

# Information zur Verkehrshaftungsversicherung

ADSp 2017

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Allgemeine Informationen .....</b>	<b>3</b>
1.1.	Ihr Ansprechpartner .....	3
1.2.	Allgemeine Hinweise .....	3
1.3.	Rechtliche Hinweise.....	3
<b>2.</b>	<b>Bedingungen im Transportrecht.....</b>	<b>4</b>
2.1.	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp).....	4
2.2.	Beendigung der gemeinsamen Verhandlungen zu den ADSp (2003) .....	4
2.3.	Deutsche Transport- und Lagerbedingungen (DTLB) .....	4
2.4.	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) .....	4
2.5.	Wiederaufnahme der Verhandlungen im Jahr 2016.....	5
<b>3.</b>	<b>ADSp 2017 .....</b>	<b>6</b>
3.1.	Die verkehrsvertragliche Haftung nach den ADSp 2017 .....	6
<b>4.</b>	<b>Die wirksame Vereinbarung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen .....</b>	<b>8</b>
<b>5.</b>	<b>Verkehrshaftungsversicherung .....</b>	<b>9</b>
5.1.	Bedingungswerk des GDV.....	9
5.2.	Einbeziehung von AGB in den Versicherungsschutz .....	9
<b>6.</b>	<b>Zusammenfassung.....</b>	<b>10</b>

## 1. Allgemeine Informationen

### 1.1. Ihr Ansprechpartner

Daniel Korth  
Underwriter Transportversicherung

Telefon +49 221 39761-223  
Mobil +49 160 90772967  
Fax +49 221 39761-301  
Mail [daniel.korth@koeln-assekuranz.com](mailto:daniel.korth@koeln-assekuranz.com)  
Internet [www.koeln-assekuranz.com](http://www.koeln-assekuranz.com)

### 1.2. Allgemeine Hinweise

Diese Information stellt originär auf den Blickwinkel des Verkehrshaftungsversicherers ab. Kernelemente sind somit die verkehrsvertraglichen Pflichten der beteiligten Personen und die damit verbundene Haftung aus eben diesen Verkehrsverträgen. Für diese Haftung stellt der Verkehrshaftungsversicherer den Versicherungsschutz in geeignetem Umfang zur Verfügung.

### 1.3. Rechtliche Hinweise

Diese Information wurde auf Basis von unterschiedlichen, zum Teil frei erhältlichen Datenquellen erstellt. Die KA Köln.Assekuranz Agentur GmbH hat alle Informationen und Bestandteile nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt. Dennoch haftet sie nicht für die Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität und technische Exaktheit der bereit gestellten Informationen.

## **2. Bedingungen im Transportrecht**

### **2.1. Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)**

Die ADSp bestanden in Ihrer Urfassung seit 1927 und regelten Rechte und Pflichten der Vertragsparteien sowie deren Haftung. Die ADSp bildeten eine Grundlage für den reibungslosen Abschluss von Verkehrsverträgen als fertig bereitliegende Rechtsordnung. Bis zum Jahr 1998 verfolgten sie das Prinzip der Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz.

Mit der Reform des Transportrechtes in 1998 wurden die ADSp grundlegend neu konstruiert. Aufgrund der Entwicklung im Schadenbereich und dem damit verbundenen Ausstieg der Versicherer fiel 2003 die Speditionsversicherung weg. Daraufhin wurde die letzte Fassung (2003) zwischen den beteiligten Verbänden verabschiedet.

Seit diesem Zeitraum ergab sich eine fortlaufende Rechtsprechung zu den ADSp (2003), insbesondere 2003 zur drucktechnischen Hervorhebung der Haftungsbegrenzungen, 2010 zu Ziffer 27 ADSp mit Bezug auf die Wertdeklaration im Luftfrachtbereich. Letztendlich wurde durch die Reform des Seerechts und der damit verbundenen Änderungen im gesamten deutschen Transportrecht eine Neufassung der ADSp (2003) zwingend notwendig.

### **2.2. Beendigung der gemeinsamen Verhandlungen zu den ADSp (2003)**

Traditionell basieren die ADSp (2003) als Allgemeine Geschäftsbedingungen für Verkehrsverträge auf den Empfehlungen der beteiligten Verbände.

Die ADSp bildeten die Grundlage für das Tagesgeschäft der beteiligten Vertragsparteien. Abweichende Regelungen, gerade bei Rahmenverträgen, waren generell üblich und konnten zwischen den Vertragsparteien auf Basis der gesetzlichen Regelungen immer auch individuell ausgehandelt werden.

Mit der Seerechtsreform 2013 begannen auch die Verhandlungen der Verbände über eine Neufassung der ADSp (2003), die die bisherige Rechtsprechung, die gesetzlichen Grundlagen aber auch die Neuerungen der heutigen Zeit (Datenaustausch, Qualitätsmanagement etc.) berücksichtigen sollten. Die Verhandlungen wurden 2015 ergebnislos abgebrochen.

Durch diesen Schritt fand das ausgeglichene, gemeinsame Bedingungsnetzwerk ADSp (2003) als Empfehlung von aller an den vertraglichen Beziehungen beteiligter Interessengruppen nach über 90 Jahren sein Ende.

Eine gemeinsame Verbandsempfehlung existierte damit nicht mehr!

### **2.3. Deutsche Transport- und Lagerbedingungen (DTLB)**

Unmittelbar nach Beendigung der gemeinsamen Verhandlungen der Verkehrsträger und Verladener wurden durch die Spitzenverbände der verladenden Wirtschaft die DTLB am 18.09.2015 veröffentlicht.

### **2.4. Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016)**

Am 14. Dezember 2015 veröffentlichte der DSLV die ADSp 2016. Diese werden in der Fassung vom 16.12.2015 nun als AGB unverbindlich durch den DSLV empfohlen.

## 2.5. Wiederaufnahme der Verhandlungen im Jahr 2016

Aufgrund der Tatsache, dass die ADSp 2016 lediglich als Verbands-AGB des DSLV empfohlen wurden, fehlte es an dem breiten Konsens auch der Verladerverbände. Die Anwendung und die Akzeptanz des Regelwerks wurden damit erheblich erschwert.

Im Laufe des Jahres 2016 näherten sich sämtliche beteiligte Verbände an und begannen - unter Moderation des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) - mit der Wiederaufnahme der Verhandlungen für ein gemeinsames Bedingungsnetzwerk.

Am 17.10.2016 wurden die Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017) zur unverbindlichen Anwendung per 01.01.2017 empfohlen und zwar gemeinsam durch

- Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
- Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V. (BGA)
- Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
- Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.
- Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. (BWVL)
- Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V. (DIHK)
- Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL)
- Handelsverband Deutschland e.V. (HDE)

Die ADSp 2017 bilden somit wieder die Grundlage für das Tagesgeschäft der beteiligten Vertragsparteien als einheitliches Regelwerk.

### 3. ADSp 2017

#### 3.1. Die verkehrsvertragliche Haftung nach den ADSp 2017

Die Haftungsgrenzen nach den ADSp 2017 wurden für den Schadenfall als auch für das Schadenergebnis erhöht.

Die ADSp 2017 begrenzen zudem die Haftung des Auftraggebers auf 200.000 Euro je Schadenereignis, lassen jedoch eine Haftungsdurchbrechung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit zu.

#### 3.1.1. Haftungsbegrenzungen für Fracht- und Speditionsverträge

Die nachfolgenden Haftungsbegrenzungen für Güterschäden setzen voraus, dass keine zwingenden Rechtsgrundlagen (internationale Übereinkommen wie z.B. die CMR) vorgehen.

Güterschäden	Rohgewicht	Schadenfall	Schadenereignis	ADSp	Besonderheit
Nationale Transporte	8,33 SZR/KG	1,25 Mio. Euro oder 2 SZR/KG	2,5 Mio. Euro oder 2 SZR/KG	23.1.1 23.1.3 23.5	
Multimodal <u>ohne</u> See	8,33 SZR/KG	1,25 Mio. Euro oder 2 SZR/KG	2,5 Mio. Euro oder 2 SZR/KG	23.1.1 23.1.3 23.5	
Multimodal <u>mit</u> See bei <b>unbekanntem</b> Schadenort	2,00 SZR/KG	Keine Begrenzung	2,5 Mio. Euro oder 2 SZR/KG	23.1.2 23.5	Bei bekanntem Schadenort grundsätzlich nach §452a HGB
Isolierter Seetransport	2,00 SZR/KG 666,67 SZR/Packstück	Keine Begrenzung	Keine Begrenzung	23.2	
Geschäftsbesorgungsspedition	8,33 SZR/KG generell 2,00 SZR/KG See	1,25 Mio. Euro	2,5 Mio. Euro oder 2 SZR/KG	23.3	

Andere als Güterschäden	Schadenfall	Schadenereignis	ADSp	Besonderheit
Lieferfristüberschreitung	3faches Frachttentgelt			Keine Regelung in ADSp, gesetzliche Grundlage HGB
Sonstige Vermögensschäden	3facher Betrag wie bei Verlust (Basis 2,00 bis 8,33 SZR/KG), maximal 125.000 Euro	2,5 Mio. Euro oder 2 SZR/KG	23.4 23.5	

Nach wie vor gelten die Regelungen zur Haftungsdurchbrechung im Falle eines qualifizierten Verschuldens. Die entsprechenden Fallgestaltungen sind in Ziffer 27.1 ADSp 2017 geregelt.

3.1.2. Haftungsbeschränkungen für Lagerverträge

Im Vergleich zu den vorangegangenen ADSp (2003) und ADSp 2016 wurden im Lagerbereich die Summen der einzelnen Haftungsbeschränkungen deutlich erhöht. Zudem besteht für den Auftraggeber die Möglichkeit einer Wertdeklaration.

Schäden	Rohgewicht	Maximiert	Schadensereignis	ADSp	Besonderheit
Güterschaden	8,33 SZR/KG	35.000 Euro je Schadenfall	2,5 Mio. Euro nach Ziffer 24.4 ADSp	24.1.1 24.1.2	Wertdeklaration nach Ziffer 24.2 ADSp
Inventurdifferenz	8,33 SZR/KG	70.000 Euro je Jahr		24.1.3	
Andere als Güterschäden		35.000 Euro je Schadenfall		24.3	

3.1.3. Auswirkungen auf die Schadenhöhe

Durch die Vereinbarung der ADSp 2017 kann sich im Vergleich zu den ADSp (2003) und den ADSp 2016 eine deutliche Erhöhung der schadenbedingten Kosten ergeben, wie sich dies gemäß folgendem Beispiel darstellt:

Umschlagsschaden eines Gutes, dessen nachgewiesener Marktpreis bei 75.000 Euro liegt. Das Rohgewicht beträgt 1.220 KG. Am Tage der Übernahme betrug der Gegenwert eines Sonderziehungsrechtes 1,26529 Euro.

	Speditionsvertrag nach ADSp (2003)	Speditionsvertrag nach ADSp 2017
Berechnung	1.220 KG x 5 Euro	1.220 KG x 1,26529 Euro x 8,33 SZR
Haftung	6.100 Euro	12.858,64 Euro
GAP		<b>6.758,64 Euro</b>

	Lagervertrag nach ADSp (2003)	Lagervertrag nach ADSp 2017
Berechnung	1.220 KG x 5 Euro, max. 5.000 Euro	1.220 KG x 1,26529 Euro x 8,33 SZR, max. 35.000 Euro
Haftung	5.000 Euro	12.858,64 Euro
GAP		<b>7.858,64 Euro</b>

#### 4. Die wirksame Vereinbarung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen

Bei den ADSp 2017 handelt es sich wie auch schon bei den vorangegangenen ADSp (2003) und ADSp 2016 um Allgemeine Geschäftsbedingungen.

Um diese wirksam zwischen zwei Vertragsparteien zu vereinbaren sind in erster Linie die gesetzlichen Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuches zu beachten.

Bei Verträgen zwischen Kaufleuten ist vom Verwender unverzüglich nach Auftragsannahme ein schriftlicher Hinweis auf seine AGB in der Auftragsbestätigung vorzunehmen. Im elektronischen Geschäftsverkehr muss dem Vertragspartner die Möglichkeit verschafft werden, die Vertragsbestimmungen einschließlich der zugrundeliegenden AGB bei Vertragsabschluss abrufen zu können und in wiedergabefähiger Form zu speichern. Hierzu reicht ein Hinweis auf die AGB mit der Verlinkung auf die Internetseite des Verwenders zum Download der AGB aus.

Die gesetzlichen Regelungen des Handelsgesetzbuches stellen den Verwender von AGB vor weitere Herausforderungen. Hiernach sind im Rahmen der sogenannten Korridorlösung weitere Besonderheiten zu beachten, da der Verwender seinen Vertragspartner in geeigneter Weise auf etwaige Haftungsbeschränkungen hinzuweisen hat (§§449, 466 HGB).

Bei einer zukünftigen Verwendung der ADSp 2017 sind die Geschäftspapiere entsprechend anzupassen und über einen entsprechenden Disclaimer auf die AGB hinzuweisen. Hierbei sollte gemäß den Anforderungen des HGB ein geeigneter Hinweis auf die Haftungsbeschränkungen in vertragsbegründenden Schriftstücken, kaufmännischen Bestätigungsschreiben usw. erfolgen:

**Wir arbeiten ausschließ auf der Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017). Diese weichen in Ziffer 23 hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages für Güterschäden nach §431 HGB vom Gesetz ab, indem sie die Haftung bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung und bei unbekanntem Schadenort auf 2 SZR/KG und im Übrigen die Regelhaftung von 8,33 SZR/KG zusätzlich auf 1,25 Mio. Euro je Schadenfall sowie 2,5 Mio. Euro je Schadenereignis, mindestens aber 2 SZR/KG beschränken.**

Ein entsprechender Hinweis sollte auch im elektronischen Geschäftsverkehr (Signatur in der email) mit einer Verlinkung zum Volltext der ADSp 2017 (z.B. auf der Internetseite des Verwenders) erfolgen.

## 5. Verkehrshaftungsversicherung

### 5.1. Bedingungswerk des GDV

Die Verkehrshaftungsversicherung sichert generell die finanziellen Risiken des Versicherungsnehmers aus der Inanspruchnahme einer Haftung aus dem Verkehrsvertrag ab.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Versicherungsmarkt generelle -mitunter deutliche- Unterschiede in den einzelnen Deckungskonzepten existieren. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) empfiehlt unverbindlich die Verwendung der „DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011 (DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011).

Diese konzipieren den Versicherungsschutz auf Basis der jeweils einzureichenden Betriebsbeschreibung des einzelnen Kunden. Die Betriebsbeschreibung bildet einen integrierten Vertragsbestandteil zur Verkehrshaftungsversicherung, d.h. nur dort genannte Tätigkeiten gelten versichert. Dies gilt auch für eine von gesetzlichen Bestimmungen abweichende Haftungsvereinbarung. Konkret heißt es in Ziffern 1 und 3 der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011:

#### 5.1.1. Gegenstand der Versicherung

*(...) Gegenstand der Versicherung sind Verkehrsverträge (Fracht-, Speditions- und Lagerverträge) des Versicherungsnehmers als Frachtführer im Straßengüterverkehr, als Spediteur oder Lagerhalter, (...), wenn und soweit die damit zusammenhängenden Tätigkeiten in der Betriebsbeschreibung ausdrücklich dokumentiert sind. (...)*

#### 5.1.2. Versicherte Haftung (Ziffer 3 DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011)

*Versichert ist die verkehrsvertragliche Haftung des Versicherungsnehmers nach Maßgabe*

- *der deutschen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der §§ 407 ff HGB;*
- *der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) des Versicherungsnehmers, vorausgesetzt der Versicherer hat dem Einschluss dieser Bedingungen in den Versicherungsschutz zugestimmt*
- *der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) im Umfange des §449 Abs. 2 Nr. 1 HGB, vorausgesetzt der Versicherer hat dem Einschluss dieser Bedingungen in den Versicherungsschutz zugestimmt;*
- *(...)*

### 5.2. Einbeziehung von AGB in den Versicherungsschutz

Generell erfolgt die Einbeziehung von AGB in den Versicherungsschutz somit über die Betriebsbeschreibung. Der Versicherer berücksichtigt bei seiner Risikokalkulation etwaige Besonderheiten, die im Schadenfall zu einer abweichenden Haftung von den gesetzlichen Bestimmungen führen kann. Dies kann sich prämiemindernd auswirken, wenn die Haftung des Versicherungsnehmers niedriger als die gesetzliche Haftung ist oder eben prämienerhöhend, wenn sich die Haftung des Versicherungsnehmers erhöht.

#### 5.2.1. Einbeziehung der ADSp 2017 in den Versicherungsschutz

Generell haben die Versicherer von je her die Einbeziehung der ADSp als AGB des Versicherungsnehmers akzeptiert. Die Akzeptanz geht hier sogar so weit, dass der Versicherungsschutz für eine Haftung nach den ADSp in vielen marktüblichen Versicherungsverträgen generell zur Verfügung gestellt wird.

In der Regel werden inhaltlich nahezu identische Formulierungen genutzt, wie z.B. „*der Allgemeinen Deutsche Spediteur-Bedingungen (ADSp), jeweils gültige Fassung*“ oder „*der ADSp jeweils neueste Fassung*“.

## 6. Zusammenfassung

Unabhängig davon, ob Sie die ADSp oder andere Allgemeine Geschäftsbedingungen als Grundlage für Ihre Geschäftstätigkeit vereinbaren wollen:

Kümmern Sie sich rechtzeitig vor Verwendung von abweichenden Haftungsgrundlagen um den ausreichenden Versicherungsschutz! Auch wenn die ADSp generell in den Versicherungsschutz einbezogen werden, sind insbesondere die Grenzen der Versicherungsleistung (Versicherungssummen) zu prüfen, da diese im Versicherungsvertrag nicht unbedingt den erforderlichen Haftungssummen nach den ADSp entsprechen müssen.

Prüfen Sie regelmäßig, mindestens jährlich, die vertraglich vereinbarte Betriebsbeschreibung und melden Sie eine Änderung Ihrer Geschäftstätigkeit unverzüglich beim Versicherer an. Eine jährliche Versicherungsbestätigung, die auch die versicherten Haftungsgrundlagen ausweist, sollten Sie rechtzeitig bei Ihrem Versicherer anfordern.

Die KA Köln.Assekuranz Agentur GmbH steht ihren Kunden als versierter Ansprechpartner in allen Themen der Verkehrshaftungsversicherung zur Verfügung.