



[www.schunck.de](http://www.schunck.de)

**180 Tage ADSp 2016  
Erste Erfahrungen  
mit dem neuen  
Bedingungsmerk**

**24. Juni 2016**

Michael Grass, ass. jur.  
Headquarter München



## 1. Mannheimer Transportrechtstag

Präsentation vom 24.06.2016

© SCHUNCK GROUP



**Internationaler  
Assekuranz-Makler**

## Der führende Versicherungsmakler für die Logistik-Industrie seit **1919**



**Top 5**-Ranking in Deutschland



Über **300** Mitarbeiter in Deutschland, Österreich, Ungarn und Spanien



Mehr als **€ 180 Mio.** betreutes Prämienvolumen



Weltweit aktiv in über **180** Ländern



Knapp **60.000** Verträge mit über **16.000** Kunden

- Überblick über die Geschichte der ADSp 2016 und wesentliche Neuerungen
- Marktakzeptanz
- Aufgekommene Fragen zu den ADSp 2016
- Ausblick

- 1927: Schaffung der ADSp durch
  - Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK),
  - Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI),
  - Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels (BGA),
  - Hauptverband des Deutschen Einzelhandels (HDE) und dem
  - Bundesverband Spedition und Logistik (BSL) (jetzt Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL))
- 2003 letztmalig gemeinsam empfohlene Fassung
  - „Gemeinschaftlich entwickelte Rechtsordnung als Handelsbrauch“
- Ab Oktober 2012 Reformverhandlungen zwischen den Verbänden zwecks Anpassung an neue tatsächliche, rechtliche, wirtschaftliche und technische Rahmenbedingungen
- September 2015 Abbruch der Reformverhandlungen

## Geschichte der ADSp 2016

30.08.2016

- Seit dem 18. September 2015 empfehlen die Verbände der verladenden Wirtschaft – BDI, BGA, BWVL und HDE – die **Deutsche Transport- und Lagerbedingungen (DTLB)** zur unverbindlichen Anwendung.
- Seit dem 01. Januar 2016 empfiehlt der DSLV die **ADSp 2016** zur unverbindlichen Anwendung.
  - Anpassung an Gesetzgebung
    - Insbesondere Seehandelsrechtsreform, Unions-Zollkodex, SOLAS, etc.
  - Anpassung an höchstrichterliche Rechtsprechung
    - BGH (Az.: I ZR 194/08 vom 22.10.2010): ADSp vs. Ziffer 22 Montrealer Übereinkommen
    - BGH (Az.: I ZR 144/12 vom 28.11.2013): Haftung des Frachtführers bei Verladen durch den Fahrer ohne entsprechende Befugnis/Auftrag
  - Anpassung an IT-Entwicklung
  - Anpassung an gelebte Praxis
    - Rampenproblematik (Standgelder, Be-/Entladen durch den Fahrer)
    - Nacht-/Bandanlieferung
    - Palettentausch
    - Pfandrechtssurrogat
  - Anpassung an die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen/Forderungen der Verladerschaft
    - Anheben der Haftungsgrenzen

# Wesentliche Neuerungen in den ADSp 2016

## Überarbeitung der Haftungsbestimmungen (nicht Lager)

	Güterschaden im Obhutszeitraum	Güterschaden außerhalb Obhutszeitraums	Lieferfrist-überschreitung	Sonstige Vermögensschäden ****
Grundsatz	8,33 SZR/kg */**/*****	8,33 SZR/kg ***	Gesetzl. Haftung	Dreifacher Verlustbetrag, maximal 100.000 Euro *****
Seebeförderung	2 SZR/kg oder 666,67 SZR/Packstück	2 SZR/kg*** (vorher 5 Euro/kg)		
Multimodal mit Seebeförderung	2 SZR/kg*****	2 SZR/kg ***	Dreifache Fracht*****	
Schadenereignis	Bei einem Schaden ab 2 Mio. Euro → 2 Mio. Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist*****			

\* = **Aufheben der 5 Euro/kg Umschlagsbegrenzung**

\*\* = bei einem Schadensfall ab 1 Mio. Euro → 1 Mio. Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist

\*\*\* = maximal 1 Mio. Euro/Schadensfall

\*\*\*\* = mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut

\*\*\*\*\* = vorbehaltlich (halb-) zwingender (z.B.: Art. 22.3 MÜ) oder AGB-fester Bestimmungen (z.B.: § 433 HGB)

- Ziffer 22.2 ADSp 2016: Beschränkung auf das **Wertersatzprinzip**
- Ziffer 24 ADSp 2016: **Beschränkung der Höhehaftung**

	ADSp 2003	ADSp 2016
<b>Güterschäden</b>	5 €/kg, max. 5.000 €	8,33 SZR/kg, max. 25.000 €
<b>Inventurdifferenz</b>	25.000 €/Inventur	50.000 €/Jahr
<b>Sonstige Schäden*</b>	5.000 €/Schadenfall	25.000 € Schadenfall
<b>Schadensereignis*</b>	2 Mio. Euro	2. Mio. Euro

\* = mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut

- Einführen einer **Wertdeklarationsmöglichkeit**

- Überblick über die Geschichte der ADSp 2016 und wesentliche Neuerungen
- **Marktakzeptanz**
- Aufgekommene Fragen zu den ADSp 2016
- Ausblick



## Akzeptanz in den betroffenen Kreisen

30.08.2016

### ▪ **Verladerschaft**

- Keine empirischen Erhebungen vorhanden
- Deutlich höhere Akzeptanz der ADSp 2016 als der DTLB
- Insbesondere die Anhebung der Lagerhalter-Regelhaftung sowie der 5 Euro-/kg-Umschlagshaftung wird positiv gesehen

### ▪ **Logistiker**

- Keine empirischen Erhebungen vorhanden; umgestellt haben z.B. Dachser, Schenker, Emons und DHL
- DVZ vom 24.04.2016
  - KRAVAG-Schätzung: ca. 50 % der KRAVAG-Kunden haben umgestellt
  - AKTIV-Schätzung: ca. 2/3 der Logistik-Branche haben auf die ADSp 2016 umgestellt
  - Seespediteure wohl etwas zurückhaltender als sonstige Logistiker

## Akzeptanz in den betroffenen Kreisen

30.08.2016

- **Versicherer**
  - Versicherungsschutz auf Basis „ADSp, jeweils aktuelle/neueste Fassung“
    - ADSp 2016 = Aliud oder Nachfolger der ADSp 2003?
      - Pro Nachfolger
        - Name ADSp
        - Systematik
        - Weiterhin Empfehlung des DSLV
      - Pro aliud
        - Name ADSp 2016 (nicht: „ADSp in der Fassung 2016“)
        - Keine gemeinsam Empfehlung mehr
  - Grundsätzlich Versicherungsschutz für ADSp 2016-Haftung, wenn zuvor schon ADSp-Haftung mitversichert war
    - Derzeit ohne Mehrprämie, aber ggf. Prämienanhebungen bei verschlechterten Schadensquoten aufgrund der höheren Haftungsgrenzen in den ADSp 2016
  - Sonderproblem: Wertdeklaration nach Ziffer 24.2 ADSp 2016
    - Wertdeklaration → Anhebung der Regelhaftung des Lagerhalters gegen Entgelt
    - Nicht per se vom Versicherungsumfang gedeckt; Abstimmung mit dem Versicherer notwendig.

- Überblick über die Geschichte der ADSp 2016 und wesentliche Neuerungen
- Marktakzeptanz
- **Aufgekommene Fragen zu den ADSp 2016**
- Ausblick

### ADSp 2016 sind ganz gewöhnliche AGB!

- Hinweis bei Vertragsschluss auf die Einbeziehung der AGB
  - Spätestens bei Übersendung der Auftragsbestätigung
- Möglichkeit für den Vertragspartner zur leichten Kenntnisnahme der AGB
  - Ausreichend ist, wenn der Vertragspartner die Möglichkeit hat, sich in zumutbarer Weise Kenntnis zu verschaffen
  - Besonderheiten bei internationalen Geschäften
    - Verwender muss die AGB seinem ausl. Kunden zugänglich machen (BGH v. 31.10.2011; Az.: VIII ZR 60/01)
    - Bei Verhandlungssprache „deutsch“ → ausreichend sind AGB in deutsch, ansonsten die gewählte Verhandlungssprache (bzw. englisch)
- Kein Widerspruch gegen die Einbeziehung

DSLIV-Formulierungsvorschlag zu den ADSp 2003:

„Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, jeweils neuester Fassung. **Diese beschränken in Ziffer 23 ADSp die gesetzliche Haftung für Güterschäden nach § 431 HGB für Schäden im speditionellen Gewahrsam auf 5,-- Euro/kg, bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung auf 2 SZR/kg sowie ferner je Schadenfall bzw. -ereignis auf 1 Mio. bzw. 2 Mio. Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist.** Ergänzend wird vereinbart, dass (1) Ziffer 27 ADSp weder die Haftung des Spediteurs noch die Zurechnung des Verschuldens von Leuten und sonstigen Dritten abweichend von gesetzlichen Vorschriften wie § 507 HGB, Art. 25 MÜ, Art. 36 CIM, Art. 20, 21 CMNI zu Gunsten des Auftraggebers erweitert, (2) der Spediteur als Verfrachter in den in § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB aufgeführten Fällen des nautischen Verschuldens oder Feuer an Bord nur für eigenes Verschulden haftet und (3) der Spediteur als Frachtführer im Sinne der CMNI unter den in Art. 25 Abs. 2 CMNI genannten Voraussetzungen nicht für nautisches Verschulden, Feuer an Bord oder Mängel des Schiffes haftet.“

- DSLV-Formulierungsvorschlag zu den ADSp 2016:

**Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016). Diese beschränken in Ziffer 23 die gesetzliche Haftung für Güterschäden nach § 431 HGB in Höhe von 8,33 SZR/kg je Schadenfall bzw. je Schadenereignis auf 1 Million bzw. 2 Millionen Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist, und bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung generell auf 2 SZR/kg.**

- Darüber hinaus empfiehlt der DSLV bei Verwendung dieser Formulierung: „...die Haftungsbeschränkung in dem Hinweis [...] drucktechnisch hervorzuheben und zusätzlich auf den eigenen Downloadlink o.ä. hinzuweisen (z.B. Die ADSp 2016 können Sie auf unserer Website unter [www.....](#) herunterladen).“

Hält diese Formulierung einer AGB-Kontrolle nach §§ 305 ff BGB Stand?

Was gilt bei Rahmenverträgen von vor 2016 mit der Vereinbarung der ADSp „jeweils neueste Fassung“ mit Abrufen in 2016?

## Durch die ADSp 2016 aufgekommene Fragen

### 2. Vereinbarkeit der Ziffer 27.1.1 ADSp 2016 mit §§ 305 ff. BGB

30.08.2016

- Rechtsanwaltskanzlei Remé sieht in Ziffer 27.1.1. ADSp 2016 eine unter AGB-Grundsätzen unzulässige Klausel
- Nach Ziffer 27.1.1 ADSp gelten diverse Haftungsbeschränkungen nicht, wenn „...der Schaden verursacht worden ist durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner leitenden Angestellten...“



**Umkehrschluss:**

**In diesen Fällen keine Haftungsdurchbrechung bei grober Fahrlässigkeit/Vorsatz der „einfachen Mitarbeiter“**

## Durch die ADSp 2016 aufgekommene Fragen

### 2. Vereinbarkeit der Ziffer 27.1.1 ADSp 2016 mit §§ 305 ff. BGB

30.08.2016

- Verstoß gegen Transparenzgebot nach § 305 c Abs. 2 BGB, da der „leitende Angestellte“ nicht hinreichend definiert ist?
- Verstoß gegen § 309 Ziffer 7 b) BGB, wonach ein formularmäßiger Ausschluss der Haftung für grobe Fahrlässigkeit/Vorsatz nichtig ist?

#### § 309 Ziffer 7 b) BGB:

„Auch soweit eine Abweichung von den gesetzlichen Vorschriften zulässig ist, ist in Allgemeinen Geschäftsbedingungen unwirksam [...] ein Ausschluss oder eine Begrenzung der Haftung für sonstige Schäden, die auf einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung des Verwenders oder auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen des Verwenders beruhen.



## Durch die ADSp 2016 aufgekommene Fragen

### 2. Vereinbarkeit der Ziffer 27.1.1 ADSp 2016 mit §§ 305 ff. BGB

30.08.2016

- Gefahr:
  - Nichtigkeit der Klausel führt zur Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen
  - Insbesondere im Lagerrecht gilt dann statt ADSp-Haftung unbegrenzte Haftung des Lagerhalters
- Lösungsvorschlag der Kanzlei Remé
  - Ergänzung der ADSp 2016 um folgende Formulierung:

„Ziffer 27.1.1 ADSp 2016 wird zu Gunsten des Auftraggebers in der Form erweitert, dass die in Ziffern 22.2., 22.3 und 23.4 i.V.m. 23.5 sowie 24 ADSp 2016 genannten Haftungsausschlüsse und –begrenzungen nicht gelten, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner Erfüllungsgehilfen verursacht worden ist.“

Ergänzung der ADSp 2016- Haftung um die Remé- Formulierung ist mit dem Verkehrshaftungsversicherer abzustimmen, da ansonsten der Einwand einer unversicherten Haftungserweiterung droht.



## Durch die ADSp 2016 aufgekommene Fragen

### 3. Vereinbarkeit sonstiger Klauseln mit §§ 305 ff. BGB

30.08.2016

- Ziffer 19 ADSp 2016:
  - „Gegenüber Ansprüchen aus dem Verkehrsvertrag und damit zusammenhängenden außervertraglichen Ansprüchen ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung nur zulässig, wenn der fällige Gegenanspruch unbestritten, entscheidungsreif oder rechtskräftig festgestellt ist.“

## Durch die ADSp 2016 aufgekommene Fragen

### 3. Vereinbarkeit sonstiger Klauseln mit §§ 305 ff. BGB

30.08.2016

- Ziffer 19 ADSp 2016:
  - „Gegenüber Ansprüchen aus dem Verkehrsvertrag und damit zusammenhängenden außervertraglichen Ansprüchen ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung nur zulässig, wenn der fällige Gegenanspruch unbestritten, entscheidungsreif oder rechtskräftig festgestellt ist.“
- Ziffer 21 ADSp 2016 (= ADSp 2003)
  - „Der Spediteur ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Versicherung des Gutes zu besorgen, wenn dies im Interesse des Auftraggebers liegt. Der Spediteur darf vermuten, dass die Eindeckung einer Versicherung im Interesse des Auftraggebers liegt, insbesondere wenn
    - a. der Spediteur bei einem früheren Verkehrsvertrag eine Versicherung besorgt hat,
    - b. der Auftraggeber im Auftrage einen Warenwert für eine Versicherung des Gutes angegeben hat.“

## Durch die ADSp 2016 aufgekommene Fragen

### 4. Haftungssituation bei Multimodaltransporten mit Seestrecke

30.08.2016

- Ziffer 22.4 ADSp 2016 unterwirft den Multimodaltransport unter Einschluss einer Seestrecke bei bekanntem und unbekanntem Schadensort dem allgemeinen Landfrachtrecht nach § 407 ff HGB unter Ausnutzung des Haftungskorridors in Ziffer 449 Abs. 2 Satz 2 HGB zu Gunsten des Auftragnehmers

#### Vorteile:

- Haftungsbegrenzung für Güterschäden grundsätzlich durchgehend bei 2 SZR/kg (sofern kein zwingendes Recht entgegensteht); Die Haftungsobergrenze von 666,66 SZR/Packstück bei Seeschäden kommt nicht zum Tragen
- Haftungsbegrenzung für Lieferfristüberschreitungen → Dreifache Fracht
- Keine verschärfte Haftung bei anfänglicher See- oder Ladungsuntüchtigkeit
- Keine unbegrenzte Haftung mit dem Argument, der Schaden ist auf eine verbotene Deckverladung zurück zu führen

#### Nachteile:

- Keine Vereinbarung der Haftungsbefreiung im Falle des nautischen Verschuldens/Feuer durch die Leute des Auftragnehmers möglich
- Haftungsdurchbrechung auch im Falle des qualifizierten Verschuldens der Leute des Auftragnehmers
- Lieferfristüberschreitung → Obhutshaftung statt Verschuldenshaftung

# Durch die ADSp 2016 aufgekommene Fragen

## 4. Haftungssituation bei Multimodaltransporten mit Seestrecke

30.08.2016

- **Beispielsfall:**

- A beauftragt den F mit der Beförderung via Schiff von Hamburg nach Boston inkl. Vor- und Nachlauf.
- Sendungsdaten:
  - Nahrungsmittel, Wert. 75.000 Euro
  - 10 Paletten (in den Frachtpapieren als Packstücke ausgewiesene); Gewicht 5 Tonnen
- Die Ware erleidet Totalschaden, da der Kapitän trotz schlechten Wetters ausläuft und das Schiff mit der Hafenummauer kollidiert. Es entsteht ein Güterfolgeschaden mit einem Schaden von 50.000 Euro.

1 SZR = 1,26 €	Gesetz	ADSp 2003	ADSp 2016
Rechtsgrundlage	§§ 451, 498, 504 HGB	§§ 451, 498, 504 HGB i.V.m. Ziffer 23.1.3	§§ 451, 498, 504 HGB i.V.m. Ziffer 23.1.2, 22.4, §§ 425 ff HGB
Haftungsgrenze	5.000 Euro x 2 SZR/kg = 12.600 Euro 10 Packstücke x 666,67 SZR = 8,4 Mio. Euro	5.000 kg x 2 SZR/kg = 12.600 Euro	8,33 SZR/kg x 5.000 kg= 52.500 Euro
Haftungsdurchbrechung?	Nein, da Durchbrechung nur i.F.e. qualifizierten Verschuldens des Verfrachters selbst (§ 507 HGB)	Ja, nach § 435 HGB (ausreichend ist qualifiziertes Verschulden der Erfüllungsgehilfen)	
<b>SEA</b>	<b>75.000 Euro</b>	<b>125.000 Euro</b>	<b>125.000 Euro</b>

- Überblick über die Geschichte der ADSp 2016 und wesentliche Neuerungen
- Aufgekommene Fragen zu den ADSp 2016
- Marktakzeptanz
- **Ausblick**

- Verstärkte Diskussionen, welche ADSp zur Anwendung kommen, da/wenn nicht geklärt, welche ADSp gemeint sind
- Verstärkte Diskussionen über die zu vereinbarenden AGB
- Verstärkte AGB-Kontrolle von ADSp 2016, ggf. auch der ADSp 2003
- Mehraufwand zur Besorgung von Versicherungsschutz insbesondere für den Lagerhalter
- Weitere Gespräche DSLV - Verbände der Verladerschaft?!
- Zusammenschluss ADSp 2016/ VBGL?!

## Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit

**Michael Grass, LL.M.Eur.**  
**Rechtsassessor**  
Fachbereich Verkehr/Logistik  
OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG  
Headquarter München  
Leopoldstraße 20  
80802 München  
Tel. 089 – 38177 – 136  
Fax. 089 – 38177 -136  
E-Mail: [GrassM@schunck.de](mailto:GrassM@schunck.de)  
Webadresse: [www.schunck.de](http://www.schunck.de)

