

# Die neuen ADSp 2017

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &  
PUCHTA

# Der Ursprung der ADSp

- traditionelles, Jahrzehnte altes Bedingungsmerk
- frühere Grundsätze der Haftung
  - Haftungsersetzung durch Versicherung (§ 41 [a] ADSp a.F.)
  - im Übrigen galten relativ niedrige Höchstbeträge
  - Durchbrechung bei grober Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner leitenden Angestellten (§ 51 [b] ADSp a.F.) – Organisationsverschulden
- Transportrechtsreformgesetz von 1998
  - neu eingeführte AGB-Festigkeit (§ 449 HGB a.F.)
- ADSp 1998, 1999, 2002, 2003

# Die ADSp 2003

- erstellt und zur Anwendung empfohlen vom DSLV
- entsprachen den Vorgaben des neuen Frachtrechts (TRG 1998)
  - AGB-Festigkeit (§ 449 HGB a.F.)
  - machten in weitgehendem Umfang von den Gestaltungsspielräumen im Hinblick auf eine Haftungsbefreiung und -beschränkung Gebrauch
- Ziff. 27.1 ADSp 2003
  - 27. Qualifiziertes Verschulden**  
Die vorstehenden Haftungsbefreiungen und -begrenzungen gelten nicht, wenn der Schaden verursacht worden ist 27.1 durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner leitenden Angestellten ...
  - Anwendung in Fällen, in denen überhaupt keine Durchbrechung (etwa MÜ) oder eine solche nur bei persönlichem qualifiziertem Verschulden (Seerecht, CMNI) vorgesehen war
- weitere Entwicklungen
  - Inkrafttreten der CMNI (Möglichkeit der Freizeichnung für nautisches Verschulden und Feuer)
  - Seerechtsreformgesetz von 2013 (Wegfall des gesetzlichen Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden und bei Feuer, aber Möglichkeit der Freizeichnung)
  - Abhilfe: zusätzliche Klauseln, die bei der Einbeziehung der ADSp 2003 vereinbart werden sollten

# Die ADSp 2016

- umfassende Modernisierung der ADSp
  - anwendbar seit dem 1. Januar 2016
  - erstellt und zur Anwendung empfohlen vom DSLV e.V.
  - viele Einzelheiten wurden neu geregelt
  - die Vorbehalte bei der Einbeziehung entfielen
- umfassendes Schrifttum
- zwischen den beteiligten Verbänden konnte keine Einigkeit hinsichtlich eines einheitlichen Bedingungswerks erzielt werden, mit der Folge, dass 2016 zwei weitere konkurrierende Bedingungswerke vorhanden waren:
  - die Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL) des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. (in der Fassung vom 17. März 2015) sowie
  - die Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB), vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) und dem Handelsverband Deutschland (HDE) zur Anwendung empfohlen ab dem 18. September 2015

# Die Entstehung der ADSp 2017

- nach erneuten Verhandlungen einigte man sich im Herbst 2016 schließlich auf ein einheitliches Bedingungswerk, die ADSp 2017
  - von allen maßgeblichen Verbänden getragen und zur Anwendung empfohlen
  - anwendbar ab dem 1. Januar 2017

# ADSp 2017 – AGB – Einbeziehung

- die ADSp sind AGB im Sinne des § 305 Abs. 1 S. 1 BGB
  - in der Regel ist der Spediteur Verwender
  - Vorrang der Individualvereinbarung (§ 305b BGB)
  - Auslegung gegen den Verwender (§ 305c Abs. 2 BGB)
  - Inhaltskontrolle gegen den Verwender (§ 307 BGB)
- die ADSp sind auch vorformulierte Vertragsbedingungen im Sinne der §§ 449, 466, 512 HGB
  - in den ADSp kann daher nicht von AGB-festen Vorschriften abgewichen werden
- Einbeziehung durch Hinweise auf die ADSp und Möglichkeit der Kenntnisnahme
  - vom DSLV vorformulierte Einbeziehung, mit Hinweis auf abweichende Höchstbeträge, wie nach §§ 449 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, 466 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 HGB erforderlich

# Anwendungsbereich

Die ADSp 2017 gelten für

- Verkehrsverträge (Ziff. 1.14, 2.1)
  - Verträge über alle Arten von Tätigkeiten, insbesondere Speditions-, Fracht-, Seefracht- (einschließlich der Reisecharter), Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörenden Geschäfte
- des Spediteurs als Auftragnehmer (Ziff. 1.13, 2.1)
- bestimmte Gegenstände sind ausgenommen (Ziff. 2.3)
  - Z.B. Verpackungsarbeiten, Beförderung und Lagerung von abzuschleppendem oder zu bergendem Gut, Beförderung und Lagerung von Umzugsgut, Schwer- und Großraumtransporte, Verträge mit Verbrauchern
- abweichende Individualvereinbarungen im Hinblick auf die Anwendung (§ 305b BGB)

# Der Spediteur

- Die ADSp 2017 verwenden den Begriff „Spediteur“ zur Bezeichnung eines Unternehmertyps (siehe die Umschreibung in Ziff. 1.13)
  - Nicht gemeint ist der Spediteur im Sinne der §§ 453 ff. HGB
  - Jeder Spediteur im Sinne der §§ 453 ff. HGB ist auch ADSp-Spediteur, nicht jeder ADSp-Spediteur ist Spediteur im Sinne der §§ 453 ff. HGB



# Die Neuerungen

- Die ADSp 2017 sind in weitem Umfang und im Detail neu formuliert worden
  - Viele Bestimmungen der ADSp 2016 finden sich in den ADSp 2017 nicht mehr
  - Die ADSp 2017 enthalten auch viele neue Regelungen
    - Z.B. die Beschränkung der Auftraggeberhaftung (Ziff. 29) und umfassende Compliance- Bestimmungen (Ziff. 32)
  - die Begriffsbestimmungen sind vorab zusammengefasst in Ziff. 1.1 bis 1.19

# Die Haftung des Spediteurs

- Ziff. 22: Grundlagen der Haftung – Ziff. 23: Höchstbeträge der Haftung – Ziff. 25: die schiffrechtsrechtlichen Haftungsausschlüsse (nautisches Verschulden und Feuer) – Ziff. 27: Qualifiziertes Verschulden
- Der Ausgangspunkt: Der Spediteur haftet grundsätzlich nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften (Ziff. 22.1 S. 1) – allerdings kommen zunächst die Bestimmungen der ADSp 2017 zur Anwendung – jedoch haben zwingende oder AGB-feste Vorschriften Vorrang (Ziff. 22.1 S. 2, Ziff. 2.2)
- Unterscheidung: Regelungen über die Haftung für
  - Güterschäden in der Obhut des Spediteurs (uni- und multimodale Beförderungen)
  - Güterschäden außerhalb der Obhut des Spediteurs
  - sonstige Schäden

# Die Haftung für Schäden an Gütern in der Obhut des Spediteurs

- Betrifft die Haftung des Spediteurs als Frachtführer, Verfrachter bzw. Multimodalfrachtführer (einschließlich Fixkosten- etc. Spedition)
- Güterschäden: sind nicht in Ziff. 1.1 bis 1.19 umschrieben – gemeint sind Verlust und Beschädigung des Gutes (nicht auch: die Überschreitung der Lieferfrist oder die verspätete Ablieferung)
- besonders geregelt ist lediglich der Höchstbetrag der Haftung (Tatbestände der Ziff. 23.1)
  - die frachtrechtliche Haftung nach § 431 HGB (Ziff. 23.1.1 und 23.1.3)
  - die Haftung bei Multimodalbeförderungen (Ziff. 23.1.2)
- die (rein) seefrachtrechtliche Haftung bleibt unberührt (Ziff. 23.1 und 23.2)

# Die Haftung für Schäden an Gütern in der Obhut des Spediteurs

- Vorbehalt: die Regelungen der Ziff. 23.1 über den Höchstbetrag der Haftung für Güterschäden (frachtrechtliche und Multimodal-Haftung) gelten offenbar nur für innerstaatliche, insbesondere innerdeutsche Beförderungen
  - denn Ziff. 23.2 S. 1 nimmt grenzüberschreitende Beförderungen gerade wieder aus

# Die Haftung für Schäden an Gütern in der Obhut des Spediteurs – Frachtrecht

- Der frachtrechtliche Höchstbetrag des § 431 Abs. 1 HGB bei innerstaatlichen (innerdeutschen) Beförderungen: 8,33 SZR pro Kilogramm (bestätigt in Ziff. 23.1.1)
  - siehe aber Ziff. 23.1.3
    - Übersteigt die Haftung des Spediteurs aus Ziffer 23.1.1. einen Betrag von 1,25 Millionen Euro je Schadenfall, ist seine Haftung außerdem begrenzt auf jeden Schadenfall höchstens auf einen Betrag von 1,25 Millionen Euro oder 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, je nachdem, welcher Betrag höher ist.
      - Der Betrag ist in den ADSp 2017 von 1,0 auf 1,25 Millionen EUR erhöht worden.
  - eigenartiger Verlauf bei zunehmendem Gewicht des Gutes:
    - zunächst 8,33 SZR/kg,
    - dann konstanter (gewichtsunabhängiger) Höchstbetrag von 1,25 Mio. EUR (bei abnehmendem Betrag pro kg),
    - darüber hinaus 2 SZR/kg
  - dies entspricht nicht § 449 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 HGB (Begrenzung auf „... einen anderen ... Betrag ...“) – Ziff. 23.1.3 ist daher wohl unwirksam

# Die Haftung für Schäden an Gütern in der Obhut des Spediteurs – Multimodalbeförderung

- Regelungen der Ziff. 23.1.2 Abs. 1 und 2
- Gelten nur für innerstaatliche (innerdeutsche) Multimodalbeförderungen (Rückschluss Ziff. 23.2)
- unbekannter Schadensort generell: keine Besonderheiten
- bekannter Schadensort: Haftung nach § 452a HGB unter Berücksichtigung der Haftungsausschlüsse und -begrenzungen der ADSp (Ziff. 23.1.2 Abs. 2)

# Die Haftung für Schäden an Gütern in der Obhut des Spediteurs – Multimodalbeförderung

- Unbekannter Schadensort bei Multimodalbeförderung mit Seeteilstrecke – und zwar: eine innerstaatliche, insbesondere innerdeutsche Multimodalbeförderung
- ADSp 2016: die Haftung des Spediteurs wurde insgesamt den §§ 425 ff. HGB unterstellt, unabhängig vom Schadensort (zulässig nach § 452d Abs. 2 Nr. 1 HGB)
  - damit entfiel beim Schadenseintritt auf der Seeteilstrecke die Haftungsbefreiung für nautisches Verschulden und Feuer (siehe § 607 Abs. 2 HGB a.F.), außerdem galt die Höchsthaftung des § 431 Abs. 1 HGB (8,33 SZR/kg, anstelle des § 660 Abs. 1 HGB a.F., § 504 Abs. 1 HGB) und für die Durchbrechung der Haftung genügte das qualifizierte Verschulden von Erfüllungsgehilfen (§ 435 HGB statt § 660 Abs. 3 HGB a.F., § 507 Nr. 1 HGB)
- rückgängig gemacht in den ADSp 2017:
  - unbekannter Schadensort, Höchstbetrag 2 SZR/kg (Ziff. 23.1.2 Abs. 1)
  - bekannter Schadensort: es gelten die gesetzlichen Vorschriften (Ziff. 23.1.2 Abs. 2)

# Die Haftung für Schäden an Gütern außerhalb der Obhut des Spediteurs

- solche Fälle sind selten: Güterschäden vor der Übernahme oder nach der Ablieferung (insbesondere nach § 280 Abs. 1 BGB) oder bei Verletzung speditioneller Pflichten (§ 461 Abs. 1 HGB)
- der Spediteur haftet (nur) auf Wertersatz gemäß §§ 429, 430, 432 (Ziff. 22.2)
- Höchstbetrag der Haftung
  - Seebeförderung 2 SZR/kg – Multimodalbeförderung mit Seeteilstrecke 2 SZR/kg – im Übrigen 8,33 SZR/kg (Ziff. 23.3.1 und 23.3.2)
  - absoluter Höchstbetrag: 1,25 Mio. EUR (Ziff. 23.3.3, Betrag in den ADSp 2017 erhöht)
- Die Beschränkungen gelten nach Ziff. 27.1.1 und 27.1.2 nicht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner Erfüllungsgehilfen oder bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten (hierzu Ziff. 1.16)



# Die Haftung für sonstige Schäden

- es gilt die Beschränkung der Ziff. 23.4
  - Beschränkung auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust zu zahlen wäre (Ziff. 23.4 S. 1)
  - höchstens 125.000 EUR (Ziff. 23.4 S. 2)
  - bestimmte Sondertatbestände der Haftung des Spediteurs (§ 413 Abs. 2 HGB etc.) bleiben unberührt (Ziff. 23.4.1)
  - die Beschränkung gilt insbesondere nicht für Personenschäden und Sachschäden „an Drittgut“ (Ziff. 23.4)
  - Die Beschränkungen gelten nach Ziff. 27.1.1 und 27.1.2 nicht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner Erfüllungsgehilfen oder bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten (hierzu Ziff. 1.16)

# Die Höchsthaftung pro Schadenereignis

- Gesamt-Höchstbetrag pro Schadenereignis (Ziff. 1.11), der auf die Geschädigten ggf. anteilig verteilt wird (Ziff. 23.5 Hs. 2)
  - betrifft nur Ansprüche auf Schadenersatz wegen Güterschäden in und außerhalb der Obhut des Spediteurs sowie bestimmte sonstige Schäden (Ziff. 23.1, 23.2, 23.4)
  - Höchstbetrag: 2,5 Millionen EUR (Betrag in ADSp 2017 erhöht) oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher höher ist
  - der Höchstbetrag gilt nach Ziff. 27.1.1 und 27.1.2 nicht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner Erfüllungsgehilfen oder bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten (hierzu Ziff. 1.16)

# Die Höchsthaftung pro Schadenereignis

- Wirksamkeit der Ziff. 23.5
  - bei Güterschäden in der Obhut des Spediteurs ist Ziff. 23.5 nach §§ 449 Abs. 2 S. 1 Nr. 1, 466 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 HGB („Korridor“) sowie § 507 Abs. 1 HGB unwirksam
  - Inhaltskontrolle (§ 307 BGB): Sicherstellung der Gleichbehandlung der Gläubiger
- Erhöhung der Haftung
  - die Gläubiger sollen zumindest so gestellt werden, wie in Ziff. 23.5 vorgesehen (?)
  - ist der Spediteur schifffahrtsrechtlich zur Beschränkung der Haftung berechtigt, entfallen auf die betreffenden Gläubiger möglicherweise geringere Beträge – Haftung des Spediteurs für die Differenz

# Die schifffahrtsrechtlichen Haftungsausschlüsse

- im Seefrachtrecht dürfen in AGB Haftungsausschlüsse für nautisches Verschulden und Feuer vorgesehen werden (§ 507 Abs. 2 Nr. 1 HGB)
- Art. 25 Abs. 2 CMNI erlaubt die Vereinbarung von Haftungsausschlüssen für nautisches Verschulden und Feuer sowie für bestimmte, nicht erkennbare Mängel des Schiffes
- von diesen Befugnissen macht Ziff. 25 Gebrauch
- Ziff. 25 gilt jedenfalls für reine See- und CMNI-Beförderungen
- und Multimodalbeförderungen bei bekanntem Schadensort auf der See- bzw. Binnenschiffsteilstrecke (§ 452a S. 1)?
  - Ziff. 25: „Haftungsausschluss bei See- und Binnenschiffsbeförderungen“
  - Ziff. 23.1.2 Abs. 2: bei bekanntem Schadensort Haftung nach Maßgabe des Teilstreckenrechts „... unter Berücksichtigung der Haftungsausschlüsse und Haftungsbegrenzungen der ADSp“

# Das qualifizierte Verschulden

- Ziff. 27 – Überschrift „Qualifiziertes Verschulden“, obwohl es nur am Rande um ein solches geht
- Ziff. 27.1.1 und 27.1.2 regeln einen Vorbehalt, der in bestimmten Fällen von Haftungsausschlüssen oder -beschränkungen in den ADSp zur Anwendung gelangt – Wegfall der Beschränkungen
  - bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner Erfüllungsgehilfen sowie bei
  - bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten
- Ziff. 27.4 betrifft die Problematik der Ziff. 27.1 ADSp 2016 und stellt sicher, dass Ziff. 27.1 nicht als Erweiterung der Haftung verstanden wird

# Fazit

- ausgereiftes Bedingungsnetzwerk – von allen maßgeblichen Verbänden zur Anwendung empfohlen
- misslich: Existenz der ADSp 2016 sowie der VGBl und der DTLB

# Die neuen ADSp 2017

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &  
PUCHTA