

Insurance Risk Management News

Inhalt

- **Dienstreisekasko-
versicherung**
- **Neue ADSp 2016 (Allg. Dt.
Spediteurbedingungen)**
- **Beginn und Ende des
Versicherungsschutzes in
der Transportversicherung**
- **Kontakt**

Dienstreisekaskoversicherung

Viele Mitarbeiter benutzen auf Veranlassung des Arbeitgebers ihr privates Fahrzeug für berufliche Fahrten. Wenn sie hierbei einen Unfall verursachen, bei dem das Fahrzeug beschädigt wird, haftet der Arbeitgeber im Regelfall in entsprechender Anwendung des § 670 BGB für diesen Schaden. Dieses Risiko (Haftung des Arbeitgebers für den Sachschaden am Mitarbeiter-Kfz) kann durch eine Dienstreisekaskoversicherung abgesichert werden. Diese stellt insoweit aus der Sicht des Arbeitgebers eine Haftpflichtversicherung für derartige Ansprüche der Mitarbeiter dar.

Der Schaden am eigenen Fahrzeug ist in den meisten Fällen zusätzlich mit einem Fahrzeug- und ggf. auch einem Personenschaden eines Dritten verbunden. Dieser Schaden ist über die Dienstreisekaskoversicherung nicht abgesichert, sondern wird über die erforderliche Kfz-Haftpflichtversicherung (Pflichtversicherung) des eingesetzten Fahrzeugs reguliert. Nach der Regulierung dieses Schadens über die eigene Kfz-Haftpflichtversicherung ergibt sich für den betroffenen Mitarbeiter im folgenden Versicherungsjahr in der Regel eine Rückstufung beim Schadenfreiheitsrabatt (Ausnahme: Vereinbarung eines „Rabattretters“ im Versicherungsvertrag). Diese Rückstufung führt zu einem finanziellen Verlust beim betreffenden Mitar-

beiter. Allerdings besteht nach herrschender arbeitsrechtlicher Auffassung kein Erstattungsanspruch des Mitarbeiters gegenüber dem Arbeitgeber für diesen erlittenen finanziellen Verlust, wenn der Mitarbeiter eine adäquate, die tatsächlichen Kosten deckende Erstattung vom Arbeitgeber erhalten hat. Mit der Zahlung einer Kilometerpauschale von mindestens EUR 0,30 je gefahrener Kilometer gilt das Risiko einer Rückstufung als abgegolten.

Obwohl den Arbeitgeber in diesem Fall keine Haftung trifft, haben sich in der Vergangenheit immer mehr Unternehmen dazu entschlossen, zusätzlich eine so genannte Rückstufungsdeckung in den Versicherungsschutz einzuschließen. Dadurch soll insbesondere vermieden werden, dass es zu Störungen im „Betriebsfrieden“ kommt, da der Mitarbeiter trotz der relativ klaren Rechtslage eine persönliche Ungerechtigkeit empfinden könnte.

Bei dieser Deckung wird dem Mitarbeiter nach der Schadenregulierung durch seinen Kfz-Haftpflichtversicherer der ihm entstehende Rückstufungsschaden ersetzt. Dieser wird individuell aus der Differenz der sich mehrjährig durch die Rückstufung ergebenden erhöhten Prämien durch den regulierten Schaden gegenüber dem angenommenen „Normalverlauf“ des Vertrages (ohne Rück-

stufung des Schadenfreiheitsrabatts) ermittelt.

Bei einer Dienstreisekaskoversicherung sollte zudem darauf geachtet werden, dass das so genannte Vorhalterisiko eingeschlossen ist. Gemeint ist damit das Parken in der Nähe des Betriebsgeländes zwischen zwei Dienstfahrten am selben Tag und das damit einhergehende Risiko einer Beschädigung des Fahrzeugs während dieser Zeit.

Fazit:

Der Versicherungsschutz der Dienstreisekaskoversicherung dient in erster Linie der Absicherung des Haftungsrisikos des Arbeitgebers bei Einsatz mitarbeitereigener Fahrzeuge auf Dienstfahrten. Da es sich hierbei in aller Regel nicht um ein großes oder gar existenzbedrohendes Risiko handelt, kann ein Unternehmen dieses Risiko evtl. selbst tragen. Neben der finanziellen Risikobewertung sollte allerdings auch ein anderer Aspekt beleuchtet werden. Die Versicherung hat für ein Unternehmen den Vorteil, dass Streitigkeiten mit dem Mitarbeiter über den zu leistenden Schadenersatz weitestgehend vermieden werden können, da ein Versicherer mit der Schadenregulierung betraut ist und nicht der Arbeitgeber selbst. Allein dieser Aspekt führt dazu, dass auch der Einschluss einer Rückstufungsdeckung vom Arbeitgeber geprüft werden sollte, obwohl hier seinerseits kein Haftungsrisiko besteht, sofern die oben genannte Kilometerpauschale angewendet wird. Der Einschluss kann einen positiven Beitrag zur Mitarbeiterzufriedenheit leisten.

ralf.pfitzenmaier@irm-vb.de

Neue ADSp 2016 (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen)

Seit dem 1. Januar 2016 empfiehlt der Deutsche Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) seinen Mitgliedern die Verwendung der neuen Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 - ADSp 2016 - anstatt der bislang verwendeten Version ADSp 2003.

Anders als bei der bisherigen Version handelt es sich bei den neuen Geschäftsbedingungen um keine mit den Verladerverbänden (Verbände der Auftraggeber, bspw. BDI) abgestimmten Geschäftsbedingungen. Vielmehr empfiehlt der BDI mit den Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB) ein eigenes konkurrierendes Bedingungsnetzwerk. Die ADSp galten seit dem Urteil des BGH vom 23.01.2003 (Az I ZR 174/00, TranspR 2003, 119, 120) bereits nicht mehr als „fertig bereitstehende Rechtsordnung“. Man konnte sie jedoch als Vertragsbestandteil betrachten, wenn der Spediteur auf diese hingewiesen hatte, diese ohne besonderen zusätzlichen Aufwand eingesehen werden konnten und der Spediteur gesondert die darin enthaltenen Haftungsbegrenzungen erwähnt hatte. Da keine konkurrierenden zur allgemeinen Anwendung empfohlenen AGB der Verladere, wie nun die DTLB, existierten, war häufig von einer Gültigkeit auszugehen. In der Praxis wird diese Entwicklung zur Folge haben, dass diejenigen AGB, die dem Verkehrsvertrag zugrunde gelegt werden sollen, individuell für jeden einzelnen Vertrag rechtswirksam vereinbart werden müssen. Ansonsten gelten die gesetzlichen Rege-

lungen, insbesondere die Bestimmungen des HGB.

Für die Spediteure ist diese Entwicklung zu bedauern, wird sie doch vielfach zu einer erhöhten Haftung führen. Die verladende Wirtschaft kann sich haftungs- und versicherungsrechtlich zurücklehnen, enthielten doch die bisherigen ADSp 2003 deutliche Haftungsbegrenzungen gegenüber der gesetzlichen Haftung.

Die neuen ADSp 2016 sehen gegenüber der alten Version einige organisatorische Änderungen und Verpflichtungen vor, auf die wir hier nicht näher eingehen. Dies sind bspw. Regelungen zur elektronischen Kommunikation und Auftragserteilung, zum Palettentausch, zu Quittungsformen, zu Verlade- und Entladezeiten sowie Bestimmungen zur Compliance.

Daneben sind in den ADSp 2016 aber auch einzelne Regelungen zu finden, die die Stellung des Verladers / Auftraggebers im Schadenfall verschlechtern. So findet sich bspw. in Ziffer 22.3 die neue Bestimmung, dass bei Inventurdifferenzen zur Ermittlung der Haftungshöhe des Spediteurs Fehl- und Mehrbestände desselben Auftraggebers – egal aus welchem Auftrag oder Grund – durch den Spediteur saldiert werden dürfen. Dem steht jedoch wiederum eine Erhöhung der Haftungsobergrenze für Inventurdifferenzen von bislang max. € 5.000,00 auf nunmehr € 25.000,00 je Schadenfall (€ 50.000,00 pro Jahr) gegenüber.

Besonders beachtet werden sollte die in die ADSp 2016 als Ziffer 6.2.6 neu eingefügte Obliegenheit, wertvolle oder diebstahlgefährdete Güter (grundsätzlich) neutral zu verpacken. Wertvolles Gut ist in Ziffer 3.3 der ADSp 2016 als „Gut mit

definiert. Um diebstahlgefährdetes Gut handelt es sich nach den Bedingungen, wenn es einem erhöhten Raub- und Diebstahlrisiko ausgesetzt ist. Darunter fallen Geld, Edelmetalle, Schmuck, Uhren, Edelsteine, Kunstgegenstände, Antiquitäten, Scheckkarten, Kreditkarten oder andere Zahlungsmittel, Wertpapiere, Valoren, Dokumente, Spirituosen, Tabakwaren, Unterhaltungselektronik, Telekommunikationsgeräte, EDV-Geräte und -Zubehör. Es ist davon auszugehen, dass die Haftpflichtversicherer der Spediteure bei Nichtbeachtung der Obliegenheit (oder fehlender anderweitiger vertraglicher Vereinbarung) im Schadenfall ein Mitverschulden des Verladers einwenden werden. Inwieweit jedoch die Kausalität zum Schaden hergestellt werden kann, wird dem Einzelfall überlassen bleiben.

Die Regelungen zum Versicherungsschutz wurden ohne wirtschaftliche Änderungen übernommen. Verändert wurden jedoch verschiedene Regelungen, die die Haftung des Spediteurs und seiner Leute betreffen.

Zum einen wurde die Haftungsobergrenze des Spediteurs von bislang € 5,00 auf das Niveau von 8,33 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds (SZR), z. Zt. etwa € 10,00, angehoben (vgl. Ziffer 24.1.1 ADSp 2016). Im Gegenzug gilt die neue Haftungsgrenze von 8,33 SZR durch die neu aufgenommene Bestimmung der Ziffer 27.1.3 ADSp 2016 auch für die leicht fahrlässige Verletzung vertragswesentlicher Pflichten. Nur für Fälle grober Fahrlässigkeit und des Vorsatzes soll diese Haftungs-

obergrenze keine Anwendung finden.

Die Haftungsausschlüsse bei See- und Binnenschiffsbeförderungen durch die neu eingefügte Ziffer 25 sind auf gleichlautende Haftungsausschlüsse in den Konnossement Bedingungen der Reeder zurückzuführen. Für diese Beförderungsarten ist der Abschluss einer eigenen Warentransportversicherung empfehlenswert.

In Summe werden die neuen ADSp aus Sicht der Verlager aber auch der Warentransportversicherer was die Haftungsregelungen betrifft als „neutral“ zu bewerten sein. Auf die niedrigeren Höchsthaftungssummen konnten sich Spediteure nur bei Schäden berufen, bei denen ausschließlich speditionelle Tätigkeiten wahrgenommen wurden und nicht die höhere Regelhaftung des HGB, z.B. als Fixkostenspedition oder im Sammelladungsverkehr, zur Anwendung kam. Dem gegenüber steht der neu geschaffene Mitverschuldenseinwand durch die Pflicht zur neutralen Verpackung wertvoller oder diebstahlgefährdeter Waren sowie die Beschränkung der Haftungshöhe bei nur leicht fahrlässiger Verletzung vertragswesentlicher Pflichten.

Fazit

Grundsätzlich sollten mit dem Spediteur klare und eindeutige Vereinbarungen über die für den Vertrag geltenden Bedingungen getroffen werden. Nach unserer Beobachtung werden aktuell nur die ADSp 2016 in maßgeblicher Stückzahl vereinbart, während das konkurrierende Bedingungskonzept des BDI, die DTLB, allenfalls von der Großindustrie durchgesetzt werden kann. Ansonsten sind die Spediteure / Frachtführer nicht bereit, dieses Bedingungsnetzwerk zu akzeptieren.

Handlungsbedarf zu einer eigenen Transportversicherung ergibt sich wegen der neuen Bedingungen nicht. Auch besteht weiterhin die Möglichkeit, eine Warentransportversicherung über den Spediteur abzuschließen. Soweit dies regelmäßig erfolgt, sollte jedoch grundsätzlich geprüft werden, ob der Abschluss einer eigenen Warentransportversicherung nicht günstiger kommt.

thomas.hardt@irm-vb.de

Beginn und Ende des Versicherungsschutzes in der Transportversicherung

Im Zuge der Einführung der sog. „Güter 2000“ ab dem Jahre 2002 als neues Grundbedingungswerk der Transportversicherung wurde – auch vor dem Eindruck der Terroranschläge in New York im Jahre 2001 die Dauer des Versicherungsschutzes der Warentransportversicherungen eingeschränkt. Nach den bis dato verwendeten Bedingungen erstreckte sich der Versicherungsschutz in der Regel auf den Zeitraum von der Aussonderung der Ware zum Zwecke des Transports bis zur Verbringung der Ware an den endgültigen Aufbewahrungsort beim Empfänger.

Die „Güter 2000“ sehen jedoch vor, dass der Versicherungsschutz erst ab dem Zeitpunkt beginnt, in dem die Güter am Absendungs- oder zur unverzüglichen Beförderung von der Stelle entfernt werden, an der sie bisher aufbewahrt wurden. Damit fällt der innerbetriebliche Transport zur Beladestelle nur noch dann in den versicherten Zeitraum, wenn die Beförderung durch den Frachtführer zeitlich unmittelbar daran anschließt.

Eine vergleichbare Kürzung des versicherten Zeitraums findet sich beim Ende des Versicherungsschutzes. Regelmäßig endet die Versicherung sobald die Güter am Ablieferungsort an die Stelle gebracht sind, die der Empfänger bestimmt hat. Dabei handelt es sich häufig um die Entladerampe eines Empfängers bzw. den unmittelbar dahinter liegenden Raum.

Zwischenzeitlich ist es im Rahmen von laufenden Transportversicherungen häufig wieder möglich, die alte Regelung zu vereinbaren und die Dauer der Versicherung deutlich zu erweitern

Fazit:

Prüfen Sie Ihre Transportversicherung, ob dieser bereits die erweiterte Regelung zur Versicherungsdauer zugrunde liegt. Sprechen Sie Ihren Versicherer darauf an, falls dies nicht der Fall ist. Ihr Berater unterstützt Sie gerne.

thomas.hardt@irm-vb.de

Kontakt

IRM Versicherungsberatung GmbH

Postfach 31 13 31, 70473 Stuttgart
Mittlerer Pfad 19, 70499 Stuttgart
Telefon +49 (711) 820 508 0
Telefax +49 (711) 820 508 11

Thomas Hardt

Telefon +49 (711) 820 508 24
Mobil +49 (151) 147 163 24
E-Mail thomas.hardt@irm-vb.de

Markus Alber

Telefon +49 (711) 820 508 21
Mobil +49 (151) 147 163 21
E-Mail markus.alber@irm-vb.de

Möchten Sie unsere IRM-News künftig per E-Mail anstatt per Post erhalten? Dann geben Sie uns einen kurzen Hinweis an
✉ info@irm-vb.de oder per
☎ **0711 / 820 50 80**