

**Deutscher  
Industrie- und Handelskammertag**

**Bundesverband  
der Deutschen Industrie**

**Bundesverband  
des Deutschen Groß- und Außenhandels**

**Hauptverband  
des Deutschen Einzelhandels**

**Bundesverband  
Spedition und Logistik**

---

## ***Merkblatt zu den ADSp 2003***

### **1. Warum wurden die ADSp geändert?**

Aufgrund anhaltend hoher Verluste in der Speditionsversicherung waren und sind die Verkehrshaftungsversicherer nicht mehr bereit, für die bisherige ADSp-Speditionsversicherung Versicherungsdeckung zur Verfügung zu stellen. Die Versicherer werden zukünftig die Haftung des Spediteurs auf der Grundlage einer eigenen Verbandsempfehlung, der "DTV-Verkehrshaftungsversicherung für Frachtführer, Spedition und Lagerhalter" versichern. Die Versicherung des Warentransportes soll nicht mehr auf der Grundlage der Schadenversicherung, sondern einer Spediteur-Transport-Police erfolgen. Die ADSp mußten diesen neuen Marktgegebenheiten angepaßt werden.

### **2. Was ändert sich?**

Die einschneidendsten Änderungen betreffen den Wegfall

- des Versicherungsautomatismus
- der Mindestbedingungen für die Speditionsversicherung

in den ADSp. Damit entfällt die bisherige Verknüpfung von Geschäfts- und Versicherungsbedingungen in den ADSp. Die Versicherung der Spediteurhaftung und die Versicherung des Warentransportes (und der Lagerung) folgen zukünftig anderen "Spielregeln".

## 2.1 Was ändert sich bei der Haftungsversicherung des Spediteurs?

Auf der Grundlage der ADSp-Versicherungslösung war der Spediteur bislang umfassend versichert, während es nach der DTV-Verkehrshaftungsversicherung zum Teil erhebliche Abstriche bei der Versicherung der Haftung des Spediteurs geben wird, zudem werden die Policen unterschiedlich ausgestaltet sein; einen Mindeststandard wird es nicht mehr geben. Die folgende Übersicht zeigt die grundsätzlichen Unterschiede auf, ohne auf Einzelheiten der Versicherungsbedingungen einzugehen:

	<b>ADSp- Speditionsversicherung bis 31. Dezember 2002</b>	<b>DTV- Verkehrshaftungsversi- cherung ab 1. Januar 2003</b>
<b>räumlicher Geltungsbe- reich</b>	weltweit (Lager: EWR/Länderliste)	EWR
<b>versicherte Güter</b>	alle Güter	bestimmte Güterarten kön- nen ausgeschlossen sein
<b>versicherte Haftung</b>	qualifiziertes Verschulden versichert	Qualifiziertes Verschulden nur eingeschränkt versi- chert
<b>Deckungssumme</b>	hohe Deckungssummen	niedrige Deckungssummen; "Sublimits" für einzelne Ri- sikobereiche

Deshalb kann der Verlader zukünftig nicht mehr darauf vertrauen, daß die Haftung des Spediteurs nach den ADSp lückenlos versichert ist. Hinzu kommt, daß mit dem Wegfall des Direktanspruchs des Verladers gegenüber dem Speditionsversicherer bewirkt wird, daß der Verlader bei Insolvenz des Spediteurs ebenso wenig abgesichert ist, wie bei einem "kranken" Versicherungsverhältnis (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. Da der Verlader zukünftig nicht mehr mit einem Blick in die ADSp den Mindestumfang dieses Versicherungsschutzes durch den Spediteur für seinen Auftraggeber feststellen kann, wird der Spediteur verpflichtet, seinem Auftraggeber auf Verlangen das Bestehen des Versicherungsschutzes nachzuweisen. Der Spediteur darf sich auf die ADSp nur berufen, wenn er ausreichenden Versicherungsschutz vorhält.

## **2.2 Was ändert sich bei der Versicherung des Gutes?**

Mit dem Wegfall des Versicherungsautomatismus in den ADSp tritt zunächst eine geringere Verlässlichkeit bei der Besorgung des Versicherungsschutzes ein, insbesondere für die Umbruchsituation zum Jahreswechsel. Deshalb wurde von den ADSp-Trägerverbänden neu bedacht, auf welche Art und Weise der Spediteur zukünftig Versicherungsschutz für seinen Kunden besorgen soll. Zukünftig setzt die Besorgung von Versicherungsschutz durch den Spediteur zunächst einen Auftrag des Auftraggebers voraus. Dabei genügt auch ein mündlicher Auftrag, wenn auch aus Beweisgründen die Schriftform zu empfehlen ist. Schließlich kann sich eine Vereinbarung zur Besorgung von Versicherungsschutz konkludent aus den Umständen des einzelnen Vertragsabschlusses ergeben. Um auch für diesen Fall klare Spielregeln für die Besorgung des Versicherungsschutzes durch den Spediteur zu haben, wurde in Ziffer 21.2 ADSp hierfür eine Regelung vorgesehen. Danach ist der Spediteur 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 - im Falle der Erstbeauftragung - der Auftraggeber den Warenwert für eine Transportversicherung angibt. Dem Spediteur wird mit dieser Regelung gestattet, ein bestimmtes Verhalten seines Auftraggebers als Auftragserteilung anzusehen. Damit wird die Konsequenz aus der heute bestehenden Verkehrssitte gezogen, daß der Spediteur Versicherungsschutz besorgt, es sei denn, der Auftraggeber untersagt dies. Die Klausel spiegelt also die Übung in der Geschäftsbeziehung zwischen Spediteur und seinem Auftraggeber wider, wonach sich die Besorgung von Versi-

versicherungsschutz eingespielt hat, es sei denn der Kunde ist ein sogenannter "Verzichtskunde".

Besorgt der Spediteur dem Grunde nach danach Versicherungsschutz, so kann er 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.

### 2.3 Was ändert sich noch?

Im übrigen wurden in den ADSp auch die Haftungsbestimmungen überarbeitet. Von besonderer Bedeutung ist hier die Erhöhung der Haftung des Spediteurs in Ziffer 23.3 ADSp. Haftete der Spediteur bislang höchstens mit dem dreifachen Spediteurentgelt, haftet er zukünftig mit dem Dreifachen des Betrages, der bei Verlust zu zahlen wäre, höchstens jedoch 100.000 Euro. Im Rahmen der Schadenregulierung ist aber - nach wie vor - zu beachten, daß die im HGB-Frachtrecht getroffenen Aussagen zur Haftung für Güterfolgeschäden, Verspätungsschäden und Vermögensschäden der Regelung in Ziffer 23.3 ADSp vorgehen. Haftet der Spediteur wie ein Frachtführer, sind nach

- § 429 HGB Güterfolgeschäden **nicht**
- § 431 Abs. 3 HGB Verspätungsschäden maximal bis zur dreifachen Fracht
- § 433 HGB Vermögensschäden, die mit der Beförderung in Zusammenhang stehen, maximal bis zum Dreifachen des Betrages, der bei Verlust zu zahlen wäre,

zu ersetzen. Denn diese Bestimmungen sind gemäß § 449 HGB AGB-fest ausgestaltet; d.h. in Allgemeinen Geschäftsbedingungen wie die 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. Hier war insbesondere zu berücksichtigen, daß der Spediteur - sowohl im Rahmen der Versicherung seiner Haftung als auch der Versicherung des Gutes - für bestimmte Güterarten keinen Versicherungsschutz mehr bekommt bzw. nur

zu erhöhten Prämien oder unter Auflagen. Insofern wurde in Ziffer 3.6 ADSp neu geregelt, daß der Auftraggeber den Spediteur vor Übergabe der Ware darüber zu unterrichten hat, daß besonders diebstahlsgefährdete oder besonders wertvolle Güter zum Versand oder zur Einlagerung kommen. Als diebstahlgefährdete Güterarten werden in den ADSp beispielhaft genannt

- 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.

Als besonders wertvolle Güter gelten alle Güter ab einem Wert von 50 Euro/kg.

Weitere Änderungen betreffen die Ziffern 2, 3, 6 und 18 ADSp, die wir Ihrer besonderen Aufmerksamkeit empfehlen.

### **3. Was haben Verlader und Spediteure ab 1. Januar 2003 zu beachten?**

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

#### **3.1 Was ändert sich für den Verlader**

##### **3.1.1 "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 eine rechtzeitige Information des Spediteurs sicherstellen.

### **3.1.2 Versicherung des Gutes**

Soweit der Verlader kein "Verzichtskunde"/"Verbotskunde" ist, sollte der Verlader den Spediteur beauftragen, für eine Versicherung des Gutes (z.B. Transporte oder Lagerversicherung) zu sorgen.

Jeder Verlader sollte zudem wissen, daß der Spediteur berechtigt ist, Versicherungsschutz zu besorgen, wenn

- bei einem früheren Verkehrsvertrag Versicherungsschutz besorgt wurde
- der Warenwert für eine Versicherung des Gutes im Speditionsauftrag angegeben wird.

Wünscht der Verlader keinen Versicherungsschutz mehr, kann er die Eindeckung jederzeit - wie bisher - schriftlich untersagen.

Für "Verzichtskunden" ergeben sich keine Änderungen.

### **3.1.3 Versicherung der Spediteurhaftung**

Da die Verkehrshaftungsversicherer die Spediteurhaftung nicht mehr im bisher gewohnten Umfang versichern, kann sich jeder Verlader ausreichenden Versicherungsschutz von seinem Spediteur nachweisen lassen. Aufgrund verringerter Deckungssummen kann ein solcher Nachweis auch im laufenden Kalenderjahr im Hinblick auf die Ausschöpfung dieser Summen sinnvoll sein.

## **3.2 Was ändert sich für den Spediteur?**

### **3.2.1 "sensible Güter"**

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

### **3.2.2 Versicherung des Gutes**

Jeder Spediteur muß im Rahmen der Auftragsabwicklung prüfen, ob

- ein Auftrag zur Eindeckung der Versicherung vorliegt, wenn nein,
- ob er aufgrund der Vermutungsregelung berechtigt ist, Versicherungsschutz zu besorgen.

Des weiteren ist zu prüfen,

- ob Versicherungsschutz für die zu versendenden Güter eingedeckt werden kann; ggf. ist der Auftraggeber zu unterrichten.
- ob Versicherungsschutz ohne Rücksprache mit dem Versicherer gewährt werden kann.
- zu welcher Prämie er das Gut versichern kann.

### **3.2.3 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, insbesondere mit ausreichenden Deckungssummen,

#### **4. Die ADSp bleiben als fertig bereitliegende Rechtsordnung**

Die ADSp-Trägerverbände gehen 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 hat auf den besonderen Charakter der ADSp keinen unmittelbaren Einfluß; entscheidend ist, daß die Marktbeteiligten die ADSp weiterhin als Grundlage für ihre geschäftlichen Aktivitäten nutzen.