine Änderungen. Es bleibt bei den bisherigen Summen.
- Ziffern 23.4 und 24.4:
  Der Haftungshöchstbetrag je Schadensereignis reduziert sich von derzeit 5 Mio. € auf 2 Mio. €.
- Ziffern 23.3 und 24.3:
  Im Bereich der Haftung für Güterfolgeschäden und reine Vermögensschäden wurde vom Spediteur bisher mit dem dreifachen Spediteursentgelt gehaftet. Künftig haftet der Spediteur mit dem Dreifachen dessen, was bei dem Verlust des Gutes zu zahlen wäre, höchstens jedoch mit 100.000 €.
- Ziffer 29:
  Die Ziffer 29 als zentrale Bestimmung wurde neu gefasst. Der Spediteur hat künftig die Verpflichtung, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen. Diese muss vom Umfang her die verkehrsvertragliche Haftung nach den ADSp und nach dem Gesetz im Umfang der jeweiligen Regelhaftungssummen abdecken (Ziffer 29.1 neue Fassung = nF).

- Die Vereinbarung einer Höchstersatzleistung je Schadensfall, je Schadensereignis und/oder pro Jahr ist ebenso zulässig, wie die Vereinbarung einer Schadensbeteiligung des Spediteurs (Ziffer 29.2 nF).
- Der Auftraggeber darf den Nachweis des Abschlusses einer solchen Versicherung verlangen (Ziffer 29.4 nF).
- Der Spediteur darf sich dem Auftraggeber gegenüber nur auf die ADSp berufen, wenn er bei Auftragserteilung einen ausreichenden Versicherungsschutz vorhält (Ziffer 29.3 nF).
- Die übrigen Bestimmungen der Ziffer 29 alte Fassung (= a.F.) entfallen weitgehend. Insbesondere die bisher in Ziffer 29 geregelte Schadenversicherung entfällt. Damit entfällt der Versicherungsautomatismus, sowie der Direktanspruch des Verladers gegen die Versicherung.

ADSp als fertig bereitliegende Rechtsordnung?

Die **ADSp-Trägerverbände** gehen zwar noch davon aus, dass die ADSp auch ohne ein integriertes Versicherungskonzept nach wie vor als **"fertig bereitliegende Rechtsordnung"** gelten, die kraft stillschweigender Unterwerfung Anwendung finden. Denn der Fortfall der ADSp-Versicherungslösung habe auf den besonderen Charakter der ADSp keinen unmittelbaren Einfluss; entscheidend sei, dass die Marktbeteiligten die ADSp weiterhin als Grundlage für ihre geschäftlichen Aktivitäten nutzen.

Die Rechtsprechung des BGH sieht dies mittlerweile nicht mehr so eindeutig, wie das noch bei den alten ADSp der Fall war. Es wird künftig wohl noch mehr auf die Umstände des Einzelfalles ankommen.

Wenn die Vertragsparteien wollen, dass die ADSp 2003 Vertragsbestandteil werden, sollten Sie diese, um sicher zu gehen, ausdrücklich vereinbaren.

Weitere Informationen erhalten Sie bei der Industrie- und Handelskammer,
Verkehrsabteilung, Sabine Lehmann, Tel. 089/5116-345, Fax: 089/5116-470,
e-mail: lehmann@muenchen.ihk.de

Stand:05.03.2004