



Axel Salzmann | Hubert Valder

Haftung und Versicherung

Schadenbearbeitung im Transportgewerbe

Autoren

Axel Salzmann (Rechtsanwalt)

Hubert Valder (Rechtsanwalt, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des DSLV e.V.)

ISBN 978-3-574-60162-0

ISBN 978-3-574-60163-7 (eBook)

© 2002 Verlag Heinrich Vogel – in der Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Straße 30, 81549 München

5. Auflage 2018

Stand: Oktober 2017

Umschlaggestaltung:

Titelbilder:

Lektorat: Christine Kreitmeier-Heger

Herstellung: Markus Tröger

Satz & Layout: Datagroup Int., Timisoara

Druck: AZ Druck und Datentechnik GmbH, Heisinger Straße 16, D-87437 Kempten

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Werk ist mit größter Sorgfalt erarbeitet worden. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit der einzelnen Angaben kann jedoch nicht übernommen werden.

Die Haftung für die Inhalte der Internetverweise wird, trotz sorgfältiger inhaltlicher Überprüfung, ausgeschlossen! Für die Seiteninhalte ist ausschließlich der jeweilige Betreiber verantwortlich.

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde im Folgenden an einigen Stellen die männliche Form (z.B. Fahrer) verwendet. Alle personenbezogenen Aussagen gelten jedoch stets für Männer und Frauen gleichermaßen.

Vorwort

Mit Hilfe des vorliegenden Praxishandbuchs «Haftung und Versicherung» verschaffen Sie sich einen Überblick über die rechtlichen Grundlagen und die Abwicklung von Schadensfällen im Transportgewerbe. In der fünften Auflage werden die neuen Grundsätze der ADSp 2017 dargestellt und deren weitreichende Auswirkungen auf das allgemeine Transportrecht, speziell mit dem Blick auf die Schadenbearbeitung.

Die Ausarbeitung ist viergeteilt: In Teil A werden zunächst die Strukturen der Verkehrshaftung dargestellt. Untergliedert wird hierbei in frachtvertragliche, speditionsvertragliche, lagervertragliche Haftung und die Haftung bei logistischen Leistungen.

In Teil B werden Klauselwerke der Verkehrswirtschaft besprochen, allen voran die ADSp 2017 und im Detail erläutert. Aufgrund des Umstandes, dass die ADSp 2017 nicht nur von DSLV sondern ebenso vom BGL der AMÖ, dem BWVL und den Verladerverbänden empfohlen werden, kommt den ADSp 2017 eine zentrale Bedeutung zu.

In Teil C wird die Verkehrshaftungsversicherung dargestellt. Die neue Regelung zur Versicherung des Gutes in den ADSp (2017) und die Höherwertdeklaration im Lager und die Auftraggeberhaftung finden dabei eine besondere Erwähnung. Auch die Versicherung von logistischen Risiken wird beschrieben.

In Teil D wird anhand von Abläufen und Schemata unter Einbezugnahme der ADSp 2017 aufgezeigt, wie bei der Schadenbearbeitung vorzugehen ist. Unterschieden wird dabei grundsätzlich zwischen Schäden der Transportversicherung und solchen auf Grundlage der Haftungsversicherung. Durch Musterschreiben für die einschlägigen Standardvorgänge wird darüber hinaus eine ganz konkrete Handhabe angeboten. Die Ausführungen beinhalten zudem die Grundsätze der Regressbearbeitung. Diese wird ebenfalls Schritt für Schritt erläutert, auch hier werden Musterformulierungen vorge schlagen, die Sie direkt einsetzen können.

Die Darstellung erfolgt anhand von praktischen Haftungs- und Schadensfällen, welche die komplexe Gesetzes- und Vertragsmaterie veranschaulichen.

Mit Hilfe von Beispielen werden die Prinzipien der Haftung und der Schadenbearbeitung dargestellt. Jeder Fall ist anders und zeichnet sich durch Besonderheiten aus, so dass es unumgänglich ist, die Grundprinzipien der Haftung und Versicherung in allen Details zu erfassen. Die vorgeschlagenen Checklisten stellen besonders bei der Methodik der Schadenbearbeitung eine vielseitige Richtschnur dar, bei deren Beachtung zahllose «Standardfehlerquellen» von vornherein ausgeschlossen werden können.

Die Schwerpunktbereiche «rechtliche Grundlagen – ADSp – Schadenbearbeitung» wurden von zwei Autoren bearbeitet, die seit Jahren an der Fortentwicklung des

Fracht- und Speditionsrechts und der damit verbundenen Versicherungslösung mitwirken und daher ausgewiesene Experten auf diesem Gebiet sind.

Das vorliegende Praxishandbuch «Haftung und Versicherung» wurde 2017 aktualisiert. Schwerpunkte der Aktualisierung waren die ADSp 2017 sowie die Rechtsprechung zum Transportrecht. Die Versicherung des Gutes nach den ADSp, die Höherwertdeklaration im Lagergeschäft und die Auftraggeberhaftung werden expliziert erläutert. Mit der Aktualisierung wird für Praktiker ein erweitertes Nachschlagewerk angeboten mit der neuesten Rechtsprechung und der Einbezugnahme der marktbestimmenden ADSp 2017.

Hubert Valder; Berlin

Axel Salzmänn; Hamburg

Berlin/Hamburg im Oktober 2017

Ihr Verlag Heinrich Vogel

Inhaltsverzeichnis

1	Rechtliche Grundlagen	1
1.1	Überblick	2
1.1.1	Die rechtlichen Grundlagen	2
1.1.2	Was ist ein Schaden ?	5
1.1.3	Besonderheiten der Verkehrshaftung	6
1.2	Einstieg in die Schadenbearbeitung	9
1.2.1	Vertragstypen im Verkehrsbereich	9
1.2.2	Was gilt – nationales, internationales oder ausländisches Recht?	11
1.2.3	Was gilt – gesetzliches oder vertraglich vereinbartes Haftungsrecht	13
1.3	Die frachtvertragliche Haftung	15
1.3.1	Wesen der frachtvertraglichen Haftung	15
1.3.2	Haftungszeitraum	16
1.3.3	Haftungstatbestände	19
1.3.4	Haftungsausschlüsse	23
1.3.5	Haftung für Dritte	31
1.3.6	Haftungsumfang	31
1.3.7	Haftungsdurchbrechung – qualifiziertes Verschulden	33
1.3.8	Schadenanzeige	41
1.3.9	Verjährung	43
1.3.10	Konkurrierende Haftungstatbestände	44
1.3.11	Exkurs: Haftung bei Seebeförderungen – Stückgutfrachtvertrag	46
1.4	Die speditionsvertragliche Haftung	48
1.4.1	Selbsteintritt, Fixkosten- und Sammelladungsspedition	48
1.4.2	Obhutshaftung des Spediteurs	50
1.4.3	Verschuldenshaftung des Spediteurs, § 461 Abs. 2 HGB	51
1.4.4	Abgrenzungsprobleme	54
1.4.5	Verjährung	55
1.5	Die lagervertragliche Haftung	55
1.5.1	Wesen der lagervertraglichen Haftung	55
1.5.2	Haftungszeitraum	55
1.5.3	Haftungstatbestand	56
1.5.4	Pflichtverletzung	56
1.5.5	Haftung für Dritte	57
1.5.6	Haftungsumfang	57
1.5.7	Verjährung	58
1.6	Die Haftung bei logistischen Leistungen	58
1.6.1	Verschuldenshaftung	58
1.6.2	Abgrenzung zum frachtrechtlichen Haftungssystem	58
2	Klauselwerke der Verkehrswirtschaft	63
2.1	Einbeziehung von AGB in den Vertrag	65

2.2	ADSp	67
2.2.1	Anwendungsbereich	67
2.2.2	Haftung nach ADSp 2017	70
2.2.3	Qualifiziertes Verschulden	79
2.2.4	Außervertragliche Ansprüche	82
2.3	Logistik-AGB	82
2.3.1	Anwendungsbereich / Verhältnis zu den ADSp	82
2.3.2	Haftung	83
2.3.3	Verjährung	84
3	Verkehrsversicherung	85
3.1	Speditionsversicherung	86
3.1.1	Regelungen über die Speditionsversicherung in den neuen ADSp	86
3.1.2	Versicherung der Haftung des Spediteurs	89
3.2	Versicherung des Gutes	93
3.2.1	Gegenstand der Versicherung	94
3.2.2	Eindeckung der Versicherung / Versicherungswert und -summe	94
3.2.3	Sonstige Verpflichtungen des Versicherten	96
3.3	Die Auswirkungen des Versicherungsvertragsgesetzes	97
4	Schadenbearbeitung	99
4.1	Das Geheimnis der drei Ebenen	100
4.1.1	Die Schadenbearbeitung des Spediteurs	101
4.1.2	Struktur der Schadenbearbeitung von Speditionsaufträgen	102
4.1.3	Die Schadenerfassung	103
4.2	Die Haftungsversicherung	106
4.2.1	Auf einen Blick	107
4.2.2	Sachverhaltsermittlung	107
4.2.3	Schadenmeldung	108
4.2.4	Schadenfeststellung und Vertretenmüssen	109
4.2.5	Fragenkatalog für die Bearbeitung von Schäden nach der Haftungsversicherung	111
4.2.6	Erläuterungen zum Fragenkatalog	112
4.3	Die Warentransportversicherung	123
4.3.1	Vorgehensweise	123
4.3.2	Erläuterungen zum Fragenkatalog	124
4.3.3	Fazit	128
4.3.4	Musterschreiben	128
4.3.5	Mitteilung über Zahlung eines Güterschadens nach HGB	129
4.3.6	Mitteilung über Zahlung eines Güterschadens im speditionellen Bereich (ADSp) ...	130
4.3.7	Mitteilung über Zahlung eines Vermögensschadens nach ADSp	131
4.3.8	Ablehnungsschreiben wegen Mangel der Verpackung an Anspruchsteller	132
4.3.9	Ablehnungsschreiben / reine Quittung	133
4.3.10	Ablehnungsschreiben / fehlende Mengenangabe	134
4.3.11	Leistungsschreiben mit Abfindungserklärung	135

4.3.12	Abfindungsangebot / Vergleichsangebot.....	137
4.3.13	Kulanzzahlung	138
4.4	Regressbearbeitung.....	139
4.4.1	Ausgangslage	139
4.4.2	Gestaltung der Verträge mit nachfolgenden Unternehmen.....	140
4.4.3	Kriterien für eine effektive Regressführung.....	141
4.4.4	Regressdurchführung	142
4.4.5	Regresszuordnung	143
4.4.6	Regress bei der Haftungsversicherung	143
4.4.7	Musterschreiben	144
	Literaturverzeichnis	150
	Stichwortverzeichnis	151

1.2 Einstieg in die Schadenbearbeitung

Die unterschiedlichen Haftungsprinzipien machen bereits Folgendes deutlich:

- **Wer, ob und wie für einen Schaden haftet, ist danach zu ermitteln, wer nach dem abgeschlossenen Verkehrsvertrag welche Pflichten oder Verantwortlichkeiten übernommen hat.**

Im Speditions- und Transportgewerbe spielen dabei verschiedene Arten von Verträgen eine Rolle. Neben den im HGB geregelten Speditions-, Fracht- und Lagerverträgen sind zunehmend – insbesondere im Rahmen der Erbringung logistischer Leistungen – Geschäftsbesorgungs-, Werk- und Dienstverträge nach BGB von Bedeutung.

Sodann ist zu fragen, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang das Unternehmen für etwaige Schäden haftet. Dies bestimmt sich zum einen nach den gesetzlichen Bestimmungen des jeweiligen Vertragstyps und zum anderen nach den konkreten Vereinbarungen zwischen den Vertragspartnern.

Danach ergibt sich folgendes **Prüfungsschema für die Schadenbearbeitung**:

- (1) Bei welcher Tätigkeit ist der Schaden entstanden.
- (2) Welches Recht findet Anwendung.
- (3) Welche vertraglichen Absprachen, die Abweichungen von den gesetzlichen Haftungsregeln enthalten, hat das Speditionsunternehmen mit seinem Vertragspartner getroffen.
- (4) Welche gesetzlichen Bestimmungen finden ergänzend zu den vertraglichen Absprachen Anwendung.

1.2.1 Vertragstypen im Verkehrsbereich

Fracht- und Speditionsvertrag

Hat sich das Speditionsunternehmen zur Durchführung der **Beförderung** verpflichtet, so liegt ein **Frachtvertrag** vor, § 407 HGB. Das Speditionsunternehmen ist dann verpflichtet, die Beförderung selbst oder durch Subunternehmer (Unterfrachtführer) durchzuführen und das beförderte Gut an den Empfänger abzuliefern. Verletzt es diese Pflicht, haftet es nach frachtrechtlichen Grundsätzen.

Hat sich das Speditionsunternehmen zur **Besorgung der Versendung**, also zur Organisation des Transports verpflichtet, so liegt ein **Speditionsvertrag** vor, §§ 453, 454 HGB. Es hat dann die Beförderung des Gutes zu organisieren und – wenn vereinbart – weitere beförderungsbezogene Leistungen zu erbringen. Für die Verletzung dieser Pflicht haftet es nach speditionsrechtlichen Vorschriften, die hinsichtlich der Transportorganisation die Besonderheit aufweisen, dass der Spediteur nur für die ordnungsgemäße Auswahl der von ihm eingesetzten Subunternehmer haftet (**Haftung nur für Auswahlverschulden**). Zumeist wird diese für Speditionsunternehmen günstige Haftungskonstellation aber durch frachtrechtliche Haftungsbestimmungen überlagert.

Zwischen Speditions- und Frachtführertätigkeit ergeben sich häufig Abgrenzungsprobleme, weil beide Begriffe synonym verwendet werden und den Beteiligten die rechtlichen Unterschiede nicht geläufig sind. Lässt sich durch Auslegung der Vertragstyp nicht eindeutig bestimmen, wird in der Rechtsprechung oftmals auf eine Vermutung zurückgegriffen, wonach im Zweifel ein Speditionsvertrag vorliegt⁸.

Lagervertrag

Hat sich das Speditionsunternehmen zur **Lagerung des Gutes** verpflichtet, liegt ein **Lagervertrag** vor, § 467 HGB. Es hat dann aufgrund des ihm erteilten Auftrags das Gut selbst oder – wenn vereinbart – bei einem Dritten zu lagern und aufzubewahren. Für die Verletzung dieser Pflicht haftet es nach lagerrechtlichen Vorschriften.

Vom Speditions- und Frachtvertrag unterscheidet sich der Lagervertrag dadurch, dass der Lagerhalter als vertragliche Hauptpflicht die Lagerung und Aufbewahrung übernimmt. Dieser Pflicht liegt immer eine vertragliche Absprache zugrunde. Deshalb spricht man von verfügbarer Lagerung. Davon zu unterscheiden ist der Fall, dass das Gut aufgrund der Disposition und organisatorischen Abwicklung eines Speditions- oder Transportauftrages vor, zwischen oder nach Transporten «über Lager genommen» wird. Hier spricht man von einer verkehrs- oder transportbedingten (Zwischen-) Lagerung und es gilt Speditions- oder Frachtrecht.

BGB-Vertragstypen

Hat sich das Speditionsunternehmen verpflichtet, Leistungen zu erbringen, die weder auf die Beförderung bezogen sind noch etwas mit der Lagerung zu tun haben, z. B. ausschließlich für die Zollabwicklung zu sorgen oder die Preisauszeichnung von Gütern zu übernehmen, liegen Tätigkeiten vor, die nicht mehr unter das gesetzliche Speditions-, Fracht- und Lagerrecht subsumiert werden können. Dies kommt regelmäßig bei der Erbringung logistischer Leistungen vor. Hier liegt dann – bezogen auf die einzelne Tätigkeit – in der Regel ein Werkvertrag oder sonstiger BGB – Vertragstyp vor.

Nebenleistungen

Bei der Bestimmung der einzelnen Vertragstypen ist weiterhin zu berücksichtigen, dass im Rahmen der gesetzlichen Bestimmung der Katalog der Erfüllungspflichten im Einzelnen erweitert oder abgeändert werden kann. Insoweit ist zu prüfen, ob vertragliche Vereinbarungen bestehen, die dem Speditionsunternehmen über den gesetzlichen Pflichtenkatalog hinaus weitere Pflichten auferlegen.

Beispiel

Das Speditionsunternehmen verpflichtet sich, die zur Beförderung übernommene, palettierte Ware am Ablieferort selbst zu entladen. Entsteht beim Entladen des Gutes ein Schaden, z. B. weil eine Palette beim Entladen vom Gabelstapler fällt, haftet das Speditionsunternehmen aufgrund der vertraglichen Absprache, auch wenn nach dem HGB (vgl. § 412 HGB) das Entladen nicht zu den Aufgaben des Frachtführers zählt.

8 OLG Hamburg, VersR 1987, 981; OLG Düsseldorf, VersR 1987, 458

Das Sonderziehungsrecht betrug am 21.07.2017 1,2041 Euro. Es unterliegt laufenden Schwankungen.

Verschiedene Rechtsordnungen lassen es darüber hinaus auch zu, durch Angabe des Güterwertes im Frachtbrief die Haftung zu erhöhen. Eine solche Wertdeklaration kennen Artikel 24 CMR (zusätzlich in Art. 26 Interessendeklaration), 22 WA, Art. 22 MÜ und 34 ER/CIM. Durchweg setzt diese erhöhte Haftung die Zahlung eines Frachtzuschlags voraus. Von dieser Möglichkeit wird in der Praxis nur selten Gebrauch gemacht. Darüber hinaus können auch in Allgemeinen Geschäftsbedingungen vom Gesetz abweichende Haftungshöchstbeträge verankert sein.

Über die gewichtsbezogene Haftungsbegrenzung hinaus werden nach § 432 HGB (Art. 23 Abs. 5, 25 CMR) bestimmte Kosten in voller Höhe ersetzt. Dies betrifft solche Kosten, die ihren Anlass in dem Transport als solches haben, also gleichsam auf dem Transport in den Wert des Gutes eingehen. Schadenbedingte Kosten und Aufwendungen fallen nicht hierunter.

Die Höchsthaftung für Verspätungsschäden beträgt die dreifache Fracht, nach der CMR die einfache Fracht. Maßgeblich ist die mit dem Absender im Frachtvertrag für die ganze Strecke vereinbarte Fracht, selbst wenn das Gut in mehreren Sendungen transportiert wird.

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über die derzeit geltenden gesetzlichen Haftungshöchstsummen.

	Güterschaden	Verspätungsschaden
HGB (ohne See)	8,33 SZR/kg	dreifache Fracht
HGB (See)	2 SZR/kg bzw. 666,67 pro Stück	(im HGB nicht geregelt)
CMR	8,33 SZR/kg	einfache Fracht
CIM	17 SZR/KG	vierfache Fracht
WA	27,35 €/kg	27,35 €/kg
MÜ	19 SZR/kg	19 SZR/kg

1.3.7 Haftungsdurchbrechung – qualifiziertes Verschulden

Es ist ein allgemeiner Rechtsgrundsatz, dass man sich bei schwerer Schuld (qualifiziertem Verschulden) nicht auf Haftungsbegrenzungen und-ausschlüsse berufen darf. Dies gilt auch im frachtrechtlichen Haftungssystem.

Leichtfertigkeit

Von besonderer Bedeutung für die Schadenbearbeitung ist dabei, dass im Frachtrecht ein eigener Begriff von schwerer Schuld verankert ist. Während im allgemeinen Recht die Haftungsbeschränkungen bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit entfallen, setzt im Frachtrecht die Haftungsdurchbrechung voraus, dass der Verantwortliche vorsätzlich oder

2.2 ADSp

2.2.1 Anwendungsbereich

Ziffer 2.1 ADSp regelt den generellen Anwendungsbereich der ADSp:

Sie gelten für Verkehrsverträge des Spediteurs in seiner Stellung als Auftragnehmer. Sein Vertragspartner wird als Auftraggeber bezeichnet. Verkehrsverträge sind nach der Begriffsbestimmung in Ziffer 1.14 ADSp 2017 Verträge des Spediteurs über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig, ob dies Speditions-, Fracht-, Seefracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörende Geschäfte wie Zollabwicklung, Sendungsverfolgung, Umschlag betreffen. Hierzu zählen auch speditionsübliche logistische Leistungen, wenn diese mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen wie Bildung von Ladeeinheiten, Kommissionieren, Etikettieren, Verwiegung von Gütern und Retourenabwicklung. Für die Praxis ist die Abgrenzung zwischen diesen **speditionsüblichen** logistischen Leistungen und den **speditionsunüblichen** logistischen Leistungen wichtig, da für diese Leistungen die Haftungsregeln der ADSp nicht zur Anwendung kommen, aber die Haftungsregelungen der Logistik-AGB, wenn diese vereinbart wurden.

Neben den in Ziffer 1.14 ADSp 2017 genannten Beispielen für speditionsübliche logistische Leistungen (Kommissionieren, Etikettieren, Verwiegung von Gütern und Retourenabwicklung) dürften auch folgende Leistungen unter die ADSp 2017 zu subsumieren sein:

- Umpacken von Ware
- Neutralisieren von Herstellerbezeichnungen
- Besorgen von Ablieferrachweisen
- Verwaltung und Steuerung von Mehrwegtransportverpackungen
- Musterziehen
- Regalservice (str.)
- Bestücken von Gütern mit Schriftwerk wie Gebrauchs- und Montageanleitungen (str.)
- Preisauszeichnung (str.)

Bei den nachfolgenden Beispielen finden nicht mehr die ADSp, sondern überwiegend die Regelungen der BGB-Vertragstypen, insbesondere Werkvertragsrecht, ggfs. die Logistik-AGB (wenn sie vereinbart wurden) Anwendung:

- technische Umbauten
- Veredelung von Waren
- Qualitätskontrollen
- Regalservice (str.)
- Bestücken von Gütern mit Schriftwerk wie Gebrauchs- und Montageanleitungen (str.)
- Preisauszeichnung (str.)
- Auftragsannahme für den Auftraggeber (Call-Center),
- Konfektionierung,
- Fashion-Service,
- Forderungs- und Inkassomanagement für den Auftraggeber.

2.3.2 Haftung

Die zentrale Bestimmung über die Haftung enthält Ziffer 14 Logistik-AGB. Die Klausel ist im Interesse einer einfachen Handhabung dadurch gekennzeichnet, dass sie nur Haftungshöchstsummen bestimmt, jedoch bei den Haftungsgrundlagen keine Differenzierungen festschreibt, weder nach dem Vertragstypus der logistischen Leistung (Werkvertrag, Geschäftsbesorgungsvertrag etc.) noch nach möglichen Anspruchsgrundlagen (Schadenersatz statt der Leistung, Unmöglichkeit, Verzug).

Es wird zunächst allgemein die Aussage getroffen, dass der Auftragnehmer nur bei Verschulden haftet und nur der vorhersehbare, typische Schaden zu ersetzen ist. Sodann werden bestimmte Haftungshöchstsummen festgelegt, im Einzelnen

Je Schadenfall	20.000 Euro
Je Serienschäden, Inventurdifferenz	100.000 Euro
Je Jahr	500.000 Euro

Im Gegensatz zu den ADSp kennen die Logistik-AGB keine gewichtsbezogenen Haftungsbegrenzungen. Dies trägt insbesondere der Tatsache Rechnung, dass sich logistische Leistungen (z. B. Montage, «Hochspielen von Software») oftmals nicht «gewichtsbezogen» messen lassen.

Im Interesse der Speditions- und Logistikunternehmen dürfte vor allem die gesonderte Begrenzung bei Serienschäden liegen, da hier eine besondere Risikosituation bei der Erbringung logistischer Dienstleistungen besteht. Dabei wurde der Serienschaden, der in der Betriebshaftpflichtversicherung ein Versicherungsfall ist, jedoch nicht als ein Schadenfall definiert, sondern es wird eine gesonderte Haftungshöchstsumme unabhängig von der Zahl der Schadensfälle festgeschrieben.

Schließlich wurde auch ein Jahresmaximum festgelegt, welches insbesondere dazu dient, die Haftungsrisiken versicherbar zu gestalten.

Die Haftungshöchstsummen gelten auch für außervertragliche Ansprüche unter den Parteien der Logistik-AGB, auch zugunsten der Mitarbeiter und Subunternehmer (Ziffer 14.2 Logistik-AGB), nicht jedoch bei Personenschäden, (Ziffer 14.3 Logistik-AGB, siehe auch § 309 Nr. 7 a BGB) und soweit den Auftragnehmer der Vorwurf eines qualifizierten Verschuldens trifft (Ziffer 15 Logistik-AGB).

Bei der Ausgestaltung der Ziffer 15 Logistik-AGB wurde – anders als bei Ziffer 27 ADSp 2017 – keine Indizwirkung des § 309 Nr. 7 b BGB für den kaufmännischen Verkehr berücksichtigt. In den Logistik-AGB wurde unterstellt, dass die Rechtsprechung gegenüber einem Unternehmer weiterreichende Haftungsbegrenzungsklauseln als gegenüber einem Verbraucher zulässt. Deshalb enthält die Klausel eine Regelung, wonach sich der Auftragnehmer – mit Ausnahme der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten – für grobes Verschulden einfacher Erfüllungsgehilfen freizeichnen kann. Dies wird teilweise AGB-rechtlich kritisch beurteilt⁷.

⁷ vgl. hierzu Valder, TranspR 2012, 133, 136

Verkehrsversicherung

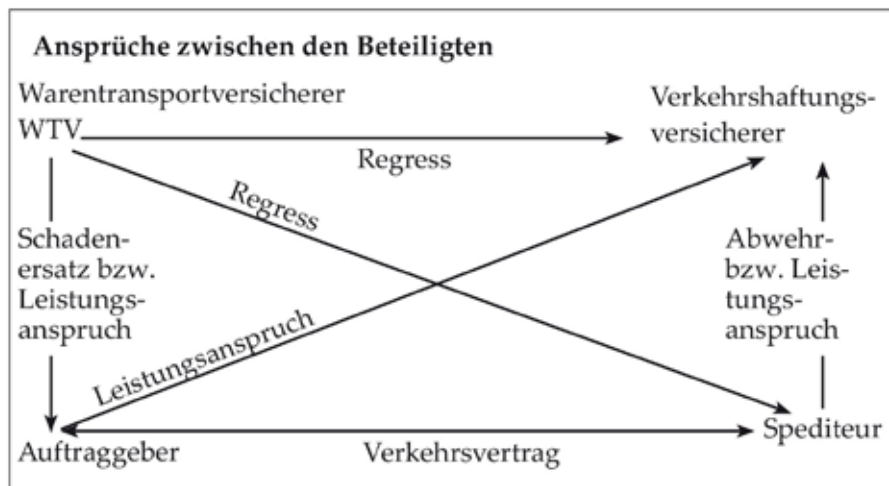
Zusammenfassung

Dieses Kapitel stellt die Verkehrshaftungsversicherung vor. Die neue Regelung zur Versicherung des Gutes in den ADSp (2017) und die Höherwertdeklaration im Lager und die Auftraggeberhaftung finden dabei eine besondere Erwähnung. Auch die Versicherung von logistischen Risiken wird beschrieben.

3.1 Speditionsversicherung – 86

3.2 Versicherung des Gutes – 93

3.3 Die Auswirkungen des Versicherungsvertragsgesetzes – 97



■ Abb. 4.1

Diese Ausgangslage zeigt, dass jede einzelne Ebene nicht nur ihre speziellen rechtlichen Grundlagen hat, sondern auch vielfach unterschiedliche Regelungen und Abgrenzungsbereiche beinhaltet. Bei der Schadenbearbeitung gilt es, Ansprüche und deren Anspruchsgrundlagen konsequent nach diesen Ebenen zu trennen. Demzufolge ist in jedem Schadenfall eine umfangreiche, exakte juristische Beurteilung notwendig. Dabei besteht die Gefahr, die Ansprüche aus den einzelnen Ebenen zu vermischen und damit zu falschen Folgerungen zu gelangen.

4.1.1 Die Schadenbearbeitung des Spediteurs

Ausgangspunkt für die Schadenbearbeitung ist stets der Verkehrsvertrag gemäß Ziff. 1.14 ADSp (2017). Der Begriff des Verkehrsvertrages beinhaltet alle Arten von Tätigkeiten, die üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörende Geschäfte betreffen.

Beispiele für Verkehrsverträge

- Speditionsgeschäft
- Frachtgeschäft
- Lagergeschäft
- Verzollungsgeschäft
- Sonstige üblicherweise zum Speditionsgeschäft gehörenden Geschäfte

Zu Verkehrsverträgen zählen alle Geschäfte gem. § 454 Abs. 2 HGB, wie die Versicherung, Verpackung, Kennzeichnung, Zollbehandlung des Gutes usw. Während das Gesetz diese Geschäfte nur dann dem gesetzlichen Speditionsrecht zuordnet, wenn diese zusätzlich zur Organisation des Transportes erbracht werden, erfassen die ADSp diese Leistungen. Diese zählen zu den speditionsüblichen Leistungen.

4.3.6 Mitteilung über Zahlung eines Güterschadens im speditionellen Bereich (ADSp)

Beispiel

Ein Ersatzelektroaggregat im Wert von 15.000 Euro fällt beim Transport vom Gabelstapler im Zwischenlager auf den Boden, wodurch es äußerlich erheblich beschädigt wird, was zu einem Totalschaden führt. Das Aggregat hat ein Gewicht von 150 kg. Nachdem die ADSp wirksam vereinbart waren (dem Rahmenvertrag waren die ADSp als Druckstück beigefügt und gegengezeichnet), berechnet sich die Ersatzpflicht wie folgt: $150 \times 10,50 \text{ Euro} = 1.575 \text{ Euro}$. Die Ankündigung der Zahlung ist mit nachfolgendem Musterschreiben vorzunehmen:

<p>Absender</p>	
<p>Empfänger</p>	
<p>Unsere Schaden-Nr.: _____ (bitte stets angeben)</p>	
<p>Ihre Referenz _____ (bitte stets angeben)</p>	
<p>Sendung-Nr.: _____ (bitte stets angeben)</p>	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p>	
<p>der von Ihnen reklamierte Schaden ist im speditionellen Gewahrsam (Lager) eingetreten. Wir erkennen eine Haftung unsererseits im Rahmen der ADSp dem Grunde nach an. Gemäß Ziff. 23.1.1 ADSp ist jedoch die Haftung des Spediteurs mit 8,33 SZR/kg (=10.50 Euro) je kg Rohgewicht begrenzt. Mit Hinweis auf Ziff. 23.2 ADSp beträgt das für die Berechnung des Schadens maßgebliche Gewicht _____ kg, so dass Ihr Anspruch € _____ beträgt.</p>	
<p>Eine entsprechende Zahlung werden wir kurzfristig veranlassen.</p>	
<p>Wir bitten, die Ihnen entstandenen Unannehmlichkeiten zu entschuldigen.</p>	
<p>Mit freundlichen Grüßen</p>	

■ Abb. 4.6

4.4 Regressbearbeitung

4.4.1 Ausgangslage

Regress – handelt es sich dabei um einen abstrakten Vorgang? Nein, im Gegenteil! Der Regress stellt auf Tatsachen, Sachverhalte bzw. auf Geschehensabläufe in der Transportkette ab, deren Aufklärung in den vorangegangenen Kapiteln behandelt wurden. Seit der Änderung des HGB 1998 haben Regresse in der Transportkette deutlich und nachhaltig zugenommen. Nach anfänglicher Zurückhaltung und Unsicherheit bei allen Beteiligten hat sich jetzt der Alltag eingestellt, wonach der Regress im Schadensfall nach erfolgter Leistungserfüllung des Versicherers zum Standardprogramm der Verkehrshaftungs- und Transportversicherer zählt. Zu den **häufigsten** Problemen, die zu Auseinandersetzungen bei Regressen führen, zählen:

- Verjährung, § 439 HGB (1 Jahr ab Ablieferung bzw. dem Datum, zu dem hätte abgeliefert werden müssen), unter Einbezugnahme der Hemmungsregelung des geänderten BGB-Schuldrechts.
- Einbeziehung der ADSp – wichtig wegen Haftungsbeschränkungen (Ziff. 23 ADSp), wegen Beschränkung der Haftung auf Auswahlverschulden, wenn Subunternehmer nach § 454 Abs. 2 HGB geschuldete Dienstleistungen erbringen (Ziff. 22. ADSp).
- Wirksamkeit der Haftungsgrenzen, insbes. gem. Ziff. 23.1.1 auf € 8,33 SZR,-/kg auch bei speditionellen Obhutsschäden und gem. Ziff. 23.3 auf max. dreifachen Wert des Gutes / 125.000 Euro bei Vermögensschäden.
- Wirksamkeit der Haftungsgrenzen des FIATA/FBL (gem. Ziff. 8.3 beim multimodalen Verkehr unter Einschluss einer Seestrecke max. 2 SZR/kg, § 452 d II HGB).
- Durchbrechung der gesetzlichen Regelhaftungsgrenzen des § 431 Abs. 1 HGB (8,33 SZR/kg) bei Verlust oder Beschädigung höherwertiger Güter oder des § 431 Abs. 3 HGB (bei Lieferfristüberschreitung dreifache Fracht) bei Vermögensschäden.
- § 435 HGB – wann sind seine Voraussetzungen erfüllt? – «Wenn der Schaden zurückzuführen ist auf eine Handlung oder Unterlassung, die der Frachtführer oder eine in § 428 genannte Person vorsätzlich begangen hat oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.» Zu berücksichtigen ist dabei ein mögliches Mitverschulden des Verladers, z.B. wenn er es unterlassen hat, das diebstahlgefährdete, hochwertige Gut zu deklarieren.
- Die Anforderungen gelten auch im Rahmen von Art. 29 CMR: «Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen dieses Kapitels, die seine Haftung ausschließen oder begrenzen, oder die Beweislast umkehren, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich verursacht hat oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht².»
- Rechtsprechung des BGH zur Verteilung der Darlegungs- und Beweislast – bei qualifiziertem Verschulden, z. B. grobes Organisationsverschulden im Rahmen der ADSp, ebenfalls ein gleichgelagertes Problem bei CMR und WA.
- § 414 BGB, Ziff. 29 ADSp – Auftraggeberhaftung

2 Beachte: BGH v. 03.02.1999, VersR 99.1565f. – neuer Maßstab § 435

4.4.7 Musterschreiben

Auskunftsverlangen an Schadenstifter:

Am Anfang jedes Regresses steht die exakte Sachverhaltsermittlung. Das anliegende Auskunfts schreiben enthält die typischen Schadensformen, auf die das Auskunftsverlangen des Geschädigten sich stützt.

Absender

Empfänger

Auftrag vom _____ (bitte stets angeben)
 Schaden vom _____ (bitte stets angeben)
 Güterart _____ (bitte stets angeben)
 Warenwert _____ (bitte stets angeben)
 Gewicht _____ (bitte stets angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,

uns wurde mitgeteilt, dass sich an obiger Sendung ein Schaden ereignet hat. Unsere Ermittlungen haben ergeben, dass sich der Schaden während Ihrer Obhutszeit ereignet haben muss. Leider sind uns die näheren Umstände nicht bekannt. Der Schaden soll dadurch eingetreten sein, dass folgender Umstand eingetreten ist:

Verlust
 Beschädigung
 Terminüberschreitung
 Schadensort
 Sonstiger Vermögensschaden
 Sonstiges: _____

Bitte teilen Sie uns unverzüglich schriftlich unter Angabe der Gründe und unter Vorlage von Beweisen (Quittungen, Zeugenaussagen, Nachweise der Schnittstellenkontrolle o. a.) mit, wie sich der Schadenfall ereignet hat. Überlassen Sie uns bitte bis spätestens _____ (Datum) ein aussagekräftiges Schadenprotokoll. Wir halten Sie hiermit für den Schaden vorsorglich haftbar. Mit freundlichen Grüßen

■ Abb. 4.15

Haftbarhaltung des Schadenstifters

Ein weiterer typischer Fall ist die Haftbarhaltung des Schadenstifters. Die Haftbarhaltung ist dann notwendig, wenn ein Schaden bekannt ist, aber die konkrete Geltendmachung von Schadenersatz noch nicht erfolgt ist. Die Haftbarhaltung ist deshalb geboten, um möglichen Verjährungsansprüchen von vornherein zu begegnen. Durch ein aktives Wie-