

Prämien werden nicht immer angehoben

Versicherungsschutz auch für ADSp 2016

DVZ-UMFRAGE Für die erweiterte Haftung der Spediteure durch die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) bietet die Versicherungsbranche einen erweiterten Versicherungsschutz an. Der Versicherer Kravag hat seine „Kravag-Logistic-Police (KLP)“ an die veränderten Haftungsgrundlagen in den neuen ADSp angepasst. Zusätzlich können Auftraggeber für Lagerleistungen über den Spediteur die „ADSp-Lager-Plus“ abschließen.

„Damit können sie im Lagerbereich erstmals höhere Güterwerte deklarieren und gegen Zahlung eines Zuschlags die genannten Haftungsbeiträge erhöhen“, erklärt Axel Salzmann, Leiter Kompetenzzentrum Straßenverkehrsgewerbe und Logistik des Versicherers Kravag-Logistic. Dadurch erhalten sie im Schadensfall den vollen Wert des eingelagerten Guts ersetzt. Der neue KLP-Baustein „ADSp-Lager-Plus“ versichert Güterfolgeschäden und Vermögensschäden bis 100 000 EUR. Kravag will die Versicherungsprämien fallbezogen in einem unteren zweistelligen Prozentbereich erhöhen.

Regress gleicht Schäden wieder aus
„Wir werden die Versicherungsprämien aufgrund der erweiterten Haftung der neuen ADSp in diesem Jahr nicht erhöhen“, erklärte dagegen Jürgen Bochanski vom Versicherungsmakler Aktiv Assekuranz. Die Versicherer seiner Policen wollten zunächst die Schadensverläufe dieses Jahres abwarten. Denn: „Wir müssen bei Schäden zwar mehr zahlen, bekommen aber im Regress auch höhere Summen zurück“, erklärt Bochanski. Das könne ein Nullsummenspiel ergeben.

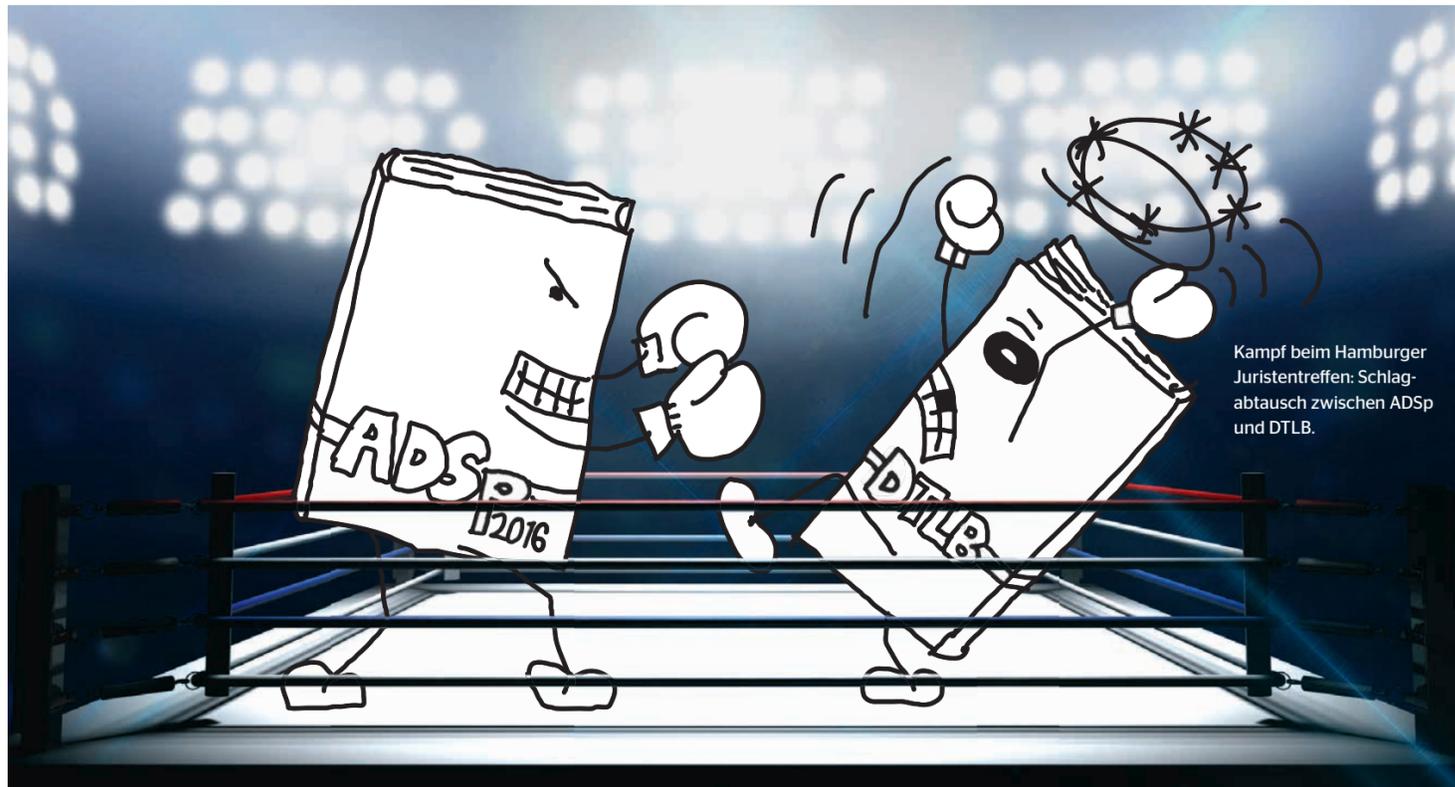
Die „Speditions-Global-Police“ von Aktiv sieht vor, dass immer die Haftung nach den ADSp neuester Fassung versichert ist. Somit sind auch die ADSp 2016 mitversichert. Für die Lagerisiken ist bei Aktiv die gesetzliche Haftung versichert, so dass dies nicht geändert werden müsse. Sollte ein „besonderes Interesse“ deklariert werden, sei eine Zusatzprämie zu zahlen.

Wertdeklaration extra versichern

Auch für die Verträge zur Speditionsversicherung der Schunck-Group wollen die Versicherer für dieses Jahr keine Prämien erhöhungen vornehmen. Das erklärte Peter Kollatz, Mitglied der Schunck-Geschäftsleitung. Zudem schätzen die Schunck-Versicherer die Erhöhung für das kommende Jahr nicht so stark ein.

Hinsichtlich des Versicherungsschutzes ergebe sich kein Handlungsbedarf. Der „SLVS-Plus“ sei so konzipiert, „dass automatisch auch die Haftung nach den ADSp 2016 versichert ist, da Versicherungsschutz in der jeweils gültigen Fassung gewährt wird“, ergänzt Kollatz.

Wertdeklarationen seien in allen marktüblichen Versicherungsbedingungen zur Speditionshaftung ausgeschlossen, betont er weiter. Daher sei auch die neue Ziffer 24.2 ADSp 2016 zur Wertdeklaration eingelagerter Güter nicht automatisch mitversichert. Erfolge eine Wertdeklaration hierfür, könne die Deckung über einen Nachtrag zur SLVS-Plus oder über eine Transportversicherung erfolgen. (hec)



Kampf beim Hamburger Juristentreffen: Schlagabtausch zwischen ADSp und DTLB.

DVZ-ILLUSTRATION: CARSTEN LÜDEMANN; FOTO: FOTOLIA

„Für Speditionsverträge ungeeignet“

Richterin des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main kritisiert **Verlader-AGB**

Von Frank Wilting

Die von den Verladerverbänden herausgegebenen Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB) sind als Speditionsverträge ungeeignet. Das stellte Christine Schmidt, Richterin am Oberlandesgericht Frankfurt am Main, vor mehr als 250 Juristen vergangene Woche in Hamburg fest. Anlass war eine Tagung der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht (DGTR). In den DTLB seien ausschließlich Pflichten von Transporteuren und Lagerhaltern geregelt. Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) des Speditionsverbandes DSLV würden sich zwar hauptsächlich mit Pflichten des Auftraggebers befassen, aber auch weitere Regelungen beinhalten, die als ausgewogen bezeichnet werden könnten.

Rechtsanwalt Jürgen Temme bezeichnete die Begrenzung der DTLB-Haftung des Auftraggebers gegenüber dem Lagerhalter auf das Dreifache der Verlustentschädigung als unwirksam, weil der Einlagerer nicht für Verlust im Lager hafte. Die in derselben Regelung der DTLB vorgesehene Haftungsbegrenzung des Lagerhalters auf den dreifachen Verlustbetrag hielten die Diskussionssteilnehmer allgemein für misslungen, weil der Lagerhalter ohnehin unbeschränkt haftet.

Unklare Bestimmungen in den DTLB

Aus der Sicht der Versicherer benannte Thomas Rosowski von HDI-Gerling einige DTLB-Klauseln, die gemäß Transport-Versicherungsbedingungen (DTV-VHV) nicht mitversichert seien. Er nannte die Ziffern 2.4 bis 2.7 über die Verantwortung des Auftragnehmers für elektronischen Datenaustausch, Aufstellung von Notfallkonzepten und Monitoringsystemen sowie die Verpflichtung zur Zahlung des Mindestlohns. Auch eine unbeschränkte Lagerhaftung sei nicht versicherbar. Zudem hält Rosowski es für unklar, was unter marktüblichen Versicherungsbedingungen zu verstehen sei, zu denen der Auftragnehmer nach Ziffer 7.2.1 DTLB Versicherungsschutz einzudecken habe.

Aber Rosowski hat auch Kritik an den ADSp 2016. So könne sich der Spediteur nicht auf eine automatische Deckung nach den DTV-VHV verlassen. Der Versicherer sollte unbedingt gefragt werden. Speditionsübliche logistische Leistungen seien weiterhin versichert. Das gelte allerdings nicht für den Spediteur als Reglementierter Beauftragter gemäß der neuen Ziffer 5.3.2, da solche Prüfungsvorgänge nicht speditionstypisch seien. Auch eine Haftungserhöhung durch Wertdeklaration nach Ziffer 24.2 ADSp 2016 müsse mit dem Versicherer abgestimmt werden.

Großen Applaus erntete der Vorschlag der Versicherungswirtschaft, dass sich die beteiligten Verbände noch einmal an einen Tisch setzen sollten, um die bewährte Tradition gemeinsamer und von allen Beteiligten akzeptierter Bedingungen für das Speditions-, Transport- und Lagergeschäft fortzusetzen.

Einbeziehung in den Vertrag

Beide Bedingungen sind nichts anderes als Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) und unterliegen damit einer verschärften rechtlichen Kontrolle. Wenn die Vertragspartner bislang die ADSp „in ihrer jeweils neuesten Fassung“ vereinbart haben, werden die neuen ADSp 2016 vermutlich nicht automatisch gelten. Denn sie stellen keine gemeinsame Empfehlung der auf beiden Seiten beteiligten Verbände mehr dar. Wer die ADSp 2016 (oder die DTLB) vereinbaren möchte, sollte auf sie vor oder bei Vertragsabschluss deutlich hinweisen beziehungsweise ausdrücklich vereinbaren. In Hinweisen auf Geschäftspapieren und Korrespondenz sollte der deutliche Vermerk enthalten sein, dass teilweise von der gesetzlichen Haftung abgewichen wird.

Schwerpunkt Kommunikation

Getreu dem Motto, dass Logistik zu einem Großteil aus Kommunikation besteht, ist in beiden neuen Bedingungenwerken ein „Schwerpunkt Kommunikation“ deutlich auszumachen. Die ADSp 2016 verlangen vom Auftraggeber umfangreichere und rechtzeitige Mitteilungen vor Auf-

tragserteilung. Das bezieht sich unter anderem auf die Beschaffenheit des Gutes, Lieferfristen, Angaben für zollrechtliche Zwecke, Angaben über gefährliche Güter, aber auch über den Wert des Gutes und eine etwaige Diebstahlsgefährdung.

Wertvolles Gut wird definiert ab 50 EUR/kg oder 10 000 EUR je Packstück, wobei ein Packstück auch ein Container oder eine Wechselbrücke sein kann, wenn keine detaillierteren Angaben zu dem darin enthaltenen Gut erfolgen. Beide Bedingungswerke enthalten neue Regelungen über die elektronische Kommunikation, die Verantwortung für die Einrichtung und den Betrieb der IT-Systeme, die Gültigkeit elektronisch oder digital erstellter Dokumente sowie über die Benennung von Kontaktpersonen. Die DTLB verlangen darüber hinaus vom Frachtführer/Lagerhalter ein Notfallkonzept und ein Qualitätsmanagementsystem. Dadurch sollen Transportketten nachhaltig stabilisiert werden.

Rampenproblematik entschärfen

Mit Kommunikation zwischen den Ladungsbeteiligten hat auch die in den ADSp 2016 nun detaillierter geregelte Be- und Enladedätigkeit zu tun. Welche Zeiten dem Absender/Empfänger für die Entladung zur Verfügung stehen und wann diese Zeiten beginnen und enden, wird konkret geregelt. Die Vertragspartner haben sich unverzüglich zu unterrichten bei drohender Nichteinhaltung von Terminen und bei Leistungshindernissen. Die Berechnung von Standgeldern wird für den Frachtführer erleichtert. In den DTLB sucht man solche Regelungen vergeblich.

Keine Pflicht zum Palettentausch

Auch klare Vereinbarungen gehören zur Kommunikation. Ohne eine ausdrückliche Vereinbarung ist der Spediteur nach den ADSp 2016 weder zur Verpackung des Gutes noch zum Tausch von Paletten verpflichtet. Das gilt auch für die Ver- und Entladung der Güter. Wenn der Fahrer hierbei mithilft, handelt er als Erfüllungsgelhilfe des Auftraggebers, sofern er nicht eigenmächtig tätig wird.

Die DTLB hingegen legen hier ein umgekehrtes Regel-Ausnahme-Verhältnis fest. Während die ADSp 2016 dem Spediteur Zahlungsansprüche für Zusatzaufwendungen zugestehen, versuchen die DTLB, mögliche Nachforderungen des Frachtführers weitestgehend auszuschließen und alle sogenannten vorhersehbaren Zusatzkosten auch bei unregelmäßigem Transportverlauf in die Fracht zu inkludieren.

Komplizierte ADSp-Haftungsregeln

Vor allem bei der Diskussion der sehr unterschiedlichen Haftungsregeln und Haftungssummen war in der Hamburger Veranstaltung ein gewisser Temperaturanstieg festzustellen. Die neuen Haftungsregeln der ADSp 2016 sind aufgrund ihrer starken Detaillierung und ihrer Vor- und Rückverweisungen gewiss nicht einfach zu lesen, was auch der Anpassung an die Rechtsprechung aus den vergangenen Jahren geschuldet ist.

Die Haftung des Spediteurs und des Lagerhalters wurde allerdings an die Haftung des Frachtführers (8,33 Sonderziehungsrechte je kg, etwa 10,50 EUR) angepasst, was den Umgang mit den Regeln wieder erleichtert. In gleicher Weise beschränken die DTLB die gesetzlich unbeschränkte Haftung des Absenders/Einlagerers gegenüber dem Frachtführer/Lagerhalter.

Nicht nur an dieser Stelle unterscheiden sich beide Bedingungswerke wesentlich. Die DTLB enthalten darüber hinaus keine Haftungsbegrenzungen, womit sich eine Diskussion über die Versicherbarkeit anschloss.

Und wie geht es weiter?

Wenn es dabei bleibt, dass sich im Transport- und Lagergeschäft zwei unterschiedliche Bedingungswerke gegenüberstehen, ist ihre jeweilige Marktdurchsetzung abzuwarten. Die Bedingungen werden die Zivilgerichte beschäftigen. Der eine oder andere Änderungsbedarf wird sich hieraus ergeben. (hec)

Frank Wilting ist Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht in Niederrhein