

Drohnen erobern den Himmel

Chancen und Risiken kennen

KREDITVERSICHERUNG

Achtung Rückforderung — 3

HAFTPFLICHT

Arbeitnehmerüberlassung — 6

TRANSPORT

Neue Regeln verunsichern — 8



editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ich freue mich, dass die erste contact im Jahr 2016 den Weg zu Ihnen gefunden hat. In dieser Ausgabe finden Sie spannende Informationen zu aktuellen Entwicklungen in ganz unterschiedlichen Branchen – sowie zu Neuerungen auf Straße, Schiene und in der Luft.

Dort sieht man auch sie immer häufiger: Drohnen. Welche Chancen diese „unbemannten Luftfahrtsysteme“ bieten und was bei ihrem Einsatz zu beachten ist, erfahren Sie in der Titelstory. Die persönliche Absicherung gegen existenzgefährdende Schadensersatzansprüche ist für Führungskräfte heute wichtiger denn je. Im Artikel rechts auf dieser Seite erläutern wir, was D&O-Versicherungen dafür leisten können. Warum das Thema „Insolvenzanfechtung“ so viele Unternehmen umtreibt, beschreibt Kreditversicherungs-Experte Michael Lind. Frederik Boese und Michael Röck informieren zu Haftungsfragen bei Arbeitnehmerüberlassung und unseren Beratungsansätzen im Bereich Fuhrparkmanagement. LEUE & NILL fördert Studierende der TU Dortmund im Rahmen des „Deutschlandstipendium“. Zum gemeinsamen Kennenlernen haben wir die Studenten in unsere Räume eingeladen. Aktuelle Entwicklungen im Logistikbereich sorgen für Rechtsunsicherheit. Näheres hierzu auf der letzten Seite.

*Viel Freude bei der Lektüre
Ihr Klaus-Michael Ossenkopp*

HAFTPFLICHT

D&O: Haftpflicht für Geschäftsführer

Längst nicht mehr nur für Konzern-Manager ein unverzichtbarer Schutz – die D&O-Versicherung. Im Mittelstand ist die „Directors & Officers-Versicherung“ besonders für angestellte Geschäftsführer und Aufsichtsorgane ein absolutes Muss. Liegt ein solcher Schutz nicht vor, kann eine Schadensersatzforderung für einzelne Personen schnell existenzgefährdend werden.

„Aufgrund der gesetzlichen Regelungen haften Geschäftsführer und Aufsichtsratsmitglieder persönlich und mit ihrem gesamten privaten Vermögen. Gerade in Deutschland haben wir hier besonders strenge rechtliche Rahmenbedingungen“, erläutert Haftpflichtexperte Danilo Strunk die Ausgangslage.

Das Prinzip der gesamtschuldnerischen Haftung und der Beweislastumkehr zu Lasten der Betroffenen kommt beispielsweise auch dann zum Tragen, wenn Geschäftsführer nach bestem Wissen handeln. So genügt es mitunter, dass der Fehler eines Mitarbeiters nicht erkannt oder eine ihm unbekannt gesetzliche Vorgabe im Ausland nicht exakt befolgt wurde. Schon können Geschäftsführer und Aufsichtsorgane in eine Situation kommen, in der sie vom eigenen Unternehmen oder Dritten in Haftung genommen werden.

D&O-Versicherungsfälle häufen sich. Insbesondere in den vergangenen Jahren hat die Anspruchsmentalität dabei stetig zugenommen. Verantwortliche in Unternehmen sehen sich immer häufiger mit dem Vorwurf von Pflichtverletzungen konfrontiert.

Als Antwort darauf hat sich die D&O-Versicherung mittlerweile auch im Mittelstand fest etabliert. „Passgenaue Lösungen mit ausreichend hohen Deckungssummen sind schon für vergleichsweise überschaubare Beiträge zu bekommen“, so Strunk. „Auch haben sich die Versicherungsbedingungen der als Betriebsausgaben anerkannten Policen extrem verbessert.“



info

Die D&O-Versicherung

- Versicherte Person und damit der Nutznießer der Police sind die Organe der Gesellschaft wie beispielsweise der oder die Geschäftsführer, aber auch leitende Angestellte sowie besondere Beauftragte im Unternehmen (Datenschutz o.ä.).
- Versicherungsnehmer einer D&O-Police ist immer das Unternehmen. Persönliche D&O-Versicherungen für Geschäftsführer und Aufsichtsräte sind jedoch ebenfalls am Markt erhältlich.
- Eine D&O-Versicherung übernimmt die Kosten der Befriedigung berechtigter Schadensersatzansprüche ebenso wie die Abwehr unberechtigter Ansprüche. Beides kann sowohl gerichtlich als auch außergerichtlich erfolgen.
- Im D&O-Schadenfall kommen hoch spezialisierte Anwälte zum Einsatz. Maßgeschneiderte Policen decken stets auch deren Honorare ab.

contact

Danilo Strunk
Haftpflichtversicherungen
Tel: 0231 5404 - 275
E-Mail: danilo.strunk@leue.de





KREDITVERSICHERUNG

Insolvenzanfechtung – wenn die Rückforderung kommt

Auch wenn die Politik reagiert und Justizminister Heiko Maas gerade einen Gesetzesentwurf zum Thema „Insolvenzanfechtung“ vorgelegt hat – das Thema bleibt hochaktuell. Denn sobald ein Unternehmen Insolvenz anmeldet, laufen dessen Lieferanten Gefahr, Zahlungen der letzten zehn Jahre zurückerstatten zu müssen. Spezielle Versicherungslösungen bieten Schutz gegen solch unliebsame Überraschungen.

„Das Problem, mit dem es Unternehmen immer häufiger zu tun bekommen, resultiert hauptsächlich aus der aktuellen BGH-Rechtsprechung rund um die Paragraphen 129 ff der Insolvenzordnung“, erläutert Michael Lind, Kreditversicherungs-Experte bei LEUE & NILL. Die grundsätzlich für einen erhöhten Gläubigerschutz gedachten Vorgaben erlauben es Insolvenzverwaltern, Zahlungen des insolventen Unternehmens bis zu zehn Jahren zurückzufordern. Der an sich gute Ansatz, Vermögensverschiebungen zum Nachteil der Gläubiger rückgängig machen zu können, sorgt jedoch mehr und mehr für Unmut in der deutschen Wirtschaft und bedroht die Existenz von betroffenen Unternehmen.

Das Problem: In der Praxis sichern viele Unternehmen ihre Liquidität über die Vereinbarung von Zahlungszielen. Branchenabhängig haben diese „Warenkredite“ Laufzeiten von bis zu 180 Tagen. Stellt der Kreditnehmer einen Insolvenzantrag, argumentieren Insolvenzverwalter damit, dass ein Lieferant die drohende Zahlungsunfähigkeit seines Auftraggebers hätte vorhersehen können. Als Beweise dafür werden deutliche Veränderungen des Zahlungsverhaltens, die Durchführung von Vollstreckungsmaßnahmen oder mehrfache Ratenzahlungsvereinbarungen herangezogen. Wäre dies tatsächlich der Fall, könnten Richter es als Indiz dafür ansehen, dass der Lieferant unlauter gehandelt und sich so einen Vorteil gegenüber anderen Gläubigern verschafft hat.

Somit stellt aktuell fast jeder Lieferantenkredit, der nicht vertragskonform abgewickelt wird, eine potentielle Gefahr dar. Konsequenz zu Ende gedacht heißt das, dass ein Unternehmen den Geschäftsverkehr zu einem regelmäßigen Auftraggeber zumindest stark überdenken muss, sobald es zu einem ernstem Zahlungspro-

blem in der Geschäftsbeziehung kommt. „Derjenige, der seinem Geschäftspartner in schweren Zeiten zur Seite steht, wird hier im Nachhinein bestraft“, erläutert Lind den Umstand, den Unternehmerverbände seit Jahren anprangern.

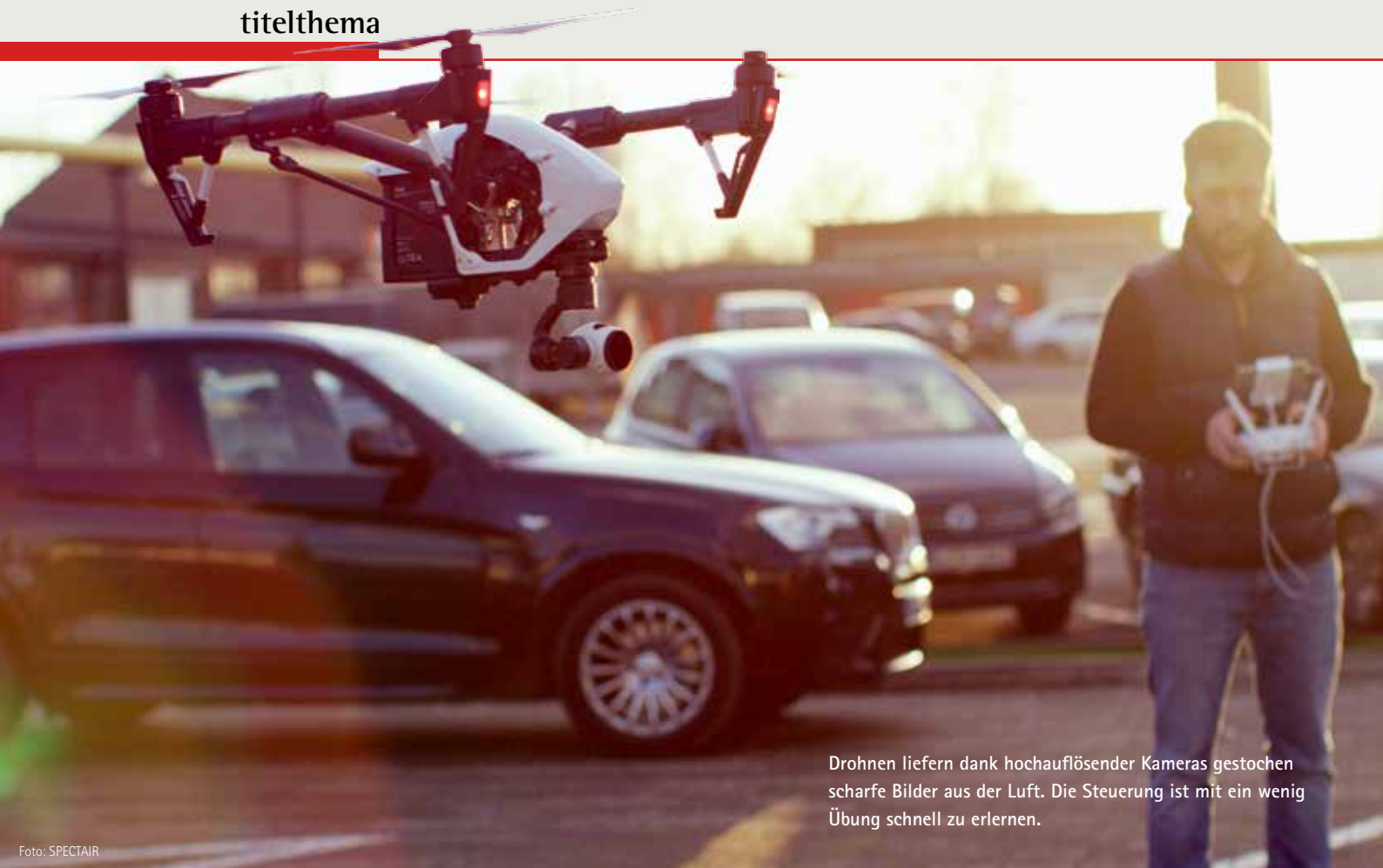
Die Bundesregierung hat das Problem erkannt und ist dabei zu reagieren. So beschloss Ende September das Kabinett einen Gesetzesentwurf, der einige Verbesserungen enthält. Beispielsweise soll die Anfechtungsfrist bei einigen Tatbeständen von zehn auf vier Jahre verkürzt werden. Außerdem soll die Gewährung von Zahlungserleichterungen nicht mehr als Anfechtungsgrund angewendet werden können. Wann der Entwurf jedoch in geltendes Recht umgesetzt und wie sich die Rechtsprechung ändern wird, bleibt abzuwarten.

Aktuell bleibt das Problem jedoch bestehen und Unternehmen sind gut beraten, sich vor solchen Forderungen zu schützen. Doch welche Möglichkeiten gibt es hier? „Zunächst einmal ist es wichtig, die Liquidität seiner Geschäftspartner stets im Blick zu behalten. Kommt es einmal zu einem offensichtlichen Liquiditätsengpass bei den Auftraggebern, sollte man sich schriftlich garantieren lassen, dass dieser nur kurzfristig vorliegt und eine Gleichbehandlung aller Gläubiger gewährleistet ist. Außerdem sollte man spezielle Versicherungslösungen in Betracht ziehen, die Assekuranzen gezielt für Fälle von Insolvenzanfechtung entwickelt haben. In Kombination mit den bekannten Warenkreditversicherungen oder in Form einer eigenständigen Deckung sorgen sie für einen bestmöglichen Schutz – auch wenn ungebetene Post vom Insolvenzverwalter kommt,“ so Lind.

contact

Michael Lind
Kreditversicherungen
Tel.: 0231 5404 - 357
E-Mail: michael.lind@leue





Drohnen liefern dank hochauflösender Kameras gestochen scharfe Bilder aus der Luft. Die Steuerung ist mit ein wenig Übung schnell zu erlernen.

Foto: SPECTAIR

INNOVATIVE VERSICHERUNGSLÖSUNGEN

Drohnen im Einsatz – Risiken kennen – Versicherungsschutz sicherstellen

Sie surren durch die Luft, filmen aus spektakulären Perspektiven und bilden die Grundlage ganz neuer Geschäftszweige – Multi-copter, auch „Drohnen“ genannt. Die in der Regel mit hoch auflösenden Kameras bestückten Fluggeräte gelten heute längst nicht mehr nur als Spielzeuge für „große Jungs“.

Im gewerblichen Einsatz, beispielsweise für Foto- und Filmaufnahmen sowie Inspektions- und Dokumentationsaufgaben, gelten sie vielmehr als „unbemannte Luftfahrtsysteme“. Diese wiederum unterliegen klaren gesetzlichen Vorgaben. Darin geregelt sind unter anderem die Größe und das Gewicht der Fluggeräte, die Orte, an

denen sie starten dürfen sowie die maximale Flughöhe. Ebenfalls geregelt ist die Versicherungspflicht als eine Voraussetzung, um die notwendige Aufstiegserlaubnis zu erhalten. „Der Gesetzgeber verlangt eine Mindest-Deckungssumme von rund einer Million Euro innerhalb einer Luftfahrt-Haftpflicht-Versicherung. Gerade im gewerblichen Bereich kann Nutzern bei diesem relativ geringen Betrag allerdings schnell eine gravierende Unterdeckung drohen“, beschreibt Andreas Weber, Drohnen-Experte bei LEUE & NILL, ein verbreitetes Problem. Wenn es dann zu Sach- oder gar zu Personenschäden kommt, ist diese Deckungssumme schnell ausgeschöpft. Um sich hier optimal abzusichern, rät der Experte, sich vor



Foto: shutterstock.com/Peteri

Von Freizeitspaß bis Kampfeinsatz

Drohnen gibt es in den unterschiedlichsten Größen und für die verschiedensten Einsatzgebiete. Diese reichen vom Freizeitspaß mit Spielzeugmodellen bis hin zu weltweit operierenden und bewaffneten Kampfdrohnen. Dazwischen rangieren unzählige Modelle, die sowohl privat als auch gewerblich genutzt werden können und mit den unterschiedlichsten Sensorensystemen ausgestattet sind. Hierzu zählen insbesondere hoch auflösende Kameras, Nachtsicht- sowie Infrarotsichtgeräte.

dem Kauf professionell beraten zu lassen. „Informationen bekommt man beispielsweise auf einschlägigen Websites, bei Versicherungsmaklern oder auch von Vereinen, in denen sich Drohnen- und Modellflugzeugfreunde zusammengeschlossen haben.“

Dass dies keine theoretischen Szenarien sind, weiß Weber aus der täglichen Praxis. „Die meisten Wintersport-Fans kennen die Bilder der Kameradrohne, die beim Slalom von Madonna di Campiglio Ende letzten Jahres hinter einem Skifahrer abstürzte. Auch die Meldung aus dem März, dass ein Passagierflugzeug am Pariser Flughafen nur knapp einer Drohne ausweichen und damit möglicherweise ein fataler Unfall verhindert werden konnte, war beunruhigend.“ Abseits von Sport und Luftfahrt sind die alltäglichen Gefahren für Unternehmen auf den ersten Blick zwar weniger augenfällig, können aber dennoch dramatische Folgen haben. „Gerät eine von einem Mitarbeiter gesteuerte unternehmenseigene Drohne beispielsweise irgendwo in die Produktion und kommt diese danach zum Erliegen, entstehen mitunter erhebliche Kosten. Diese sind nicht über die Luftfahrt-Haftpflicht-Versicherung abgedeckt“, beschreibt Weber naheliegende Szenarien.

Nutzt man eine Drohne nicht selbst, sondern beauftragt einen speziellen Dienstleister, rät der Experte, stets einige grundlegende Fakten zu überprüfen. Dazu zählen die Befähigung des Unternehmens beziehungsweise des „Piloten“, die Drohne zu fliegen sowie der vorhandene Versicherungsschutz. „Hier ist es hilfreich, sich den Versicherungsschein zeigen zu lassen. Darauf ist immer die Summe vermerkt, die im Schadensfall vom Versicherer gezahlt wird“, so Weber. Ebenfalls eine Option: Eine Vollkaskoversicherung, die auch für Schäden an der eigenen Drohne aufkommt. Damit Schaden-Verursacher zukünftig leichter ausfindig gemacht werden können, ist die Politik aktuell dabei, die bestehenden Gesetze an die neue Situation „am Himmel“ anzupassen. So beabsichtigt das zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Kennzeichnungspflicht für Drohnen einzuführen. Anhand der Kennung sollen Drohnen zukünftig eindeutig ihrem Besitzer zuzuordnen sein.

contact

Andreas Weber

Drohnen-Experte

Tel.: 0231 5404 - 361

E-Mail: andreas.weber@leue.de



Inspektionsflüge gehören zu den wichtigsten Aufgaben von Drohnen im gewerblichen Bereich.

Foto: SPECTAIR

info

Tipps für Drohnenpiloten

„Flugmodell“ oder „unbemanntes Luftfahrtsystem“?

Werden Multicopter bzw. „Drohnen“ nur zur Freizeitgestaltung verwendet, gelten die allgemeinen Regeln für Flugmodelle. Bei sonstiger, insbesondere gewerblicher Verwendung, die strengeren Normen für „unbemannte Luftfahrtsysteme“.

Versicherungsschutz prüfen!

Vor dem ersten Start unbedingt prüfen, ob ein ausreichender Versicherungsschutz gegeben ist. Im Zweifelsfall Rücksprache mit dem Versicherer beziehungsweise Makler halten. Bei „unbemannten Luftfahrtsystemen“ ist eine spezielle Haftpflichtversicherung obligatorisch.

Aufstieggenehmigung notwendig?

Wiegt eine Drohne mehr als fünf Kilogramm oder wird sie gewerblich genutzt, ist eine Aufstieggenehmigung zwingend erforderlich. Diese muss bei der jeweils zuständigen Landesluftfahrtbehörde beantragt werden.

Höhe, Entfernung und Flugzonen

Drohnen dürfen hierzulande nicht höher als 100 Meter fliegen. Außerdem müssen Piloten stets direkten Sichtkontakt halten. Im Umkreis von 1,5 Kilometern um Flughäfen herum gilt ein generelles Flugverbot für Drohnen.



Foto: shutterstock.com/Kostsov



Foto: SPECTAIR



Foto: fotola.com/liger

HAFTPFLICHT

Haftung bei Arbeitnehmerüberlassung

Der neue Mitarbeiter ist gerade den zweiten Tag im Betrieb, da geschieht es: Mit dem Gabelstapler rammt er frisch bearbeitete Gussteile, die daraufhin umstürzen. In Folge kommt es zu einem Sachschaden von rund 100.000 Euro. Das Besondere: Der Gabelstaplerfahrer ist nicht beim Unternehmen selbst angestellt, sondern als Leiharbeiter nur vorübergehend in der Firma beschäftigt. Nun stellt sich die Frage, wer für den Schaden haftet.

„Grundsätzlich wird ein Leiharbeiter im Schadensfall so behandelt wie ein fest angestellter Mitarbeiter. Den hier entstandenen, sogenannten ‚Eigenschaden‘ hat das Unternehmen zu

tragen, für das er gerade mit dem Stapler unterwegs war“, so Frederik Boese, Rechtsanwalt und Haftpflichtexperte.

Diese in den gängigen Arbeitnehmerüberlassungsverträgen üblicherweise klar geregelte Haftungsfrage ist allerdings nicht immer allen Auftraggebern präsent. Denn: „Gefühlt hat den Schaden ja ein Außenstehender angerichtet. Also keiner ‚meiner‘ Mitarbeiter“, erläutert Boese ein immer wieder auftretendes Missverständnis.

Anders sieht es aus, wenn ein Werk- oder Dienstvertrag geschlossen wird, der ein und dieselbe Tätigkeit beinhaltet: In diesem Fall das Transportieren von Gegenständen mit dem firmeneigenen Gabelstapler. „Sobald ich ein anderes Unternehmen damit beauftrage und einen entsprechenden Vertrag abschließe, dürfte eine Haftung und eine Inanspruchnahme des anderen Unternehmens deutlich wahrscheinlicher sein“, so der Experte. Denn Werks- oder Dienstverträge unterscheiden sich eindeutig von denen für Leih- oder Zeitarbeiter. In Arbeitnehmerüberlassungsverträgen sollte beispielsweise immer geregelt sein, dass Leiharbeiter weisungsgebunden sind und nach Zeitaufwand entlohnt werden.

Es gibt allerdings auch Konstellationen, in der die Zeit- beziehungsweise Leiharbeitsfirma haftbar gemacht werden könnte. „Sollte der Gabelstaplerfahrer beispielsweise bekannt dafür sein, regelmäßig Unfälle zu verursachen oder hat er schlimmstenfalls keine ausreichende Befähigung für eine solche Tätigkeit, dürfte ein Verschulden eindeutig beim entsendenden Unternehmen liegen, das den Mitarbeiter offenbar nicht sorgfältig genug ausgewählt hat“, erklärt Boese. Dieses müsse dann auch für den Schaden aufkommen, den der Mitarbeiter angerichtet hat.

Die Abgrenzung stellt sich in der Praxis und im Einzelfall oftmals als schwierig dar. In keinem Fall kommt es aber darauf an, welchen „Namen“ die Parteien einem Vertrag geben. Die reine Bezeichnung „Dienstvertrag“ macht also beispielsweise aus einem Überlassungsvertrag noch keinen Dienstvertrag. Um hier bereits im Vorfeld Risiken zu minimieren, weist LEUE & NILL seine Kunden bereits bei der Vertragsgestaltung auf Passagen hin, die aus versicherungstechnischer Sicht den Versicherungsschutz gefährden können.

„Kommt es dann trotzdem einmal zu einem Schadensfall stehen wir unseren Kunden natürlich ebenfalls zur Verfügung – sei es bei der Regulierung des Schadens oder der Abwehr ungerechtfertigter Forderungen“, so der Experte.



Foto: shutterstock.com / Corepics VOF

Kommt es zu Schäden, haften Unternehmen für Leiharbeiter ebenso wie für festangestellte Mitarbeiter.

contact

Frederik Boese
Haftpflichtversicherungen
Tel.: 0231 5404 - 430
E-Mail: frederik.boese@leue.de





Foto: fotolia.com/Andrey Popov

Termindruck und allgemeiner Stress können zu Unachtsamkeit führen. Die dadurch verursachten Bagatellschäden werden – in Summe – schnell teuer.

KFZ-VERSICHERUNG

Kulturwandel statt Bagatelle

Schlechte Sicht, Hektik und ein übersehener Blumenkübel – schon zielt eine Delle die Stoßstange des Fahrzeugs. Schnell entstehen heute so einige tausend Euro Schaden. Für viele einfach ärgerlich aber kein großes Drama. Was aber, wenn es kein Blumenkübel ist und was, wenn solche Schäden nur das Symptom für tiefer liegende Probleme sind? Wie das Thema Versicherung von Fahrzeugflotten weit mehr als ein leidiges „Muss“ sein kann, zeigen spezielle Beratungsansätze der Experten von LEUE & NILL auf.

„Schäden an Fahrzeugen wird es immer geben. Und dass diese optimal und im Sinne unserer Kunden reguliert werden, ist schon seit jeher eine unserer Kernkompetenzen“, so Michael Röck, Leiter des Geschäftsbereichs Kraftfahrt bei LEUE & NILL. Doch häufig, so beobachtet der Versicherungsprofi, sind die kleinen „Bagatellschäden“ nur ein Ausdruck für tiefer liegende Probleme. Dazu gehören laut Röck unter anderem Termindruck, allgemeiner Stress und Schwierigkeiten im persönlichen Umfeld – aber leider auch schlicht die Fähigkeit, das eigene Fahrzeug in bestimmten Situationen richtig zu beherrschen.

Genau hier setzt das Maßnahmenpaket an, das Röck und sein Team für ihre Kunden entwickelt haben. „Wir bieten Hilfestellung und Beratung rund um das Thema Kfz. Das fängt bei detaillierten Kostenaufstellungen zu einzelnen Schadensfällen an, die wir mit

unserem webbasierten Schaden-Informationssystem 'K-SIS' generieren und reicht bis hin zu Mitarbeiterschulungen durch spezielle Risiko-Manager.“ Grundsätzlich geht es beim Ansatz von LEUE & NILL darum, über persönliche Gefahren aufzuklären und die entstehenden Kosten für das eigene Unternehmen transparent zu machen. Das führt zunächst dazu, dass im beratenen Unternehmen ein Bewusstsein für die Probleme geschaffen wird. „Ziel ist es dann, eine Veränderung der Unternehmenskultur herbeizuführen“, erläutert Röck.

Dieser Wandel führt nicht nur kurzfristig zu Einsparungen, da es zu weniger Schäden kommt und damit weniger Kosten entstehen. Mittel- und langfristig betrachtet lassen sich auf diese Weise auch folgenschwere Unfälle vermeiden. Außerdem kann die Gesundheit von Mitarbeitern geschützt und positiver Einfluss auf die Prämien von Flottenversicherungen genommen werden.

contact

Michael Röck
Kraftfahrtversicherungen
Tel.: 0231 5404 - 311
E-Mail: michael.roeck@leue.de



DEUTSCHLANDSTIPENDIUM

Treffen bei LEUE & NILL

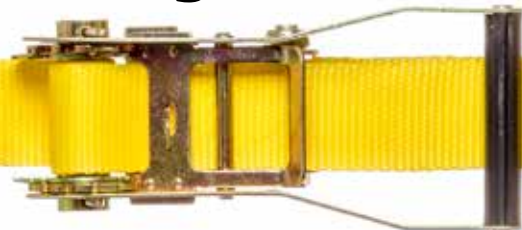
Seit 2014 unterstützt LEUE & NILL Studierende der TU Dortmund im Rahmen des „Deutschlandstipendium“ der Bundesregierung. Das Programm soll herausragende Leistungen honorieren und dabei helfen, eine neue Stipendienkultur in Deutschland zu etablieren. Um sich untereinander besser kennen zu lernen und sich zu Themen wie lebenslanges Lernen und gesellschaftliche Verantwortung auszutauschen, trafen sich die aktuell von LEUE & NILL unterstützten Studentinnen und Studenten verschiedener Fachrichtungen am 7. März, mit Joachim Nill (1. v. l.) und Axel Nill (1. v. r.), geschäftsführende Gesellschafter von LEUE & NILL.

Foto: LEUE & NILL



TRANSPORT

Geänderte Haftungsregeln auf Straße, Schiene und im Lager



Sie waren fast 100 Jahre lang gültig und bildeten die Grundlage der Rechte und Pflichten für Kaufleute, die im Speditionsbereich tätig sind: die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp). Seit Ende 2015 gibt es ein alternatives Regelwerk – das sorgt bei vielen Unternehmen für Verunsicherung.

„Aus der Sicht vieler Marktteilnehmer ist die aktuelle Situation insgesamt unbefriedigend, da sie sehr unübersichtlich geworden ist. Statt der gewohnten klaren Verhältnisse herrscht nun eine gewisse Rechtsunsicherheit“, beschreibt Thomas Jopp, stellvertretender Abteilungsleiter Transportversicherungen bei LEUE & NILL, die Stimmung innerhalb der Branche.

Hintergrund sind die ADSp, die bis vor kurzem das Maß der Dinge waren, wenn Waren verladen, transportiert und gelagert wurden. Im Jahr 1927 nach gemeinsamer Interessenabwägung aller Beteiligten aus Handel, Industrie, Spedition und Versicherungswirtschaft eingeführt, waren hier nicht nur Versandabwicklung, Zahlung und Pfandrecht geregelt. Einer der wichtigsten Punkte war schon damals das Thema Haftung. Wirksam wurde diese Branchen-Empfehlung durch stillschweigende Unterwerfung fast aller Kaufleute, ohne dass sie gesondert vereinbart werden musste. Seit September 2015 steht das Regelwerk in Konkurrenz zu alternativen Entwicklungen, den sogenannten „Deutschen Transport- und Lagerbedingungen“ (DTLB). Sie wurden nach erfolglosen Verhandlungen um eine Neufassung der ADSp von der verladenden Wirtschaft vorgestellt. Auf die DTLB hatten sich der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), der Handelsverband Deutschland (HDE) und der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) geeinigt.

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) präsentierte daraufhin die ADSp 2016, eine aktualisierte Fassung der bisherigen Version aus dem Jahr 2003. Sie traten zum 1. Januar dieses Jahres in Kraft.

Seither stehen sich zwei Regelwerke der jeweils beteiligten Branchen mit zum Teil sehr unterschiedlichen Schwerpunkten und Sichtweisen gegenüber. Die Unterschiede liegen insbesondere bei der Regelung der Haftung, aber auch bei Abwicklungs- und Qualitätsfragen. Kritiker werfen den DTLB dabei vor, sie wären in der Tendenz sehr einseitig zu Lasten der Auftragnehmer formuliert und damit nicht gesetzeskonform. Auch wären die Sorgfaltsanforderungen im Vergleich zur ADSp zu hoch angesetzt, was mittelfris-

tig zu deutlich höheren Kosten auf Seiten der Logistiker führen könnte. DTLB-Befürworter argumentieren unter anderem damit, dass die ADSp viele spezielle Fälle wie übergreifende Wertschöpfungs- und Prozessketten nicht befriedigend lösen würden.

„Aktuell ist noch nicht absehbar, ob sich eine Regelung durchsetzen wird oder beide bis auf weiteres parallel existieren werden. Wir können daher allen Beteiligten nur dazu raten, sich vor Auftragserteilung unbedingt auf eine gemeinsame Regelung zu verständigen und dies schriftlich zu fixieren. Verwendet jeder Kaufmann „seine“ AGB, gelten nur die übereinstimmenden Regelungen nach dem Prinzip: „Meine – Deine – Keine“. Dabei kommen sowohl die ADSp 2016, die DTLB, hauseigene AGB einer Vertragsseite oder frei verhandelte Absprachen in Frage“, so der Experte. Auf dem Weg zu einer Lösung helfen können neben Verbänden und spezialisierten Anwälten auch Versicherer und Versicherungsmakler, die über entsprechendes Branchen-Know-how verfügen.

contact

Thomas Jopp
Transportversicherungen
Tel.: 0231 5404 - 237
E-Mail: thomas.jopp@leue.de



impressum

Herausgeber
LEUE & NILL GmbH + Co. KG
Hohenzollernstr. 2-6, 44135 Dortmund
Tel.: 0231 54040, E-Mail: info@leue.de, www.leue.de

Redaktion
Zilla Medienagentur GmbH, www.zilla.de

Layout
Gestaltmanufaktur GmbH, www.gestaltmanufaktur.de

Druck
Color-offset-wälter GmbH & Co. KG,
www.color-offset-waelter.de