

Leitfaden Versicherung von Logistikverträgen – Hinweise für das Underwriting in der Verkehrshaftungsversicherung

Der Leitfaden gibt Hinweise für die Versicherung von Logistikverträgen. Bedeutung und Gewichtung der im Leitfaden behandelten Themen hängen im konkreten Einzelfall von den tatsächlichen Umständen und dem Informationsbedarf der jeweiligen Anwendenden ab. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der beteiligten Personen und Unternehmen und der Vielfältigkeit der zugrundeliegenden (Logistik-)Leistungen, kann der Leitfaden keine abschließende Auswahl an und erschöpfende Darstellung der Themen bieten. Die Hinweise sind unverbindlich.

Der Leitfaden wurde erstellt von der Projektgruppe Leitfaden Versicherung von Logistikverträgen im Auftrag der Arbeitsgruppe Verkehrshaftung/Ware.

Bearbeitungsstand: Juli 2021

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
2. Allgemeines	8
3. Beteiligte.....	12
4. Güter / Tätigkeiten / Ort der Leistungserbringung / Personal / IT.....	13
5. Haftung	23
6. Sonstiges.....	36
7. Risikomanagement.....	41
8. Anhang: Tätigkeitenliste.....	44
9. Stichwortverzeichnis.....	56

1. Einleitung

Gegenstand und Inhalt des Leitfadens	<p>Der Leitfaden gibt unverbindliche Hinweise für die Versicherung von Logistikverträgen. Eingenommen wird dabei der Blickwinkel des Underwriting in der Verkehrshaftungsversicherung. Der Betrachtung werden grundsätzlich die DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011 (im Folgenden: DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 oder DTV-VHV) zu Grunde gelegt.</p> <p>Nicht Gegenstand des Leitfadens ist die Versicherung von Risiken, die originär anderen Sparten als der Verkehrshaftungsversicherung zugeordnet werden, etwa der Betriebshaftpflichtversicherung, der Produkthaftpflichtversicherung, der Umwelthaftungs- und Umweltschadenversicherung, der Sachversicherung oder der technischen Versicherungen.</p> <p>Der Leitfaden umfasst nach der Einleitung (1.) sechs Kapitel: Allgemeines (2.), Beteiligte (3.), Güter/Tätigkeiten/Ort der Leistungserbringung/Personal/IT (4.), Haftung (5.), Sonstiges (6.), Risikobewertung (7.). Die in den Kapiteln behandelten Themen mit Stichworten versehen, was eine bessere Übersichtlichkeit ermöglichen soll. Beigefügt ist eine Liste, welche gängige Logistiktätigkeiten (Stand April 2021) aufführt. Die Tätigkeiten sind mit einem unverbindlichen Hinweis versehen, ob Versicherbarkeit in einer Verkehrshaftungsversicherung auf Basis der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 gegeben ist. Abschließend wird ein Stichwortverzeichnis bereitgestellt.</p>
Zweck und Hintergrund des Leitfadens	<p>Der Leitfaden ist als Arbeitshilfe für die Underwriter der Mitgliedsunternehmen des Verbandes angelegt. Mit den erteilten Hinweisen soll jeweils die Bedeutung für das individuelle Risikomanagement kenntlich gemacht werden. Der Leitfaden soll eine übersichtliche und logisch gegliederte Checkliste bieten – auch für die nur gelegentliche Befassung mit der Versicherung von Logistikverträgen.</p> <p>Die Ausführungen basieren grundlegend auf dem Szenario der erstmaligen Versicherung eines Logistikvertrages. Darüber hinaus werden, soweit angebracht, auch Punkte behandelt, die bei der Prüfung von Folgeverträgen bzw. Verlängerungen relevant sein können.</p>
Logistik	<p>Der Begriff Logistik entstammt dem Griechischen und wurde seit dem 18. Jahrhundert zunächst im militärischen Zusammenhang benutzt. Er beschrieb dabei als Oberbegriff das Planen und Durchführen des Nachschubs. Für den nicht-militärischen Bereich wird Logistik u.a. wie folgt definiert: „Gesamtheit aller Aktivitäten eines Unternehmens, die die Beschaffung, die Lagerung und den Transport von Materialien und</p>

<p>Logistikbranche</p>	<p>Zwischenprodukten, die Auslieferung von Fertigprodukten, also den gesamten Fluss von Material, Energie und Produkt betreffen“.¹ Logistik kann auch unternehmensübergreifend verstanden werden. Dann erschließen sich die prägenden Elemente der Logistik noch deutlicher: nämlich einerseits Transport, Umschlag, Lagerung (sog. TUL-Logistik) und andererseits Planung, Steuerung und Disposition.</p> <p>Maßgebliches Kriterium für die Zugehörigkeit eines Unternehmens zur Logistikbranche ist, dass eine Logistikleistung als Hauptgeschäftszweck am Markt angeboten wird. Die so gebildete Gruppe erfasst demnach alle Anbieter von Logistikleistungen, die sich gegenseitig nahezu ersetzen können. Dies schließt die Produktionslogistik und den Werkverkehr aus der Logistikbranche aus, wenn und soweit diese Leistungen vom Produktionsunternehmen selbst erbracht werden.</p> <p>In der amtlichen Statistik des Statistischen Bundesamtes gehört der Logistiksektor zusammen mit dem Post- und Transportsektor zum Wirtschaftsabschnitt H - Verkehr und Lagerei. Dieser Wirtschaftsabschnitt untergliedert sich in verschiedene Wirtschaftsabteilungen und -gruppen. Die Untergliederung ist mit den Merkmalen Straße, Schiene, Wasser, Luft überwiegend verkehrsträgerbezogen. Daneben finden sich in den Untergliederungen aber auch logistische Dienstleistungen, wie Lagerei, Frachtumschlag, Spedition, Schiffsmaklerbüros. Schließlich werden die KEP-Dienste zum Logistiksektor gezählt.</p> <p>Funktional kann man die Logistikbranche in Teilmärkte gliedern und diese zu sechs Branchenelementen zusammenfassen, nämlich Massengut-, Stückgut-, Kontraktlogistik, Post und KEP-Dienste, Terminaldienste inkl. Lagerei und Umschlag sowie internationale Transport- und Logistikdienstleistungen.²</p> <p>Orientiert man sich an Anforderungen an die Prozessketten in Handel und Industrie, kann man den Logistikbereich in logistische Teilmärkte untergliedern. Die Hauptmärkte sind danach Automobil-, Chemie, Ersatzteil-, Handelslogistik, Hightech-Produkte, Nahrungs- und Genussmittel, Pharmalogistik, temperaturgeführte Güter, Textillogistik. Daneben gibt es weitere logistische Anwendungsfelder mit häufig güter- oder branchenbezogenen Spezialisierung von untergeordneter Größe, z.B. Bau-, Baumarkt-, Gefahrgut-, Getränke-, Kaufhauslogistik usw.³</p>
-------------------------------	---

¹ Duden.de, abrufbar unter: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Logistik>, zuletzt aufgerufen am 3.6.2021

² Siehe: Claus Zanker, Branchenanalyse Logistik, Study der Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf, 2018, Seite 17, abrufbar unter: https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=8140, zuletzt aufgerufen am 3.6.2021

³ siehe: Zahlen-Daten-Fakten aus Spedition und Logistik, DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V., 2015, Seite 14, abrufbar: https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/id/pa_de_zdf.html, zuletzt aufgerufen am 3.6.2021

<p>Zahlen, Daten</p>	<p>Ausweislich der im September 2020 erschienenen Strukturerhebung des Statistischen Bundesamtes waren in dem Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im Jahr 2018 knapp 111.000 rechtliche Einheiten tätig. Diese beschäftigten rund 2,5 Millionen Personen. Die Unternehmen dieses Wirtschaftsabschnitts erwirtschafteten einen Umsatz von 351,6 Milliarden EUR.⁴</p>
<p>Leistungsfelder in der Logistik</p>	<p>Betrachtet man ausschließlich die Zahlen für den Markt der Anbieter von Speditions- und Logistikleistungen, so gab es nach Feststellung des Branchenverbandes DSLV 2018 rund 606 Tausend Beschäftigte und 115,7 Milliarden Umsatz.⁵</p> <p>Der Begriff Logistik bzw. Logistikleistung ist nicht gesetzlich definiert. Logistikleistungen umfassen daher alle denkbaren Behandlungsmodalitäten bestimmter Güter sowie nicht güterbezogene Leistungen. Das Spektrum reicht dabei von den klassischen Leistungen in Form von Verkehrsverträgen (Transport, Umschlag, Lagerung), über die mit dem Verkehrsvertrag zusammenhängenden Leistungen (z.B. zollamtliche Abwicklung, Bildung von Ladeeinheiten, Verpackung, Kommissionierung, Etikettieren, Verwiegen, Retourenabwicklung usw.) bis hin zu Mehrwertdienstleistungen (z.B. Warenbehandlung, -prüfung, -aufbereitung, Montage, Reparatur, Qualitätskontrolle, Preisauszeichnung, Regalservice, Planung, Realisierung, Steuerung von Bestell- Prozess- Vertriebs, Verwertungs-, Informationsmanagement usw.).</p> <p>In der Kontraktlogistik umfasst das Spektrum der Leistungsfelder alle denkbaren logistischen und logistiknahen Aufgaben entlang der Wertschöpfungskette. Grund dafür ist oft das Outsourcing, also die Abgabe von Unternehmensaufgaben an externe Dienstleister. Fertigungs- und Distributionslogistik sind üblicherweise engmaschig vernetzt. Wird ein Logistikunternehmen eingebunden, können seine Leistungen daher tief und integral in das Produktion- und Distributionssystem des Auftraggebers hineinragen. Kernpunkt in der Kontraktlogistik ist dennoch ganz häufig die Lagerhaltung und das Lagermanagement, also ein klassisches Betätigungsfeld der Spediteure.</p>

⁴ Statistisches Bundesamt (Destatis), Strukturerhebung im Dienstleistungsbereich Verkehr und Lagerei, Fachserie 9 Reihe 4.1, 2018, Seite 4, abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Dienstleistungen/Publikationen/Downloads-Dienstleistungen-Struktur/verkehr-lagerei-2090410187004.html>, zuletzt aufgerufen am 3.6.2021

⁵ Quelle: DSLV, abrufbar unter: https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/id/pa_de_beschaefigtige.html, zuletzt aufgerufen am 3.6.2021

<p>Kontraktlogistik</p>	<p>Der Leitfaden betrachtet vorrangig Logistikverträge aus dem Bereich der Kontraktlogistik. Nicht behandelt werden die eher weniger komplexen Vorgängen der sog. „Zuruflogistik“. Unter Kontraktlogistik werden Geschäfte verstanden, bei denen folgende Kriterien erfüllt sind: mehrere logistische Funktionen/Aktivitäten werden zu einem komplexen Leistungspaket verbunden, wobei diese entsprechend den individuellen Bedürfnissen des Auftraggebers angepasst und ausgestaltet werden, die Leistungen sind längerfristig angelegt (regelmäßig mind. ein Jahr) und mit einem schriftlich formulierten Vertrag vereinbart, ein Geschäftsvolumen von 0,5 Mio. EUR pro Jahr wird überschritten.⁶ Nach einer Branchenerhebung 2014/2015 des DLSV waren 45 Prozent der befragten Betriebe im Bereich Kontraktlogistik tätig und für 25 Prozent ist sie Leistungsschwerpunkt.⁷</p>
<p>Moderne Erscheinungsformen von Logistikleistungen</p>	<p>Dem Trend zur Fremdvergabe folgend haben sich gewöhnliche Speditionen zu Systemdienstleistern entwickelt. Sie werden häufig als Third Party Logistics Service Provider (3PL-Dienstleister) bezeichnet. Neben den gewöhnlichen Leistungen aus dem TUL-Bereich übernehmen sie zusätzlich weitere Dienstleistungen, insbesondere die Organisation des Waren- und Informationsflusses. Zu ihrem Portfolio können aber auch die Zollabfertigung, Montage, Verpackung, Etikettierung, Fakturierung, Reparaturen gehören.</p> <p>Zudem gibt es sog. Fourth Party Logistics Service Provider (4PL-Dienstleister). Dieser Begriff bezeichnet Unternehmen, die Geschäftsprozesse entlang der Wertschöpfungskette koordinieren und organisieren. Sie steuern jeden Aspekt der Lieferkette und stehen praktisch zwischen dem Produzenten und dem klassischen Logistikunternehmen. Sie unterhalten anders als 3PL meist keine eigenen „assets“ (Fuhrpark, Lagerhalle, Ausrüstung etc.).</p> <p>Darüber hinaus sind sog. Lead Logistics Provider (LLP) anzutreffen. Dabei handelt es regelmäßig um rechtlich selbständige Tochterunternehmen von Systemdienstleistern. Sie übernehmen für die verladende Wirtschaft Aufgaben des Logistikmanagements. Sie greifen sowohl auf Dienstleistungen der Muttergesellschaft zurück, aber auch auf externe Dienstleister. Diese Erscheinungsformen von Logistics Providern sind deutlich entfernt von dem klassischen Gegenstand der Verkehrshaftungsversicherung (Haftung aus Verkehrsverträgen). Deren Tätigkeiten sind daher generell nicht unter den DTV-VHV versicherbar.</p>

⁶ Zahlen-Daten-Fakten aus Spedition und Logistik, Seite 14, siehe Fußnote oben

⁷ DLSV, siehe Fußnote oben

	<p>Der Vollständigkeit halber sollen noch der First Party Logistics Service Provider (1PL) und der Second Party Logistics Service Provider (2PL) erwähnt werden. In die Gruppe der 1LP fällt insbesondere ein produzierendes Unternehmen, welches Transport, Umschlag, Lagerleistungen selbst erbringt. Deren sog. Werkverkehre können durch eine Werkverkehrspolice, die einer Warentransportversicherung ähnelt, gedeckt werden. Der 2PL, ist im Grunde ein klassischer Spediteur. Dazu gezählt werden aber auch alle sonstigen Unternehmen des TUL-Bereichs, also etwa Reedereien, Lagerei- und Umschlagunternehmen sowie KEP-Dienstleister.</p>
--	---

2. Allgemeines

Logistikvertrag	<p>Eine eigenständige gesetzliche Regelung im deutschen Recht gibt es für den Logistikvertrag nicht. Er wird allgemein als ein typengemischter Vertrag behandelt, der den Regeln aus verschiedenen gesetzlichen Vertragstypen (z.B. Fracht-, Speditions-, Lager-, Dienst-, Werkvertrag) unterliegen kann. Grund für diese Vielgestaltigkeit ist, dass das Logistikunternehmen durch einen Logistikvertrag mit einer Vielzahl unterschiedlicher Tätigkeiten beauftragt werden kann. So kann er sich neben der bloßen Beförderung durchaus zu weiteren Leistungen verpflichten. Die vertraglichen Leistungsbeschreibungen gehen dann über Festlegungen zu klassischen speditionellen Tätigkeiten hinaus und umfassen auch speditionsunübliche Tätigkeiten. Der für den Logistikvertrag maßgebliche Vertragstyp wird dann von dem Schwerpunkt der vereinbarten Leistungen bestimmt. Lässt sich ein derartiger Schwerpunkt nicht erkennen, sind für jede Leistung die Vorschriften des entsprechenden Vertragstyps heranzuziehen.⁸</p> <p>Da die typengemischten Logistikverträge sowohl die klassischen speditionellen Leistungen als auch die zusätzlichen - häufig werkvertraglich geregelten - speditionsunüblichen Leistungen zum Inhalt haben, besteht im Rahmen der DTV VHV (siehe Ziff. 1.3 / Ziff. 6.9) grundsätzlich keine Deckung für die untypischen Zusatzleistungen.⁹ (zu Leistungen siehe 4. Tätigkeiten etc.; zur Haftung siehe 5. Haftung-Gesetzliche Haftung im Vergleich zur beschränkten Haftung durch AGB und Individualvereinbarungen)</p>
komplexe Vertragsformen	<p>Aufgrund der Vielgestaltigkeit logistischer Prozesse und Tätigkeiten reicht die Bandbreite an Vertragsformen von dem Vertrag für ein Einzelprojekt, über den Rahmenvertrag mit zwei Vertragspartnern bis zu Rahmenabkommen bzw. Vertragsnetzen mit einer Vielzahl von Vertragspartnern. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei solchen Vereinbarungen, die für eine längere Dauer oder für eine Vielzahl von Warenbehandlungen gelten oder eine Mehrzahl von Beteiligten betreffen. Prozesse in der Logistik sind regelmäßig dauerhaft angelegt, daher wird häufig eine langfristige Zusammenarbeit vereinbart und eine Rahmenvereinbarung getroffen. Die Rahmenvereinbarung enthält allgemeine Grundsätze, die in Zukunft für spezifischere Austauschverträge gelten sollen. Insbesondere kann eine Rahmenvereinbarung Klauseln enthalten, die festlegen, ob die Parteien Branchenkenntnisse miteinander teilen, wie sie Preise festlegen und ob und unter welchen Bedingungen sie Unteraufträge vergeben.</p>

⁸ vgl. Emmerich in: Münchener Kommentar, BGB, 8. Aufl. 2019, Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) § 311 Rn. 28-34

⁹ Auch nach den Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Betriebs- und Berufshaftpflichtversicherung (AVB BHV) des GDV e.V. sind Ansprüche auf Vertragserfüllung und Ansprüche auf Ersatz von Vermögensschäden wegen Verzögerung der Leistung nicht versichert (A1-3.2 AVB BHV).

	<p>Aus Logistik-Rahmenvereinbarungen können sich in vielfältiger Hinsicht Konflikte ergeben. Probleme entstehen insbesondere, wenn sie ungenaue Formulierungen verwenden oder Regeln enthalten, die in der Praxis nicht durchgesetzt werden können, unflexible Regelungen enthalten, die Parteien an nachteilige Geschäftsbedingungen binden. Eine nicht seltene Problematik besteht darin, dass die stärkere Partei im Rahmenabkommen günstige Bedingungen fordert, welche dann die Möglichkeiten der schwächeren Partei bei der Aushandlung der Einzelverträge einschränken. Je nach Gestaltung des Rahmenvertrags sind vielfältige Haftungsszenarien und zahlreiche potenzielle Schadenfälle denkbar, die während des Laufes der Partnerschaft eintreten können. Idealerweise werden diese frühzeitig auf den Bedarf der Deckung und der Versicherbarkeit überprüft.</p> <p>Bei Rahmenabkommen und insbesondere Vertragsnetzen (beteiligt ist darin eine Mehrzahl von Beteiligten) erhöht sich die Komplexität dadurch, dass sich eine Vielzahl unterschiedlicher Interessen Gehör und Beachtung verschaffen will. Dies gilt insbesondere für die Beschreibung und Abgrenzung von Leistungen sowie die Deckung von Risiken. Für manche Schäden besteht möglicherweise bereits anderweitig Deckung so dass eine Deckung durch den Verkehrshaftungsversicherer daran angepasst werden kann. Andere Risiken wiederum möchte eine der Parteien selbst managen und tragen und Deckung ist daher insoweit nicht erforderlich. Diese Überlegungen gelten in gleicher Weise, wenn mehrere Logistikunternehmen als Joint-Venture zur Erbringung unterschiedlichster Logistikleistungen verbunden sind. Auch hier kommt es auf die genaue Abgrenzung der Leistungen voneinander und die dafür passende Deckung an.</p>
<p>Präambel</p>	<p>Oft enthalten umfangreiche Vertragswerke einleitende Vorbemerkungen. Darin werden üblicherweise das Verhältnis der Vertragsparteien und der Vertragszweck beschrieben. Dies ist oft der erste Prüfungsschritt, wenn ein neuer Vertrag geprüft werden soll. Was wollen die Parteien voneinander? Die Präambel kann auch bindende Regelungen enthalten. Sie kann zudem als Auslegungsmaßstab für unklare Vertragsregelungen herangezogen werden.</p>
<p>Begrifflichkeiten im Logistikvertrag</p>	<p>In der Regel finden sich in Logistikverträgen am Anfang umfangreiche Definitionen der später verwendeten Begrifflichkeiten. Es lohnt sich, diese Definitionen zu Beginn zumindest einmal quer zu lesen, um zu sehen, ob die Definitionen mit dem allgemeinen Verständnis übereinstimmen (Beispiel: „Frachtlohn“ meint die Vergütung für erfolgte Fahrten) oder nicht (Beispiel: „Frachtlohn“ meint die Vergütung für alle Tätigkeiten einschließlich sämtlicher logistischer Tätigkeiten“).</p>
<p>Unterlagen</p>	<p>Für die sachgerechte Prüfung eines Logistikvertrages ist eine vollständige Übermittlung der Unterlagen zwingend notwendig, dies umfasst u.a.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • den Logistikvertrag bzw. des Entwurfs des Logistikvertrages (wichtig ist hier auch der Stand) • individuelle Leistungsbeschreibungen (Spezifikation der vom Auftragnehmer zu erbringenden Leistungen) • Betriebsbeschreibungen (Eigenschaften, Rechtsverhältnisse oder Tätigkeiten des Logistikunternehmens) • Lastenheft (auch Anforderungsspezifikation, beschreibt die Gesamtheit der Anforderungen des Auftraggebers an die Lieferungen und Leistungen eines Auftragnehmers) • Pflichtenheft (beschreibt, wie und womit der Auftragnehmer die Anforderungen des Auftraggebers bspw. aus dem Lastenheft lösen will) • weitere Anlagen (Anlagen zum Logistikvertrag und/oder zum Lastenheft) • generelle AGB.
<p>Prüfung des gesamten Vertrages</p>	<p>Für den Versicherer sind die Leistungsbeschreibung und die Haftungsbestimmungen besonders relevant, darüber hinaus, können aber auch andere Aspekte von hoher Wichtigkeit sein. Daher gilt es zu beachten, dass Inhalte aus allen Bereichen/Anlagen für die Risikobewertung übermittelt werden, damit ein Gesamtbild der geschuldeten Leistungen erlangt werden kann. Lediglich ausgewählte Auszüge (z.B. nur der Haftungsteil) sind hier oft nicht ausreichend und können irreführend sein.</p> <p>Insbesondere bei der Einordnung der Tätigkeiten in den Verkehrshaftungsversicherungsschutz zeigt sich, dass stets der gesamte Logistikvertrag benötigt wird. Häufig werden nur die Passagen zur Haftung und vielleicht noch zur Versicherung vorgelegt. Das reicht aber nicht, wenn daraus nicht zu erkennen ist, was das Logistikunternehmen eigentlich machen soll. Eine Haftungspassage liest sich ganz anders, wenn bekannt ist, dass zum Vertragsumfang auch das Lagern und eventuell auch nicht-speditionsübliche logistische Zusatzleistungen gehören. Daher ist es von fundamentaler Bedeutung, den gesamten Vertrag mit all seinen Anhängen zu erhalten.</p>
<p>Vertragsentwürfe</p>	<p>Gelegentlich liegt nur ein Entwurf und kein finaler Vertrag vor, da sich die Logistikunternehmen bei Klärung der Versicherungsfrage häufig noch in der Ausschreibung oder der Verhandlung befinden. Die Prüfung des Versicherungsschutzes kann auch auf Grundlage eines Entwurfes erfolgen, jedoch muss darauf geachtet werden, dass die Aussage zur Versicherbarkeit sich eindeutig nur auf den vorliegenden Entwurf bezieht. Das Logistikunternehmen sollte man darauf hinweisen, dass es sicherer ist, dem Versicherer später die finale Version zur Verfügung zu stellen. Es wäre nicht ungewöhnlich, wenn sich wesentliche Passagen in der finalen Version noch geändert haben und weder die Versicherungsabteilung des Kunden noch der Versicherer des Logistikunternehmens dieses mitbekommen haben. Dann bezieht sich die Zusage des</p>

Einbindung des Versicherers	<p>Versicherers auf den Entwurf und ggf. auf eine ganz andere Haftung, so dass es zu erheblichen Versicherungslücken kommen kann.</p> <p>Da Logistikverträge oft umfangreich, kompliziert und sehr fachspezifisch gestaltet sind, erscheint es angezeigt, den Versicherer frühzeitig einzubinden. Je früher eine inhaltliche Prüfung der Versicherbarkeit einzelner Positionen vollzogen wird, desto detaillierter kann auch das Haftungsverhältnis geklärt werden. Vor Vertragsabschluss kann der Vertrag noch im Sinne aller Beteiligten mitgestaltet werden und dem Logistikunternehmen wird eine Möglichkeit gegeben, den eigenen Standpunkt gegenüber dem Auftraggeber hinsichtlich der Versicherbarkeit und ggfs. nicht AGB-konformer Punkte zu vertreten.</p> <p>Hierzu ist eine klare Kommunikation mit dem Logistikunternehmen erforderlich, um möglichst frühzeitig die rechtliche Qualifizierung und die versicherungsmäßige Einordnung von Tätigkeiten des Logistikunternehmens vorzunehmen.</p>
------------------------------------	--

3. Beteiligte

Der Versicherer sollte sich die Vertragsparteien und die Beteiligten bezogen auf den Logistikvertrag konkret bewusst machen. Zu klären ist dabei:

- Wer sind die Hauptvertragspartner („Auftraggeber“ und „Auftragnehmer“)?
- Welche Gesellschaften (Landesgesellschaft/ Muttergesellschaft/ Tochtergesellschaft/ mitversichertes Unternehmen) sind in der Vertragskonstellation involviert und in welchen Ländern liegt deren Sitz?
- Werden durch das Logistikunternehmen auch Subunternehmer zur (teilweisen) Durchführung des Vertrages eingesetzt? Sind ggfls. bereits feste Subunternehmen vom Auftraggeber vorgeschrieben?

Der Kreis der relevanten Beteiligten kann sich bei sog. Logistiknetzen erweitern. Gemeint sind damit Konstrukte bestehend aus mindestens einem Auftraggeber und mindestens zwei Logistikunternehmen, die projektbezogen kooperieren und sich gemeinsamen Regeln unterwerfen. So können etwa Logistikunternehmen A und Logistikunternehmen B voneinander getrennt bestimmte Logistikleistungen für den Kunden C erbringen (z.B. Beförderung, Einlagerung, Auslagerung, Lagermanagement, Kommissionierung, Verpackung) und sich dabei koordinieren. Maßgeblich ist für die Haftungsversicherung dann, welcher Beteiligte welche Leistungen in eigener Verantwortung erbringt. Dafür ist eine exakte Abgrenzung der Leistungs- und Verantwortungsbereiche erforderlich.

Mit Blick auf die Beteiligten sollten auch die Vertretungsverhältnisse für den Logistikvertrag festgestellt werden. Dies ist vor allem dann angezeigt, wenn das Logistikunternehmen Teil eines komplexen internationalen Unternehmensverbundes ist. Wirksame Vertretung bei Vertragsabschlüssen oder sonstigen Vertragserklärungen ist mit gesetzlicher oder rechtsgeschäftlicher Vertretungsmacht (Vollmacht) möglich. Aus dem Fehlen einer Vertretungsmacht, kann folgen, dass Willenserklärungen gar nicht für den Vertretenen wirken.

4. Güter / Tätigkeiten / Ort der Leistungserbringung / Personal / IT

Güter	
a) Art der Güter	<p>Auf die Art der Güter kommt es bei der Versicherung nach den DTV-VHV grundsätzlich nicht an. Gegenstand der Versicherung ist die Haftung aus Verkehrsverträgen. Auf welche Güter sich der Verkehrsvertrag aber bezieht, spielt grundsätzlich keine Rolle.</p> <ul style="list-style-type: none">• Wo es heißt „grundsätzlich“, da bestehen Ausnahmen. Solche Ausnahmen finden sich in den Ausschlüssen bestimmter Güter nach DTV-VHV, z.B. gem. Ziff. 1.4 für Umzugsgüter, Schwergut, abzuschleppende Güter oder gem. Ziff. 6 z.B. für Kunstgegenstände, lebende Tiere und Pflanzen.• Für diebstahlgefährdete Güter können besondere Obliegenheiten zu beachten sein (s. auch DTV-VHV BB hochwertige Güter 2005/2008)
b) Verpackung	<p>Die Verpackung der Güter ist häufig Gegenstand in Logistikverträgen. Für die Frage, ob diese Tätigkeit in den DTV-VHV versichert werden kann, kommt es auf die Frage an, ob die Verpackung in Verbindung mit einem Verkehrsvertrag steht. (Ziff. 1.4)</p> <ul style="list-style-type: none">• Das bedeutet, wenn das Logistikunternehmen die Ware verpacken soll, um sie befördern oder um sie einlagern zu können, dann handelt es sich um eine Tätigkeit im Zusammenhang mit dem Verkehrsvertrag. Die Verpackung dient der Durchführung des Verkehrsvertrages, so dass diese Tätigkeit sowie die Schäden daraus über die Verkehrshaftungsversicherung versicherbar sind.• Dient die Verpackung aber einem anderen Zweck (z.B. dem Schutz der Güter für die Zeit <i>nach</i> dem Verkehrsvertrag), dann steht die Verpackung nicht mehr im Zusammenhang mit dem Verkehrsvertrag und kann auch nicht in einer Verkehrshaftungsversicherung versichert werden.• Außerdem sind in Logistikverträgen häufig Regelungen zu finden, bei denen die Pflicht zur Verpackung nicht der Durchführung des <i>eigenen</i> Verkehrsvertrags dient. Dies ist etwa der Fall, wenn das Logistikunternehmen eine Verpackung für eine Seereise anzufertigen hat, er selbst die Güter aber nur bis zum Hafen transportieren soll und die anschließende Seereise nicht mehr in seinem Verantwortungsbereich liegt. In diesem Fall würde kein Versicherungsschutz unter der Verkehrshaftungsversicherung bestehen.• Das gleiche gilt natürlich, wenn das Logistikunternehmen im Logistikvertrag ausschließlich die Verpackung übernimmt (sog. isolierter Verpackungsauftrag). Dann handelt es sich um einen Werkvertrag, für den Versicherungsschutz in der Betriebshaftpflichtversicherung gesucht werden muss.
c) Werte der Güter / Kumul / Lager	<p>Der Wert der Güter ist natürlich stets ein wesentlicher Faktor im Underwriting, er ist aber keine Besonderheit eines Logistikvertrags. Allerdings sollte man bei der Bewertung der Versicherbarkeit von Haftungsrisiken aus Logistikverträgen ein Augenmerk auf Limits und Kumulrisiken legen. Denn insbesondere in einem Lager kann Ware lagern, die unter eine Vielzahl von Logistikverträgen fällt. Hier gilt es zu beachten, dass in der</p>

	<p>Verkehrshaftungsversicherung das Limit je Schadenfall vom Schadenereignislimit zu trennen ist. Ziff. 8.1 DTV-VHV definiert, dass ein Schadenfall je Geschädigten und je Verkehrsvertrag besteht. Das bedeutet, dass ein Feuer in einem Lager, in dem Waren aus zehn Lagerverträgen lagert, zehn Schadenfälle auslösen kann. Daher ist bei der Bewertung eines Logistikvertrags, der einen Lagervertrag enthält, stets zu überlegen, ob das gesamte Lager mit Waren nur aus diesem einzelnen Logistikvertrag gefüllt ist. Als ein Schadenereignis werden gemeinhin mehrere zeitlich und örtlich zusammenhängende Schäden aus derselben Ursache verstanden.¹⁰ (siehe auch Stichwort: Begrenzung der Haftung je Schadenfall/ Schadenereignis).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Daneben ist natürlich zu fragen, welche Höchstwerte für den Auftraggeber des Logistikvertrages gelagert und welche Höchstwerte insgesamt (also auch für andere Auftraggeber) im betroffenen Lager gelagert werden. Ein Logistikvertrag kann auch diverse Lagerstätten betreffen. Oft sieht man in der Praxis Rahmenverträge, die für alle Transporte und Lagerungen gelten und somit eine sehr große Zahl an Verkehrsverträgen betreffen. Hier käme neben dem Schadenereignislimit ein Jahreslimit in Betracht. • Logistikverträge regeln häufig direkt selbst, welche Versicherungssummen nötig sind. Dabei ist zu beachten, dass ein Policenmaximum bereits für einen Auftraggeber aufgebracht sein könnte. Eine hohe Wertekonzentrationen an einer Lagerstätte, kann zudem die Erhöhung von Deckungssummen erforderlich machen.
<p>Tätigkeiten</p> <p>a) Faustformel: Kern & Ermöglichung</p>	<p>Von zentraler Bedeutung bei der Bewertung eines Logistikvertrages auf seine Versicherbarkeit im Rahmen der Verkehrshaftungsversicherung ist die Frage, welche Tätigkeiten das Logistikunternehmen laut Vertrag ausführen soll. In der Verkehrshaftungsversicherung ist nur die Haftung aus Verkehrsverträgen (Fracht-, Speditions-, Lagerverträge) versichert. Alle Tätigkeiten, die darüber hinaus gehen, sind nicht Gegenstand der Verkehrshaftungsversicherung. Für solche überschießenden Tätigkeiten empfiehlt sich eine Prüfung, ob Versicherungsschutz in anderen Versicherungen (z.B. Betriebshaftpflichtversicherung, Produkthaftpflichtversicherung) besteht.</p> <p>Die entscheidende Frage ist also: Gehört die Tätigkeit, die das Logistikunternehmen im Logistikvertrag übernehmen soll, (noch) zu den Verkehrsverträgen? Als Faustformel gilt, dass alle Tätigkeiten, die zum Kern des Verkehrsvertrags gehören oder diesen Kern ermöglichen, Gegenstand der Verkehrshaftungsversicherung sind.</p>

¹⁰ Abele in: Bruck / Möller, VVG-Großkommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, 9. Aufl., Band 6/2, DTV-VHV Rn. 219

	<ul style="list-style-type: none"> • Zum Kern der Verkehrsverträge gehören beim Frachtvertrag u.a. die Übernahme des Gutes, Be- und Entladung (soweit vertraglich übernommen), betriebssichere Verladung, Frachtbrieferstellung (soweit aufgrund besonderer Umstände Erstellung durch den Frachtführer geschieht), Beförderung und Ablieferung. Beim Speditionsvertrag ist der Kern die Organisation des Transportes und beim Lagervertrag zählen zum Kern die Übernahme, Einlagerung, Bestandsführung, Schutz der Güter, Auslagerung. • Neben dem Kern gehören auch alle Tätigkeiten zu den Verkehrsverträgen, die deren Erfüllung ermöglichen. Dazu zählen z.B. die Verpackung des Gutes für den Transport im Rahmen eines Frachtvertrags, soweit diese der Beförderung dient. Wo diese Verpackung z.B. der Aufbewahrung beim Empfänger nach Ablieferung durch den Frachtführer dient, ermöglicht sie nicht mehr die Beförderung und gehört nicht mehr zum Verkehrsvertrag. Ein anderes Beispiel ist das Belabeln. Versieht das Logistikunternehmen die Ware mit Labeln für die Durchführung des Transportes oder das Handling am Lager (z.B. Strichcode-Label für die Schnittstellenkontrolle, FiFo-Label, Stapelinformationen, Schwerpunktmarkierung), dann ermöglicht dies die ordnungsgemäße Erfüllung des Verkehrsvertrages und die Tätigkeit des Belabelns gehört zum Verkehrsvertrag. Wenn das Label aber z.B. dem späteren Verkauf dient (z.B. Preisschild, Auszeichnung der Ware, Gebrauchsanweisungen, Werbung, Produktinformationen), dann ist die Grenze der Verkehrsverträge überschritten und diese überschießende Tätigkeit ist nicht mehr in einer Verkehrshaftungsversicherung versicherbar.
<p>b) Tätigkeitenliste</p>	<p>Die Logistik ist eine dynamische Branche mit einer Vielzahl von Tätigkeiten. Es kommen zudem immer wieder neuartige Aufgaben hinzu. Diesem Leitfaden ist daher eine Liste beigelegt, in der derzeit gängige Tätigkeiten aufgeführt sind. Die Tätigkeiten sind mit einem Hinweis versehen, ob Versicherbarkeit in einer Verkehrshaftungsversicherung auf Basis der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 (Stand April 2021) gegeben ist. Der Hinweis hat keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit, sondern ist nur eine unverbindliche Einordnung der Tätigkeiten. Daher ist immer im Einzelfall zu prüfen, ob Versicherungsschutz unter dem konkreten Versicherungsvertrag besteht.</p>
<p>c) Regelung zu Tätigkeiten in den DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 (Stand: April 2021)</p>	<p>Zu beachten ist zudem, dass alle vom Logistikunternehmen übernommenen Tätigkeiten in der Betriebsbeschreibung genannt werden sollten. Dies folgt aus Ziff. 1.1 DTV-VHV und ist daher eine Frage, die allgemein gilt und nicht nur für die Befassung mit Logistikverträgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für die Vorsorgeversicherung in Ziff. 1.3 DTV-VHV ist zu fragen ob eine Tätigkeit im Rahmen der DTV-VHV mitversichert ist. Denn die Vorsorgeversicherung umfasst nur die <i>üblicherweise zum Verkehrsgewerbe gehörenden Tätigkeiten</i>. Das ist exakt die gleiche Frage, die bei der Prüfung eines Logistikvertrags gestellt werden muss, nämlich: Gehört die Tätigkeit üblicherweise zu den Verkehrsverträgen

<p>d) Orientierung an ADSp & Logistik-AGB</p>	<p>(Kerntätigkeiten & ermöglichende Tätigkeiten)? Und dabei kann die oben erwähnte Faustformel helfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Und schließlich findet sich eine weitere Stütze dieser Einteilung in Ziff. 1.4 DTV-VHV. Dort sind ausgeschlossen vom Versicherungsschutz: <i>„Produktionsleistungen, werkvertragliche oder sonstige nicht expeditions-, beförderungs- oder lagerspezifische vertragliche Leistungen im Zusammenhang mit einem Verkehrsvertrag, die über die primäre Vertragspflicht eines Frachtführers, Spediteurs und Lagerhalters gemäß dem deutschen Handelsgesetzbuch (HGB) hinausgehen. Hierzu zählen nicht das Kommissionieren, Etikettieren, Verpacken und Verwiegen von Gütern, wenn diese Tätigkeiten in Verbindung mit einem Verkehrsvertrag zu erfüllen sind.“</i> <p>Eine andere Einordnungshilfe findet man im Vergleich der ADSp mit den Logistik-AGB. Tätigkeiten, die in den ADSp genannt sind, wie etwa das Bilden von Ladeeinheiten, das Kommissionieren und das Etikettieren gehören, soweit sie mit der Beförderung oder Lagerung im Zusammenhang stehen, üblicherweise zum Verkehrsgewerbe. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass es sich um Tätigkeiten handelt, die unter den Versicherungsschutz der Verkehrshaftungsversicherung fallen. Stößt man aber auf Tätigkeiten in einem Logistikvertrag, die sich in den Logistik-AGB wiederfinden, wie z.B. Auftragsannahme (Call Center), Warenbehandlung und Warenaufbereitung, Montage und Reparatur, dann ist der Rahmen der Üblichkeit überschritten. Diese Tätigkeiten sind weder Kern des Verkehrsvertrags, noch ermöglichen sie diesen und daher sind sie nicht mehr Gegenstand der Verkehrshaftungsversicherung. Folgerichtig hat der Markt für die Versicherung der Haftung nach den Logistik-AGB gesonderte Produkte entwickelt bzw. bildet dies über Betriebshaftpflichtversicherungen und Produkthaftpflichtversicherungen ab.</p>
<p>Ort der Leistungserbringung</p> <p>Arbeitsmittel</p> <p>a) Transportmittel</p> <p>b) Umschlagsgerät</p>	<p>Die vom Logistikunternehmen übernommenen Leistungen werden mit unterschiedlichsten Arbeitsmitteln erbracht, die ihrerseits unterschiedlichsten Anforderungen unterliegen können. Solche Anforderungen können sich insbesondere aus der Ware selbst, der übernommenen Leistung und/ oder den Vorgaben des Auftraggebers ergeben. Unkenntnis und/ oder Nichtbeachtung dieser Anforderungen können Einfluss auf die Haftung des Logistikunternehmens haben. Gleiches gilt für die qualitative, quantitative und termingerechte Vorhaltung der Arbeitsmittel.</p> <p>Für den Versicherungsschutz unter den DTV-VHV ist es nicht entscheidend, welche Arbeitsmittel genutzt werden, wem diese gehören und/ oder wer sie bedient. Zu beachten sind allerdings die Obliegenheiten vor dem Versicherungsfall gemäß Ziff. 7.1.1 - 7.1.6. Diese Obliegenheiten betreffen insbesondere einwandfreie und geeignete</p>

	<p>erwarten, dass seine Güter entsprechend der besonderen Eigenschaften des Gutes mit der erforderlichen Sorgfalt gelagert werden. Ferner obliegt es dem Logistikunternehmen gemäß den DTV-VHV dafür Sorge zu tragen, dass Sicherheitseinrichtungen (insbesondere zum Brandschutz und zur Diebstahlprävention) in ihrer Funktion nicht gestört sind und gesetzliche Bestimmungen und behördliche Auflagen eingehalten werden. Es obliegt dem Logistikunternehmen die unter Umständen für den Betrieb notwendigen Genehmigungen (z.B. bei Medikamenten/Lebensmitteln/Gefahrgut) vorzuhalten.</p> <p>Gelegentlich beinhalten Logistikverträge Vorgaben zur Ausstattung des Lagers (z.B. Brandschutz- und Einbruchmeldeanlagen, spezielle Förder- oder Umschlagsanlagen), zur Organisation und zur Bestandsverwaltung. Sind diese nicht oder nur teilweise erfüllt, kann das Folgen für die Haftung des Logistikunternehmens und damit auch für den Versicherungsschutz haben. Ein Abgleich ist daher sinnvoll.</p>
<p>b) Zolllager</p>	<p>Sind auch Zolltätigkeiten Gegenstand des Logistikvertrages, können Abgabenforderungen, die durch Fehler des Logistikunternehmens während der Verwahrung oder bei der Abfertigung von Zollgut entstehen, über die DTV-AVB Zoll versichert werden. Im Logistikvertrag wird oftmals geregelt, welche Zolltätigkeit übernommen werden sollen, selten ist jedoch der für die Risikoeinschätzung notwendige Umfang beschrieben.</p>
<p>c) Eigentumsverhältnisse</p>	<p>Die DTV-VHV differenzieren nicht, ob die Lagerimmobilie im Eigentum des Logistikunternehmens steht, von ihm gemietet oder ihm vom Auftraggeber zur Durchführung der Tätigkeit überlassen wurde. Sind im Logistikvertrag besondere Anforderungen zum Lager genannt, sollte bedacht werden, dass bei gemieteten und überlassenen Lagerstätten der Zustand, die Ausstattung und Wartung nicht immer im unmittelbaren Einflussbereich des Logistikunternehmens liegen. Die Nichteinhaltung der Vorgaben kann sich auf die verkehrsvertragliche Haftung auswirken.</p>
<p>d) Lager des Auftraggebers</p>	<p>Im Rahmen eines Outsourcings stellen Auftraggeber nicht selten ihre Läger zur Verfügung, welche dann durch das Logistikunternehmen mit seinem Personal betrieben werden. Hier wäre zu prüfen, auf welcher vertraglichen Grundlage die Bewirtschaftung des Lagers erfolgt. Die Überlassung von Personal ist beispielsweise nicht über die Verkehrshaftungsversicherung gedeckt. Wird aber das Lager durch das Logistikunternehmen in Eigenregie und mit Bestandsverantwortung betrieben, ist die Verkehrshaftungsversicherung angesprochen. Schäden am überlassenen Equipment oder Lager sind nicht von der Verkehrshaftungsversicherung erfasst¹¹.</p>

¹¹ Diese Schäden können unter eine Betriebshaftpflichtversicherung fallen.

	<p>Bei überlassenen Immobilien sollte auch ein Augenmerk darauf gerichtet werden, wer für Wartung und Funktionstüchtigkeit der Anlagen und Einrichtungen zuständig ist und wer bei Schäden durch Fehler oder Versäumnisse haftet.</p>
e) An die Produktion angeschlossenes Lager und in der Produktionsstätte integrierte Lagerplätze	<p>Bei Konsignationslagern¹² und bei Lagerplätzen, die in die Produktionsstätte integriert sind (z.B. am Fließband), sollte sich im Logistikvertrag möglichst eine genaue Definition der Schnittstelle mit Beginn und Ende des Obhutszeitraumes finden. Unter Umständen kommt für den Versicherer in Betracht, den Verantwortungszeitraum im Versicherungsvertrag abzugrenzen.</p>
f) Nutzung des Lagers durch mehrere Parteien	<p>Bei einer Nutzung des Lagers durch mehrere Parteien ist zu prüfen, ob Dritte Zutritt zum Lager und ggf. Zugriffsmöglichkeit auf das eingelagerte Gut haben und wie die Lagerbereiche voneinander getrennt sind. Eine eindeutige Trennung ist nicht nur im Hinblick auf mögliche Beschädigungen des Lagerguts sinnvoll, sondern vor allem auch im Hinblick auf Verluste. Gerade bei Inventurdifferenzen ist es im Nachhinein meist nicht mehr feststellbar, ob die Differenz durch das Logistikunternehmen oder durch Dritte verursacht worden ist, insbesondere wenn neben dem Logistikunternehmen auch sein Kunde oder Dritte Zugriff auf die EDV-gestützte Lagerbestandsführung haben. Ggf. macht die Aufnahme diesbezüglicher Obliegenheiten im Versicherungsvertrag Sinn. Der Logistikvertrag sollte dahingehend untersucht werden, ob die Nutzung des Lagers durch mehrere Parteien eventuell untersagt wird. Ferner ist zu prüfen, ob es durch eine zweckfremde Nutzung des Lagers oder durch die Lagerung bestimmter Güter durch Dritte zu einer Gefahrerhöhung kommt.</p>
g) Bereichstrennung bei Lagerung und Bearbeitung	<p>Falls erforderlich, sollten die Flächen für die Bearbeitung räumlich von den Lagerflächen getrennt sein (z.B. bei feuergefährlichen Arbeiten, Laden von Akkus). Sieht der Logistikvertrag derartige Tätigkeiten vor, ist es empfehlenswert, diesen Punkt zu prüfen.</p>
h) Ein- und Auslagerung	<p>Sofern der Logistikvertrag Regelungen zur Abfolge der Ein- und Auslagerungen (first-in-first-out – kurz fifo) vorsieht, ist, insbesondere bei verderblichen oder saisonalen Gütern, das damit einhergehende Schadenpotential zu beachten. Um Verlust durch Verderb zu vermeiden, müssen die zuerst eingelagerten Güter zuerst wieder ausgelagert werden. Geschieht dies nicht, können rasch hohe Schäden (Verderb) entstehen.</p>
i) Termingebundenheit	<p>Es ist zu prüfen, ob der Logistikvertrag terminliche Vorgaben hinsichtlich der Abarbeitung der Aufträge und Bereitstellung des Gutes zur Auslieferung vorsieht und ob</p>

¹² Das Konsignationslager ist ein Warenlager eines Lieferanten oder Dienstleisters, welches sich in der Nähe des Kunden (Abnehmers) befindet. Die Ware verbleibt solange im Eigentum des Lieferanten, bis der Kunde sie aus dem Lager entnimmt.

<p>Personal des Auftraggebers</p>	<p>Veränderung bedeutet oft Verunsicherung. Gerade bei Outsourcing Prozessen ist dies eine wichtiger Faktor.</p> <p>Die Verunsicherung besteht auf beiden Seiten, nämlich bei den neu hinzukommenden Mitarbeitern wie auch bei dem Stammpersonal. Hier können Missverständnisse, Ängste, Konkurrenzdenken etc. zu Schäden führen, die auch vorsätzlich herbeigeführt werden könnten (Sabotage), um eigene Positionen zu „verteidigen“.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wer ist wem und wie weisungsbefugt? <p>Gerade im Falle von überlassenem Personal ist es wichtig, dass eine transparente, konsequente und klar kommunizierte Zuständigkeit und Weisungsbefugnis zwischen Logistikunternehmen und Auftraggeber vereinbart ist – und möglichst auch eingehalten wird.</p> <p>Im Falle von Personal des Auftraggebers, dass nicht überlassen ist und das parallel an der Erbringung von Leistungen beteiligt ist und auf Weisung des Auftraggebers arbeitet (etwa: Hand in Hand-Tätigkeiten bei Just-in-sequence), sind vertragliche Vereinbarungen zur Abgrenzung der Sphären – und der Haftung – noch wichtiger.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wer haftet – anstelle oder neben dem Logistikunternehmen - in welchem Umfang für Schäden verursacht durch das Personal? <p>Es sollten klare vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Logistikunternehmen und dem Auftraggeber bestehen, u.a. hinsichtlich der Qualifikation des (übernommenen/ überlassenen) Personals, ferner der Weisungsbefugnis, der Personalfürsorge und der Haftung sowie der Versicherung für Schäden der Vertragspartner als auch Dritter.</p> <p>Subunternehmer</p> <p>Entsprechende vertragliche Vereinbarungen sollten zwischen dem Logistikunternehmen und seinem Subunternehmer bestehen.</p>
<p>IT</p> <p>Vorgaben des Auftraggebers zur IT</p> <p>Vorgaben des Auftraggebers zu Tracking and Tracing</p>	<p>Für den Versicherungsschutz unter den DTV-VHV ist es nicht entscheidend, ob der Logistikvertrag besondere Vereinbarungen zur Verwendung von IT-Systemen enthält.</p> <p>Für die Risikoeinschätzung im Underwriting sind folgende Fragen von Bedeutung:</p> <p>Werden im Logistikvertrag Vorgaben vom Auftraggeber bezüglich der Lagerhalter – Software oder sonstiger der Erfüllung des Logistikvertrages dienender IT-Systeme gemacht, ist zu bedenken, ob das Logistikunternehmen die gestellten Anforderungen erfüllen kann.</p> <p>Ist das Logistikunternehmen nach dem Logistikvertrag auch verpflichtet, mit seinem IT-System Tracking and Tracing während des Transportes der Waren vorzunehmen? Es handelt sich dabei um eine vertraglich vereinbarte Service-Leistung des</p>

<p>Einsatz neu entwickelter Software</p>	<p>Logistikunternehmens. Deren Nicht- oder Schlechterfüllung kann sich auf seine Haftung auswirken. (näheres dazu unter 5. Haftung)</p> <p>Falls für die Erfüllung des Logistikvertrages neu entwickelte Software beim Logistikunternehmen zum Einsatz kommen soll, ist es wichtig zu prüfen, ob diese ausreichend getestet wurde und ob die Mitarbeiter des Logistikunternehmens in deren Anwendung ausreichend geschult wurden, damit eine fehlerfreie Anwendung im Tagesgeschäft gewährleistet ist und Fehlerquellen möglichst ausgeschlossen sind. Die Anwendung der Software für die Erfüllung des erteilten Auftrages ist als speditionsübliche Leistung im Rahmen der DTV-VHV versichert.</p>
<p>Wartung der Hard- und Software des Logistikunternehmens</p>	<p>In Zusammenhang mit dem Einsatz von Hard- und Software stellen sich folgende Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Werden regelmäßige Updates der verwendeten Software vorgenommen? • Ist die Hardware gegen Cyberangriffe von außen ausreichend geschützt wie zum Beispiel durch Virens Scanner oder eine Firewall, die automatisch auf dem aktuellen Stand gehalten werden? • Ist das IT-System ausreichend gegen unbefugten Zugriff von außen oder durch nicht berechnigte Mitarbeiter des Logistikunternehmens geschützt? <p>Fehler des Logistikunternehmens bei der Pflege seines IT-Systems hinsichtlich der Anwendung sowie des Schutzes vor Hackerangriffen und unberechnigten Zugriffen, die zu einem Sach- oder Vermögensschaden des Auftraggebers führen, sind grundsätzlich über die DTV-VHV gedeckt, da es sich insoweit um Nebenpflichten des Logistikunternehmens im Rahmen der Erfüllung des Logistikvertrages handelt. Es ist aber die Obliegenheit gemäß Ziff. 7.1.5 DTV-VHV zu beachten sowie die Erläuterungen dazu. Auch eine etwaige Ausschlussklausel für Cyberangriffe und/oder einen Blackout ist hier beachtlich.</p>
<p>Personenkreis, der mit dem IT-System arbeitet</p>	<p>Auch im Hinblick auf den Personenkreis, der die IT-Systeme nutzt, sind verschiedene Aspekte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist der Personenkreis, der Zugriff auf das IT-System hat, begrenzt? • Wie wird sichergestellt, dass nicht zu diesem Personenkreis gehörende Mitarbeiter keinen Zugriff auf das IT-System haben? <p>Es handelt sich insoweit um Nebenpflichten aus dem Logistikvertrag. Etwaige dem Logistikunternehmen insoweit zuzurechnende Fehler, die zu einem Sach- oder Vermögensschaden beim Auftraggeber führen, sind über die DTV-VHV versichert. Dies gilt jedoch nur, wenn das Logistikunternehmen die Obliegenheiten gemäß Ziff. 7.1.5 DTV-VHV erfüllt hat.</p>

5. Haftung

<p>Haftungsregelungen im Vertrag</p>	<p>Haftungsregelungen können sich in einem Logistikvertrag sowohl im Hauptvertrag befinden als auch in seinen u. U. zahlreichen Anlagen. Sie können auch in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) des Auftraggebers (ggf. auch in denen des Auftragnehmers) enthalten sein. Diese gelten, sofern die AGB Vertragsinhalt geworden sind.</p> <p>Hierfür reicht es bei Verträgen mit Unternehmern aus, dass sich die vertragliche Einigung der Parteien auf die Einbeziehung der AGB erstreckt hat. Ob das der Fall ist, ist gegebenenfalls durch Auslegung zu ermitteln (§§ 133, 157 BGB, 346 Handelsgesetzbuch (HGB)). Außerdem muss der Verwender der AGB (hier i.d.R.: der Auftraggeber) der anderen Vertragspartei die Möglichkeit verschafft haben, vom Inhalt der AGB in zumutbarer Weise Kenntnis zu nehmen.</p> <p>Haftungsvereinbarungen können sich auch in Abschnitten des Vertrags befinden, die nicht mit „Haftung“ o. Ä. überschrieben sind, insbesondere unter den Punkten Leistungsbeschreibung, Regelungen über Schäden, eigene Paragrafen zu höherer Gewalt, Vereinbarungen über die Versicherung oder in Anlagen wie zum Beispiel Lastenhefte. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, den Logistikvertrag und alle Anlagen sorgfältig durchzulesen.</p>
<p>Gesetzliche Haftung im Vergleich zur beschränkten Haftung durch AGB und Individualvereinbarungen</p>	<p>Soweit die vom Logistikunternehmen übernommenen Pflichten werk- oder dienstvertraglicher Natur sind oder geschäftsbesorgungs-vertragliche Züge enthalten und diese Pflichten gegenüber den frachtrechtlichen und speditionellen Tätigkeiten eine eigenständige Bedeutung haben, finden die entsprechenden Vorschriften des BGB Anwendung. Das bedeutet, dass das Logistikunternehmen für schuldhaft, d. h. vorsätzlich oder fahrlässig, verursachte Schäden in unbeschränkter Höhe haftet.</p> <p>Für frachtvertragliche Leistungen, speditionelle Tätigkeiten und die Tätigkeit als Lagerhalter richtet sich die gesetzliche Haftung des Logistikunternehmens hingegen nach den jeweils anzuwendenden Vorschriften des HGB. Hierbei ist zu beachten, dass die Haftung des Frachtführers und des Spediteurs nach dem HGB grundsätzlich beschränkt ist.</p> <p>Die unbeschränkte Haftung des Logistikunternehmens für logistische Leistungen, die werk-, dienst- oder geschäftsbesorgungsvertraglicher Art sind, kann jedoch durch die Vereinbarung von AGB, z. B. ADSp 2017, beschränkt sein.</p> <p>Die ADSp 2017 gelten auch für speditionsübliche logistische Leistungen, wenn diese mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen. Dies betrifft z. B.</p>

<p>Begrenzung der Haftung je Schadenfall / Schadenereignis</p>	<p>die Bildung von Ladeeinheiten, das Kommissionieren, Etikettieren und Verwiegen von Gütern und die Retourenabwicklung.</p> <p>Für speditiionsunübliche logistische Leistungen gelten die ADSp 2017 hingegen nur dann, wenn dies durch eine Individualvereinbarung geregelt wurde. AGB-Klauseln, die die ADSp 2017 auch auf speditiionsunübliche logistische Leistungen erstrecken, dürften im Zweifel überraschend und damit nicht Vertragsbestandteil geworden sein (vgl. Koller, Transportrecht, 10. Aufl. 2020, ADSp 2017 Ziff. 1 Rn. 18).</p> <p>Die Logistik-AGB 2019 als solche, die als „Zusatzmodul“ der ADSp 2017 Vertragsbasis für speditiionsunübliche logistische Leistungen sein können, finden auf einen Logistikvertrag im Bereich der Kontraktlogistik eher selten Anwendung. Sie enthalten Haftungsregelungen in verschiedener Hinsicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Güterschäden 20.000 EUR / Schadenfall <ul style="list-style-type: none"> - Güterschaden-Serienschaden 125.000 EUR - Mehrere Schadenfälle = ein Schadenfall (Eintritt: Zeitpunkt des ersten Schadenfalls dieser Fälle) - Schadenfall mit derselben Ursache, gleicher Ursache mit innerem (insbesondere sachlich oder zeitlich) Zusammenhang oder durch logistische Leistungen mit gleichen Mängeln • Andere Schäden als Güterschäden 20.000 EUR / Schadenfall • Jahresmaximierung für alle Schadenfälle innerhalb eines Jahres 600.000 EUR • Wertdeklaration: Erhöhung der Haftung für Güterschäden (gegen Zuschlag) • Interessendeklaration: Erhöhung der Haftung für andere Schäden als Güterschäden. <p>Ein Logistikvertrag kann auch individualvertraglich vereinbarte Haftungsbeschränkungen enthalten. In diesem Fall steht den Vertragspartnern bei der Ausgestaltung der jeweiligen Vereinbarungen rechtlich ein relativ großer Handlungsspielraum zur Verfügung. Hier stellt sich dann in der Praxis die Frage, ob und ggf. in welchem Umfang die Haftung des Logistikunternehmens versichert werden kann.</p> <p>Wird in Logistikverträgen zwischen der maximalen Entschädigung je Schadenfall und je Schadenereignis unterschieden und enthält der Logistikvertrag keine Erläuterung dieser Begriffe, kann die Abgrenzung im Einzelfall schwierig sein. Eine gesetzliche Definition von „Schadensfall“ und „Schadenereignis“ gibt es nicht. Anhaltspunkte bieten die DTV-VHV. Die Versicherungsleistung ist hinsichtlich des Schadenfalls gemäß Ziff. 8.1 DTV-VHV je Geschädigten und je Verkehrsvertrag auf zu vereinbarende Beträge begrenzt. Gemäß Ziff. 8.2 DTV-VHV ist die Versicherungsleistung je Schadenereignis auf einen zu vereinbarenden Betrag begrenzt.</p>
---	--

<p>Haftungsregelungen und Leistungsbeschreibung</p>	<p>Es ist beachtenswert, ob die in dem Logistikvertrag getroffenen Haftungsvereinbarungen zur Leistungsbeschreibung des Vertrags passen oder ob es u. U. Lücken gibt. Für diese Lücken würden dann die gesetzlichen Haftungsregelungen gelten. Das bedeutet, dass für logistische Tätigkeiten, die nicht von den getroffenen Haftungsvereinbarungen erfasst werden, die gesetzliche Haftung gilt. Diese Haftung ist im Dienst- und Werkvertragsrecht unbeschränkt.</p>
<p>Rangfolge von Haftungsregelungen</p>	<p>Gibt es in dem Logistikvertrag unterschiedliche Haftungsregelungen, die auf ein und denselben Sachverhalt Anwendung finden, ist zunächst zu beachten, ob der Logistikvertrag eine Rangfolgenregelung vorsieht, nach der z. B. Regelungen in einem Anhang den Regelungen in dem Hauptvertrag vorgehen.</p> <p>Enthält der Logistikvertrag keine Rangfolgenregelung, muss auf allgemeine Auslegungsgrundsätze zurückgegriffen werden. Danach haben individuelle Vertragsabreden Vorrang vor AGB (vgl. § 305b BGB) und eine spezielle Regelung geht stets einer allgemeinen Regelung vor.</p>
<p>Regelungen zu Vermögensschäden</p>	<p>Logistikverträge können Regelungen zu Vermögensschäden enthalten, z. B. zu Schäden, die durch eine mangelhaft durchgeführte Qualitätskontrolle, eine fehlerhafte Montage oder durch fehlerhaftes Labeling entstehen. Die frachtrechtlichen Haftungsbegrenzungen (§ 433 HGB) greifen hier i.d.R. nicht, da die zugrundeliegenden Tätigkeiten dem Dienst- bzw. Werkvertragsrecht zuzuordnen sind. Das Logistikunternehmen unterliegt deshalb einer verschuldensabhängigen, unbeschränkten Haftung. Im Einzelfall kann die Abgrenzung zu Ansprüchen auf Erfüllung von Verträgen oder auf Nacherfüllung schwierig sein, so dass dies einer sorgfältiger Prüfung bedarf.¹⁴</p>
<p>Dritthaftung / Regressverzicht / Freistellung</p>	<p>Beachtenswert ist, ob die Haftung des Auftraggebers beschränkt oder ob sie sogar komplett ausgeschlossen ist. Auch könnte es sein, dass dem Logistikunternehmen der Einwand des Mitverschuldens gegenüber dem Auftraggeber verwehrt ist. Dies kann im Ergebnis zu einer unausgewogenen und einseitig zu Lasten des Logistikunternehmens verschobenen Haftungsverteilung führen, wodurch das Deckungskonzept einer Verkehrshaftungspolice erheblich gestört wäre. Diese Problematik kann sich auch bei der Haftung des Auftraggebers für seine Erfüllungsgehilfen stellen. Auch hier kann die Haftung des Auftraggebers stark beschränkt oder ausgeschlossen sein. Derartige vertragliche Vereinbarungen können für das Logistikunternehmen deckungsseitig problematisch sein, da das Logistikunternehmen dadurch gegen seine versicherungsvertragliche Obliegenheit verstößt, Regressansprüche gegen Dritte zu sichern.</p>

¹⁴ Diese Ansprüche sind gewöhnlich auch nicht vom Versicherungsschutz einer Haftpflichtversicherung erfasst.

<p>Fristen (Reklamation / Verjährung)</p>	<p>Im Versicherungsvertrag sollte das Zugeständnis eines Regressverzichts gegen Dritte wohl überlegt sein. In dieser Hinsicht bedeutet der Regressverzicht, dass der Versicherer auf eine Inanspruchnahme des Schadenverursachers verzichtet. Ob dies mit der Risikobewertung vereinbar ist, wird der Versicherer abwägen wollen und kann ggf. auch prämierelevant sein.</p> <p>Freistellungsklauseln ermöglichen u.a. dem Logistikunternehmer, seine Haftung zu beschränken. Die Freistellung kann sich auf das Binnenverhältnis der Vertragsparteien (Haftungsansprüche der Vertragsparteien untereinander) beziehen oder auf Haftungsansprüche Dritter gegen eine Vertragspartei. Insbesondere bei der Erbringung werkvertraglicher Leistungen, wo ein erhebliches Haftungsrisiko besteht, kann für das Logistikunternehmen eine Freistellung von etwaigen Ansprüchen Dritter (beispielsweise Produkthaftpflicht oder KFZ-Rückruf)¹⁵ erwägenswert sein. Ziff. 16.3 der Logistik-AGB 2019 sieht eine Freistellung vor Ansprüchen Dritter und Kosten nach dem Produkthaftungsgesetz vor.</p> <p>Zu prüfen sind im Underwriting insbesondere folgende Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welche Auswirkung hat die Freistellungsklausel auf die Haftung oder Regressansprüche des Logistikunternehmens? Erhöht oder verringert sich das Risiko für das Logistikunternehmen? • Welche Folgen hat die Freistellungsklausel für das Versicherungsverhältnis? • Bezieht sich die Freistellungsklausel auf eine Tätigkeit, die dem Bereich der typischen verkehrsvertraglichen Leistungen zugeordnet werden kann oder bezieht sie sich auf eine werkvertragliche Leistung? • Hat die Freistellung eine Auswirkung auf den Verkehrsvertrag? • Ist das erhöhte Risiko vom Versicherungsschutz abgedeckt? Ist eine Erweiterung des Versicherungsschutzes notwendig? Steht das erhöhte Risiko noch im Verhältnis zur Prämie? <p>Logistikverträge können Reklamationsfristen enthalten, die von der gesetzlichen Regelung in § 438 HGB deutlich abweichen. Eine Abweichung von § 438 HGB ist jedoch nur durch eine Vereinbarung möglich, die im Einzelnen ausgehandelt ist (Individualvereinbarung). Ob es sich bei einer Regelung in einem Logistikvertrag aber um eine Individualvereinbarung oder um AGB handelt, ist nicht immer leicht zu erkennen. Entgegen ihrem äußeren Erscheinungsbild kann es sich bei Logistikverträgen auch um</p>
--	---

¹⁵ Nach den unverbindlichen Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Betriebs- und Berufshaftpflichtversicherung (AVB BHV) des GDV e.V. kann in der Betriebshaftpflichtversicherung das Produkthaftpflichtrisiko nach Abschnitt A3 und das Rückrufkostenrisiko für Kfz-Teile-Zulieferer als zusätzliches Risiko nach Abschnitt A5 versichert werden.

<p>Pauschalierter Schadenersatz / Vertragsstrafe</p>	<p>AGB handeln. Dies ist der Fall, wenn die Logistikverträge vom Auftraggeber auch gegenüber anderen Unternehmern verwendet werden.</p> <p>Ähnlich verhält es sich mit Vereinbarungen zur Verjährung. Die Verjährung von Schadensersatzansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist kann nur durch eine Vereinbarung erleichtert oder erschwert werden, die im Einzelnen ausgehandelt ist (vgl. §§ 439 Abs. 4, 463 HGB). Für Vereinbarungen über die Verjährung anderer Ansprüche gelten dagegen die allgemeinen zivilrechtlichen Regeln (§§ 202, 138 BGB). Hier können auch Sonderregelungen durch AGB getroffen werden.</p> <p>Abreden, die im Fall der Nichterfüllung oder der Schlechterfüllung den zu ersetzenden Schaden pauschalieren, sind nach § 449 Abs. 1 HGB nur zulässig, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt sind.</p> <p>Davon abzugrenzen ist die Vereinbarung einer Vertragsstrafe. Hierbei handelt es sich meistens um eine in Geld bestehende Leistung, die der Schuldner durch einen Vertrag für den Fall der Nichterfüllung oder der nicht gehörigen, insbesondere nicht rechtzeitigen Erfüllung verspricht. Die Vertragsstrafe dient der Erzwingung der ordnungsgemäßen Erfüllung und gleichzeitig der pauschalierten Schadloshaltung des Gläubigers ohne Einzelnachweis.¹⁶ Die jeweilige „Strafsumme“ gilt also schadenunabhängig, d.h. der Gläubiger ist nicht verpflichtet einen tatsächlichen Schadennachweis zu erbringen. Allein die Nichteinhaltung der zeitlichen Vorgabe führt zur Vertragsstrafe. Vertragsstrafen werden oft zur Absicherung von Lieferfristen oder Fertigstellungsterminen vereinbart. Bsp. für Vertragsstrafen, die konkret festgelegt oder leicht feststell- und kalkulierbar sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5.000 EUR je Vorfall [der Vorfall wird im Einzelnen bestimmt] • 1.000 EUR pro Tag/ Woche • Kosten von 10 Mitarbeitern je Arbeitstag/Arbeitswoche • Beanstandungsquoten / Service Level. <p>Ansprüche aufgrund von Vertragsstrafen sind nach Ziff. 6.12 der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 vom Versicherungsschutz ausgeschlossen.¹⁷</p>
---	---

¹⁶ vgl. Schmidt in: Münchener Kommentar, HGB, 4. Aufl. 2018, HGB § 348 Rn. 15, 18

¹⁷ Auch nach den unverbindlichen Muster-AVB für die Betriebshaftpflichtversicherung (AVB AHV) des GDV e.V. besteht kein Versicherungsschutz. Danach besteht Versicherungsschutz nur bei Inanspruchnahme auf Schadenersatz aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen, A1-3.1 AVB BHV.

<p>Schadenfeststellung</p>	<p>Enthält der Logistikvertrag Regelungen zur Schadenfeststellung, können diese je nach Ausgestaltung gravierende Auswirkungen in der Praxis haben. So kann z. B. bereits bei kleineren Schäden die Einschaltung eines Sachverständigen durch das Logistikunternehmen zwingend vorgeschrieben sein, mit der Folge, dass diese Kosten den Schadenaufwand des Versicherers erheblich erhöhen. Gleiches gilt für Klauseln, wonach (allein) z.B. die Qualitätssicherungsabteilung des Auftraggebers des Logistikunternehmens darüber entscheiden darf, ob und in welchem Umfang Ware beschädigt ist. Es finden sich nicht selten Regelungen, die nur bei einem Verdacht auf einen Schaden bereits ganze Partien verwerfen und zudem auch noch die Berücksichtigung eines Restwertes ausschließen. Solche Klauseln führen zur Haftung für einen Totalschaden, obwohl das Gut in Wirklichkeit eventuell gar nicht beschädigt ist. Abgesehen von einem erheblichen Streitpotential mit dem eigenen Kunden oder dessen Auftraggeber, bergen solche Klauseln enormes Schadenpotential für den Versicherer.</p> <p>Auch sind Regelungen denkbar, wonach Schadenersatzansprüche vom Logistikunternehmen anerkannt werden, wenn von ihm nicht innerhalb einer - regelmäßig sehr knapp bemessenen - Frist begründete Einwände gegen den Anspruch vorgetragen werden. Eine entsprechende Vereinbarung wäre nur als Individualvereinbarung zulässig (§ 449 Abs. 1 HGB).</p>
<p>Eigenschäden</p>	<p>Es können Schadenpositionen anfallen, die wirtschaftlich betrachtet einen Eigenschaden des Logistikunternehmens darstellen. Dies trifft z. B. auf Fehlleitungskosten zu (die Ware wird an den falschen Empfänger versendet) oder auf Aufräum- und Vernichtungskosten, die das Logistikunternehmen aufgewendet hat, um eine eigene gesetzliche oder behördliche Verpflichtung zur Bergung oder Beseitigung von beschädigtem Gut zu befolgen (eine solche gesetzliche oder behördliche Verpflichtung kann sich aus dem Umweltrecht, dem Polizeirecht oder aus § 1004 BGB ergeben).</p> <p>Obwohl diese Positionen keinen ersatzpflichtigen Haftpflichtschaden darstellen, sind sie dennoch in marktüblichen AVB oftmals unter bestimmten Voraussetzungen mitversichert. So kann z. B. vereinbart sein, dass der Versicherer Beförderungsmehrkosten ersetzt, die das Logistikunternehmen aus Anlass einer Fehlleitung aufgewendet hat, wenn sie zur Verhütung eines ersatzpflichtigen Schadens erforderlich waren (vgl. Ziff. 4.4 DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011).</p> <p>Auch kann in AVB eine Regelung enthalten sein, wonach der Versicherer dem Logistikunternehmen aufgrund gesetzlicher oder behördlicher Verpflichtung aufzuwendende Kosten zur Bergung, Vernichtung oder Beseitigung des beschädigten Guts ersetzt, wenn ein ersatzpflichtiger Schaden vorliegt oder soweit nicht ein anderer Versicherer zu leisten hat (vgl. Ziff. 4.5 DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011).</p>

	<p>Ob der Versicherungsvertrag eine solche Regelung enthält, hängt vom Einzelfall ab. Üblicherweise enthalten entsprechende Regelungen in den AVB dann auch Sublimits.</p>
<p>Bandstillstand</p>	<p>Unter Bandstillstand wird hier die Unterbrechung der Produktion aufgrund fehlender Rohstoffe, Rohmaterialien, Werkstoffe verstanden. Mit Blick auf Logistikleistungen ist ein Bandstillstand insbesondere bei der Just-in-time- und Just-in-sequence-Lieferung schadenträchtig. Die Just-in-time-Lieferung erfolgt direkt in die Fertigung des Auftraggebers bzw. Abnehmers (Bsp. Automobilbau). Ziel ist, das Material sehr kurzfristig bzw. sofort einzubauen oder zu verarbeiten. Oft wird zur Ablieferung ein Zeitkorridor bestimmt. Die Just-in-sequence-Lieferung erfolgt ebenfalls direkt in die Fertigung des Auftraggebers bzw. Abnehmers, jedoch ist der Abgabezeitpunkt (ggfs. Abgabeort) noch spezieller bestimmt; als Abgabezeitpunkt für das Material wird die genaue Montage-/Endmontagesequenz benannt. Beide Arten der Materialwirtschaft sind sehr anfällig für äußere Einflussfaktoren, da bereits leichteste Störungen der Logistikkette oder des Logistikablaufs zur Unterbrechung der Produktion führen können; Bsp. Verkehrsunfälle, Lieferverzug, Falschlieferung, Qualitätsmangel, Beschädigung der Ware, Ausschuss.</p> <p>Es gilt zu differenzieren, ob der Bandstillstand aus verkehrsvertraglichen Leistungen (Beurteilung nach Fracht-, Speditions- oder Lagerrecht) oder aus Zusatzleistungen, die unabhängig vom eigentlichen Transportvorgang sind (Beurteilung nach Werkvertragsrecht) entsteht.</p> <p>Ist der Bandstillstand Folge des eigentlichen Transportvorgangs, nämlich der Verletzung beförderungstypischer Pflichten, so bestimmt sich die Haftung nach den Regeln des Frachtrechts (§§ 425, 429, 432 S. 2 HGB: Haftung für Sachsubstanzschaden (Totalverlust, Teilverlust, Beschädigung)). Die Haftung wegen Lieferfristüberschreitung ist grundsätzlich gemäß § 431 HGB Absatz 3 HGB auf den 3-fachen Betrag der Fracht begrenzt. Bei leichtfertigem Verhalten ist die Haftung hingegen unbeschränkt (§ 435 HGB).</p> <p>Aufgrund der besonderen Störungsanfälligkeit der Just-in-time- bzw. Just-in-sequence-Produktion sind an das Logistikunternehmen besondere Anforderungen der Schadenvermeidung (bspw. Notfallplan, Informationsplan) gestellt. Kommt er oder sein Subunternehmer diesen Anforderungen leichtfertig nicht nach, kann dies aufgrund der hohen Schadenwahrscheinlichkeit zum Wegfall der Haftungsbefreiung oder -begrenzung (§ 435 HGB) führen. Diese unbegrenzte Haftung wäre gemäß Ziff. 3 der DTV-VHV gedeckt. In dieser Hinsicht kommt im Underwriting auch den scheinbar „nebensächlichen“ Regelungen (z.B. gegenseitige Information, detaillierte Leistungsbeschreibung in den Anlagen usw.), die wegen des Umfangs des</p>

Logistikvertrags gelegentlich außer Acht gelassen werden, ganz erhebliche Bedeutung zu.

Eine Erweiterung der Haftung (Umfang und/oder Höhe) kann im Rahmen des Logistikvertrages durch die Verwendung von AGB des Auftraggebers oder von Individualvereinbarungen (für Lieferfristüberschreitungen nur durch Individualvereinbarung (§ 449 Absatz 1 HGB, 466 Absatz 2 HGB)) erfolgen. Gemäß Ziff. 6.12 DTV-VHV besteht für unübliche Vereinbarungen, wie z.B. Lieferfristgarantien keine Deckung. Eine individuelle Einbeziehung entsprechender Haftungsvereinbarungen in den Versicherungsschutz ist im Einzelnen zu prüfen. Dabei sollten u.a. nachstehende Punkte geprüft werden:

- Ist ein pauschaler „Schadenersatz“ vereinbart (Bsp. Stillstand in Minuten) oder muss ein tatsächlicher Schadennachweis (i.d.R. Zusatzkosten) vorliegen?
- Stellt jeder Bandstillstand gleich einen finanziellen Schaden dar?
- Wie hoch ist der finanzielle Schaden tatsächlich?
- Können Arbeitsschritte ggfs. an anderer Stelle (örtlich oder zeitlich) im Produktionsprozess nachgeholt werden?
- Gibt es einen zeitlichen Puffer der Produktion?
- Gibt es einen Notfallplan mit Reservevorhaltung beim Logistikunternehmen?
- Wie lang ist die Strecke, die bis an das Band zurückgelegt werden muss? (Die Praxis reicht hier von der Lagerhalle neben der Produktion bis hin zu vielen Kilometern)

Ist der Bandstillstand Folge einer **Verletzung werkvertraglicher Pflichten** (keine beförderungstypische Leistung) bestimmt sich die Haftung nicht nach dem Frachtrecht des HGB. Der Frachtführer haftet dann nach BGB-Regeln, insbesondere §§ 631 ff. BGB (unbegrenzte Haftung für Sachfolgeschaden als auch für Vermögensschäden) und § 823 BGB (Verletzung geschützter Rechtsgüter), wegen Nichteinhaltung der Lieferfrist. Das Logistikunternehmen haftet bei Verschulden für Schäden (Sachfolge- und Vermögensschäden) Dritter durch Bandstillstand in unbegrenzter Höhe.

Die Haftung (i. d. R. Begrenzung der Höhe) kann im Rahmen des Logistikvertrages durch Individualvereinbarung beschränkt werden. Neben Individualvereinbarungen können auch vorformulierte Vertragsbedingungen Verwendung finden.

Anwendung finden können dabei zum einen die ADSp für speditionelle Leistung (Transport-Organisation, ggfs. auch Durchführung) oder auch für speditionsübliche logistische Leistungen, die im Zusammenhang mit der Beförderung oder Lagerung stehen. Für speditionsunübliche Zusatzleistungen sind die ADSp jedoch nicht vorgesehen, da sie sich auf verkehrsvertragliche Regelungen beziehen.

	<p>Zum anderen können auch die Logistik-AGB herangezogen werden. Sie sind gedacht für logistische Zusatzleistungen im Tagesgeschäft „auf Zuruf“. Sie enthalten Haftungsregelungen in verschiedener Hinsicht (zu den Logistik-AGB siehe 5. Haftung-Gesetzliche Haftung im Vergleich zur beschränkten Haftung durch AGB und Individualvereinbarungen)</p> <p>Für damit einhergehende Erweiterungen der Haftung besteht im Rahmen der Verkehrshaftungsversicherung nach den DTV-VHV kein Versicherungsschutz. Gemäß Ziff. 1.4 DTV-VHV gilt die Versicherung nicht für Verträge, die Produktionsleistungen, werkvertragliche oder sonstige nicht speditions-, beförderungs- oder lagerspezifische Leistungen zum Inhalt haben, die über die primäre Vertragspflicht des Frachtführers etc. hinausgehen.</p>
<p>Haftung als Auftraggeber</p> <p>Serienschaden</p>	<p>Schaltet das Logistikunternehmen im Zusammenhang mit Logistikverträgen Subunternehmer ein, ist es selbst Auftraggeber. Es gelten die allgemeinen Haftungsvorschriften des HGB, insbesondere §§ 414, 455, 468 und 488 HGB. Haftungsbegrenzungen für das Logistikunternehmen als Auftraggeber sind in den ADSp Ziff. 29 und Logistik AGB 2019 Ziff. 6.1 enthalten. Von den DTV-VHV ist die Haftung als Auftraggeber nicht umfasst, vgl. Ziff. 4.1 DTV-VHV. Die Haftung als Auftraggeber ist daher für das Underwriting in der Verkehrshaftungsversicherung kaum von Bedeutung.</p> <p>Als Serienschaden wird ein mehraktiges Schadensgeschehen verstanden, welches aufgrund eines bestimmten Ursachenzusammenhangs als ein einziger Schaden behandelt wird. Der Begriff Serienschaden ist nicht gesetzlich definiert, vielmehr handelt es sich um einen Terminus der in AGB und/ oder Versicherungsbedingungen Anwendung findet.</p> <p>Haftungsseitig ist es sich aus Sicht des Logistikunternehmens vorteilhaft auf die Aufnahme einer Serienschadenklausel in den Logistikvertrag hinzuwirken und die somit die Haftung ebenfalls einzuschränken bzw. zu begrenzen.</p> <p>In den ADSp ist keine Serienschadenklausel integriert, da die ADSp ausschließlich Bezug auf die Haftung aus Verkehrsverträgen nehmen. Im Bereich werkvertraglicher Leistungen oder Produktionsleistungen sind Serienschäden hingegen von Bedeutung. Deshalb begrenzen die Logistik-AGB in Ziff. 14.2.2 die Haftung für Güterschäden aufgrund von Serienschäden auf 125.000 EUR je Schadenfall. Es gilt zudem: <i>„Bei einem Serienschaden gelten mehrere Schadenfälle als ein Schadenfall, der im Zeitpunkt des ersten dieser Schadenfälle eingetreten ist, wenn diese entweder auf derselben Ursache, auf gleichen Ursachen mit innerem, insbesondere sachlichem und zeitlichem, Zusammenhang oder auf logistischen Leistungen mit gleichen Mängeln beruhen.“</i></p>

<p>Gewährleistung</p>	<p>In den unverbindlichen DTV-VHV ist keine Serienschadenklausel enthalten.¹⁸</p> <p>Gewährleistung ist ein Begriff aus dem Schuldrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) und bedeutet die Mängelhaftung für Sach- und Rechtsmängel. Die Gewährleistung ist facettenreich und reicht von Nacherfüllung über Minderung, Rücktrittsrechte bis zum Schadenersatz und Aufwendungsersatz. Solche Ansprüche greifen bei einer mangelhaften Leistungserbringung und sind abzugrenzen von „bloßen“ Haftungsansprüchen wegen Beschädigung bzw. Verlust.</p> <p>Die Gewährleistung spielt vor allem im Bereich der Kauf-, Werk- und Dienstverträge eine Rolle, im Frachtrecht nicht so sehr. In Logistikverträgen ist die Gewährleistung bei werkvertraglichen Leistungen von Bedeutung, da das Logistikunternehmen für Mängel am hergestellten/ bearbeiteten Werk haften kann (Bsp. Nichtabnahme des Werkes durch den Besteller oder nachträgliche Geltendmachung von Mängel nach Abnahme). Ziff. 12 der Logistik AGB „Mängelansprüche des Auftraggebers“ definiert die Mangelhaftigkeit einer logistischen Leistung sowie rechtliche / vertragliche Folgen.</p> <p>Gewährleistungsansprüche sind im Grunde Vertragserfüllungsansprüche oder Schadenersatzansprüche aufgrund der Nichterfüllung der Leistungspflicht. Es besteht innerhalb der Verkehrshaftungsversicherung (Ausschluss gemäß Ziff. 6.11 DTV-VHV – Eigenschäden des VN) grundsätzlich kein Versicherungsschutz.¹⁹</p>
<p>Inventur (Differenzen, Verrechnung von Minder- und Mehrmengen, Abweichungen, Frequenzen)</p>	<p>Inventur ist ein klassischer Begriff aus dem Bereich der Lagerhaltung und bedeutet die Bestandsaufnahme von eingelagerten Gütern und einen Soll-Ist-Abgleich. Sieht der Logistikvertrag auch die Tätigkeit der Lagerhaltung vor, so wird mit hoher Wahrscheinlichkeit auch das Thema der Inventur geregelt. Regelmäßig finden sich dann Festlegungen zu folgenden Punkten: Ersatzwert, auffallende Inventurdifferenzen (Fehlmengen zwischen Soll- und Ist-Bestand), zu tolerierende Fehlerquoten bei Fehlmengen oder die Verrechnung von Mehrmengen und Mindermengen, die teils nur für gleiche Güter, teilweise aber auch für nur gleichartige Güter vorgesehen bzw.</p>

¹⁸ Anders ist dies naturgemäß in den Bedingungen der Haftpflichtversicherung, da sich dort ein Serienschaden vielfältiger auswirken und zu hohen Schäden führen kann. In den unverbindlichen Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Betriebs- und Berufshaftpflichtversicherung (AVB BHV) des GDV e.V. heißt es daher:

Mehrere während der Wirksamkeit der Versicherung eintretende Versicherungsfälle gelten als ein Versicherungsfall, der im Zeitpunkt des ersten dieser Versicherungsfälle eingetreten ist, wenn diese auf derselben Ursache, auf gleichen Ursachen mit innerem, insbesondere sachlichem und zeitlichem Zusammenhang oder auf der Lieferung von Waren mit gleichen Mängeln beruhen. Sinn dieser sog. Serienschadenklausel in A1-5.3 und A3-5.3 AVB BHV ist die Begrenzung der Versicherungsleistung und somit des Risikos für den Versicherer.

¹⁹ Auch nach den unverbindlichen Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Betriebs- und Berufshaftpflichtversicherung des GDV e.V. besteht in der Betriebshaftpflichtversicherung kein Versicherungsschutz für solche Ansprüche (A1-3.2 AVB BHV).

ausgeschlossen ist. Zudem können spezielle IT-Lösungen oder auch Techniken für die Bestandserfassung (Barcode / RFID etc.) gefordert sein. Per Gesetz (§ 475 HGB) haftet der Lagerhalter für Beschädigung und Verlust der Güter aus vermitetem Verschulden und, somit also auch für „Negative Fehlmengen“, sofern er sich nicht entlasten kann.

Grundsätzlich umfasst der Versicherungsschutz der DTV-VHV die Tätigkeit als Lagerhalter (Ziff. 1 – Gegenstand der Versicherung – Verkehrsverträge (Fracht-, Speditions- und Lagerverträge)) sowie das HGB als Haftungsgrundlage (Ziff. 3 – Versicherte Haftung).

Beim Underwriting im Bereich Lagerhaltung ist die Vereinbarung der ADSp oder einer sinngemäß gleichlautenden haftungseinschränkenden Vereinbarung beachtenswert, da ansonsten die wertbasierte und unbegrenzte Haftung im Rahmen des HGB gilt. In der Folge kann der einzelne Schaden in Abhängigkeit von Wert und Gewicht des Gutes deutlich höher ausfallen, da spezielle Haftungsbeschränkungen fehlen. Ein Muster zur Haftungsreduzierung des Lagerhalters findet sich in Ziff. 24.1.3 ADSp für Inventurdifferenzen.

Auf das Risiko von Inventurdifferenzen wirken sich u.a. auch die nachstehenden Punkte aus:

- Welches Bestandsführungssystem wird genutzt? Arbeitet der Auftraggeber oder weitere Dritte ebenfalls im System?
- Wer hat auf die Lagerfläche Zutritt? Nur der Logistikunternehmen, der Auftraggeber oder weitere Dritte auch?
- Wird die Ware des Auftraggebers separat gelagert und mit Ware sonstiger Auftraggeber vermischt?
- Wer führt die Inventur durch? Sind der Auftraggeber oder sonstige Dritte an der Inventur beteiligt?
- Wie oft/ regelmäßig finden Inventuren statt? Können sich Schadensszenarien langsam aufbauen oder werden diese aufgrund kurzfristiger Intervalle schneller entdeckt?
- Können positive und negative Fehlmengen miteinander verrechnet werden?

Beachtenswert ist, welche Höchsthaftungsgrenzen je Inventur und Jahr im Logistikvertrag genannt werden und ob diese ausreichend über den Versicherungsvertrag abgebildet werden, insbesondere dann, wenn die Deckungssummen für mehrere Auftraggeber zur Verfügung stehen. (siehe auch 3. Güter - Werte der Güter / Kumul / Lager).

Bei der versicherungstechnischen Übernahme von (neuen) Lagerrisiken sollte bei Vertragsbeginn die Durchführung einer Inventur zur Abgrenzung von Altschäden geprüft werden.

<p>Höhere Gewalt im Logistikvertrag</p>	<p>Der Begriff „Höhere Gewalt“ (international: Force Majeure) ist im deutschen Zivilrecht nicht definiert wird aber im BGB erwähnt (u.a. in § 206 BGB). Sinngemäß könnte eine Definition lauten: <i>„ein von außen kommendes außergewöhnliches und unvorhersehbares Ereignis, das auch äußerste Sorgfalt des Betroffenen nicht verhindern/ beeinflussen kann“</i>²⁰. Als typische Fälle von höherer Gewalt gelten grundsätzlich Brand, Unwetter, Erdbeben, Streiks, Unfälle, Krieg, Unruhen, Naturkatastrophen oder Pandemien. In der englischen Vertragssprache werden häufig die Begriffe "Act of Nature" oder "Act of God" verwendet.</p> <p>Tritt ein Ereignis der höheren Gewalt ein, kann die Erfüllung der vertraglichen Pflichten – zumindest vorübergehend – unmöglich sein. Die Folgen der Nichterfüllung gilt es im Logistikvertrag zu regeln. Fehlt es an einer wirksamen vertraglichen Regelung, so ist das Gesetz anwendbar, für inländische Rechtsbeziehungen also insbesondere das BGB und HGB. Im Falle internationaler Verträge gilt internationales Recht (Bsp. UN-Kaufrecht) und gegebenenfalls ausländisches Recht.</p> <p>Die §§ 275, 285, 313, 314, 323, 326 des BGB behandeln die Unmöglichkeit der Leistungserfüllung und die Störung der Geschäftsgrundlage sowie die Konsequenzen für das Vertragsverhältnis zwischen Schuldner und Gläubiger. Aus Sicht der Verkehrshaftungsversicherung, mit Basis HGB, ist die Nichterfüllung des Verkehrsvertrages aufgrund höherer Gewalt von untergeordneter Bedeutung. Ohne besondere individuelle Vereinbarungen im Logistikvertrag gilt gemäß HGB für den Frachtführer/ Spediteur/ Lagerhalter ein Haftungsausschluss (unabwendbares Ereignis) bzw. besteht die Möglichkeit zur Haftungsentlastung (HGB §§ 426, 475).</p> <p>Die ADSp (Ziff. 1.2.2) sowie die Logistik-AGB (Ziff. 6.1) behandeln u.a. höhere Gewalt als Leistungshindernis, das nicht dem Risikobereich einer Vertragspartei zuzuordnen ist, und befreien insoweit von der Leistungspflicht.</p> <p>Die Verwendung einer Klausel zur „Höheren Gewalt“ oder „Force Majeure“ innerhalb von Logistik-Verträgen ist inzwischen üblich, insbesondere bei internationalen Verträgen. Geregelt werden u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definition „Fälle höherer Gewalt“ • Leistungshindernisse, vorübergehende Leistungshemmnisse • dauerhafte o. temporäre Befreiung der Leistungsverpflichtung • Rechtsfolgen, wie z.B. Haftungsbefreiung, Gewährung von Nachfristen, Vertragskündigungen, Vertragsauflösungen, Rücktrittsmöglichkeiten vom Vertrag
--	---

²⁰ Gabler Wirtschaftslexikon, abrufbar unter: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/hoehere-gewalt-32096>, zuletzt abgerufen: 3.6.2021

	<ul style="list-style-type: none">• vorsorglicher Haftungsausschluss. <p>Orientierung können auch die ICC Force Majeure und Härtefall-Klauseln (März 2020) der International Chamber of Commerce (ICC) geben.</p> <p>Für die Deckungsebene gilt, dass selbst bei gesetzlicher oder vertraglicher Haftung des Spediteurs/ Logistikunternehmers im Rahmen der DTV - VHV aufgrund der Ziff. 6.1 - Schäden durch Naturkatastrophen, 6.2 - Krieg etc., 6.3 - Streik etc., 6.6 Schäden durch Eingriffe von hoher Hand, kein Versicherungsschutz besteht.²¹</p>
--	---

²¹ Nach den unverbindlichen Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Betriebs- und Berufshaftpflichtversicherung des GDV e.V. wird auch in der Betriebshaftpflichtversicherung insoweit kein Versicherungsschutz gewährt (A1-7.18 AVB BHV).

6. Sonstiges

<p>Genehmigungen und Einhaltung von Recht und Verhaltensregeln</p> <p>Subunternehmer</p>	<p>Die Erbringung von Leistungen unter einem Logistikvertrag wird häufig eine Genehmigung (bspw. Gewerbe- und GüKG-Erlaubnis) und die Einhaltung von Gesetzen oder Verhaltensregelungen (bspw. MiLoG, Einhaltung von Menschenrechten) voraussetzen. Verstöße hiergegen sind regelmäßig nicht versichert.</p> <p>Regelmäßig werden in Transportketten Subunternehmer eingesetzt. Oft enthält der Logistikvertrag hierfür detaillierte Regelungen. Der Einsatz von Subunternehmen kann</p> <ul style="list-style-type: none">• erlaubt,• anzeige- und genehmigungsbedürftig,• auf bestimmte, im Vertrag genannte Subunternehmer beschränkt oder• verboten <p>sein. Ähnlich verhält es sich mit der Nutzung von Frachtenbörsen.</p> <p>Sofern der Einsatz von Subunternehmen in irgendeiner Art erlaubt ist, finden sich oft Regelungen, dass die Subunternehmer</p> <ul style="list-style-type: none">• zuverlässig sein müssen,• ein aktuelles und sauberes Führungszeugnis haben,• über die notwendigen Genehmigungen verfügen und sich an Gesetze usw. halten (siehe oben),• über eine aktuelle und gültige Versicherung verfügen,• die Performance- und Haftungsregelungen aus dem Vertrag übernehmen. <p>Es empfiehlt sich, diese Regelungen gegenüber dem Logistikunternehmen anzusprechen und zu prüfen, inwieweit a) dies mit seinem Geschäftsmodell übereinstimmt und inwieweit er b) dies in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht gegenüber seinen Subunternehmern durchsetzt bzw. durchsetzen kann.</p> <p>Orientierung können u. a. die Musterbedingungen des Verbandes zur Verkehrshaftungsversicherung bieten. Danach ist die Auswahl des Subunternehmers mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns zu treffen. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass dieser Obliegenheiten einhält und über bestimmte Versicherungen verfügt (vgl. Ziff. 7.1.10 DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011).</p> <p>Mit Blick auf die vom Logistikunternehmen vereinbarte Haftung sollten Regresslücken gegenüber den Subunternehmern vermieden werden. Eine solche Lücke tritt auf, wenn das Logistikunternehmen dem Auftraggeber in Umfang oder Höhe weitreichender haftet als der Subunternehmer dem Logistikunternehmen (Bsp.: Logistikunternehmen haftet auf 40 SZR je kg, Subunternehmer haftet auf 8,33 SZR je kg).</p>
--	--

<p>Garantie</p>	<p>Manchmal finden sich in Logistikverträgen Garantien, die vom Logistikunternehmen erklärt werden sollen. Im Unterschied zur Gewährleistung wird bei einer Garantie ein rechtlich selbständiges und <u>verschuldensunabhängiges</u> Versprechen abgegeben. Das Logistikunternehmen garantiert bspw. die Einhaltung gewisser Lieferfristen, Warenqualität, Verhaltensregeln oder Ähnliches. Wenn diese Fristen nun verpasst werden, haftet er - obwohl sich das Logistikunternehmen nach der gesetzlichen frachtrechtlichen Regelung entlasten könnte. Es gelten dann (nur noch) vertraglich vereinbarte Entschuldungsgründe wie bspw. höhere Gewalt oder Ähnliches. Ganz regelmäßig sind solche Garantien unter Versicherungsbedingungen nicht versicherbar. In Ausnahmefällen kann dies nach individueller Risikobewertung und Abstimmung mittels eines Zusatzes mitversichert werden.</p>
<p>Sonstige (Neben-) Pflichten</p>	<p>Im Vertrag können eine Vielzahl von weiteren Pflichten stehen, die mit der eigentlichen Beförderung oder der Logistik nichts zu tun haben. Dies kann von der Personalführung über Verhaltensvorschriften auf dem Betriebsgelände bis hin zu IT-spezifischen Tätigkeiten reichen. All diese weiteren Pflichten müssen auf ihre Versicherbarkeit geprüft werden. Wichtig ist im Fall der Versicherung von solchen weiteren Pflichten, dass der Versicherungsvertrag eine klare Abgrenzung zieht, welche Pflichten in welchem Umfang und mit welchen Sublimits versichert sind und welche nicht.</p>
<p>Vorgaben zur Versicherung</p>	<p>Logistikverträge sehen oft Bestimmungen über die Versicherung vor. Teilweise werden hierin sehr detaillierte Vorgaben gemacht (Beispiel: „<i>eine gültige Verkehrshaftungsversicherung bei einem in Deutschland zugelassenen Versicherer mit einem Deckungsumfang von 40 SZR je kg und Maxima i. H. von XXX mit einem SB von nicht mehr als YYY EUR</i>“). Teilweise wird nur verlangt, dass „alle Haftungsrisiken dieses Vertrags gedeckt“ sein sollen. Ersteres ist versicherungstechnisch durchaus darstellbar, muss aber entsprechend geprüft werden. Letzteres ist nicht darstellbar; zumindest setzt es eine umfassende Spartenkooperation (Verkehrshaftungsversicherung, Betriebshaftpflichtversicherung, Umwelthaftpflichtversicherung usw.) voraus. Eine Deckung „aller“ Risiken ist nichtsdestotrotz kaum darstellbar, insbesondere wenn im Vertrag auch Vertragsstrafen und Garantien vorgesehen sind.</p> <p>Eine besondere Aufmerksamkeit ist geboten, wenn ein Vertrag die Benennung des Auftraggebers als Mit-Versicherungsnehmer („named Insured“) und eine Aushändigung der Police an den Auftraggeber verlangt. Dies ist oft in Vertragsmustern von Unternehmen zu finden, die ihre Konzernzentrale im anglo-amerikanischen Raum haben. Der Hintergrund dieser Regelungen ist das dortige Versicherungsvertragsverständnis, das von unserem deutschen abweicht. Solche Regelungen sind nach deutschem Rechtsverständnis nicht nur unnötig, sondern bergen auch Konfliktpotential.</p>

<p>Aufrechnung</p>	<p>Eine Aufrechnung gegen Forderungen ist im Logistikvertrag aufgrund der Vertragsfreiheit grundsätzlich erlaubt, § 387 BGB. Die Aufrechnung, etwa mit Schadenersatzforderungen des Auftraggebers, kann aber durch Vereinbarung ausgeschlossen werden. Zur Durchsetzung dieser Forderung müsste der Auftraggeber den Gerichtsweg beschreiten. Mit Schadenersatzforderungen verrechnete Frachten als solche sind nicht gedeckt. Etwaige Streitigkeiten um Frachten können wegen Kosten die Schadenquote belasten und daher auch die Kundenbeziehung Auftragnehmer-Auftraggeber ganz erheblich beeinträchtigen.</p>
<p>Leistungsnachweise mit Dokumenten/Unterlagen</p>	<p>Der Logistikvertrag kann Regelungen enthalten in welcher Form Leistungsnachweise (etwa durch Ablieferungsbelege) zu erbringen sind. Die Leistungsbelege sind Grundlage der Abrechnung und im Streitfall auch erforderlich für einen Regressprozess. Die Regelungen sollten daher daraufhin überprüft werden, ob solche Belege in rechtssicherer und in praktikabler Form (ggf. elektronisch) erstellt und ohne unzumutbaren Aufwand, etwa über Datenschnittstellen auslesbar, verfügbar sind. Sinnvoll kann sein, Vorhaltefristen im Logistikvertrag vorsehen zu lassen. Manchmal enthalten die Punkte zu den Dokumenten versteckte Bestätigungen des Logistikunternehmens oder Abänderungen gesetzlicher Regelungen (Bsp.: Übernahmebescheinigung gilt als reine Quittung, auch wenn der Frachtführer die Ware nicht selber sehen konnte; Abliefernachweis kann grundsätzlich innerhalb von 30 Tagen angezweifelt werden). Dies verändert das Haftungsgefüge erheblich und bedarf der Zustimmung des Versicherers.</p>
<p>Rechtswahl</p>	<p>Mit der Rechtswahl wird das auf den Vertrag anwendbare Recht bestimmt (also bspw. deutsches oder mexikanisches Recht). Die Rechtswahl hat wesentliche Auswirkungen auf die vertraglichen Leistungen, Pflichten und die Haftung. Nach deutschem Landfrachtrecht beträgt bspw. die Regelhaftung für innerdeutsche Transporte 8,33 SZR je kg. In anderen Ländern gelten andere Haftungsbestimmungen, z.B. ist nach mexikanischem Landfrachtrecht die Haftung auf einen Betrag limitiert, der dem 15-fachen täglichen Mindestlohn eines Arbeiters entspricht - je Tonne (ca. 71,50 EUR je Tonne). In wieder anderen Rechtsordnungen kann gar eine unbeschränkte Haftung vorgesehen sein. Aus Sicht des Underwriters ist daher zu prüfen, ob er die entsprechenden Haftungsnormen aus dem ausländischen Recht kennt und ob die Rechtswahl zur vereinbarten Leistung und Haftung passt. An die Rechtswahl ist der Verkehrshaftungsversicherer auch beim Regress gebunden.</p>
<p>Gerichtsstand/ Streitbeilegung</p>	<p>Üblicherweise werden in Logistikverträgen Bestimmungen zu der Zuständigkeit von Gerichten getroffen. Auch ohne Gerichtsstandsvereinbarung stehen sog. Wahlgerichtsstände zur Verfügung, etwa Ort der Niederlassung, welche das Gut lagert oder umschlägt. Dies kann relevant werden, wenn eine Beweisführung durch Zeugen oder Inaugenscheinnahme notwendig wird. Für grenzüberschreitende Transporte</p>

	<p>enthalten internationale Abkommen besondere Gerichtsstände, so zum Beispiel die Internationale Vereinbarung über die Beförderungsverträge auf Straßen (CMR), die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) oder das Montrealer Übereinkommen (MÜ). Durch diese Übereinkommen ist die Vertragsfreiheit auch im Logistikvertrag oft begrenzt.</p> <p>Bei unterschiedlichen Gerichtsständen können Rechtstreitigkeiten unterschiedliche Ergebnisse haben. Das zuständige Gericht beurteilt den Fall von seiner Warte aus und vor dem Hintergrund seines eigenen Rechtsverständnisses. Das qualifizierte Verschulden unter der CMR wird bspw. in den Niederlanden deutlich enger ausgelegt als in Deutschland. Unterschiedliche Gerichtsstände können auch zu unterschiedlichen Kosten führen. Als Faustregel kann angenommen werden: Gerichtsstände in Ländern, wo anwaltlich regelmäßig auf Honorarbasis abgerechnet wird (bspw. GB, NL, USA), sind sehr teuer. Prozesse mit einem Streitwert von weniger als 10.000- 15.000 EUR sind nicht selten unwirtschaftlich. Aus Sicht des Auftraggebers kommt dies faktisch einer Zusage gleich, Schäden unterhalb dieser Schwelle nicht einzuklagen. Hier wird dann regelmäßig mit Verrechnungen vorgegangen. Für den Auftragnehmer bedeutet dies im Umkehrschluss, dass er sich gegen eine solche Verrechnung vor Gericht nicht wirtschaftlich sinnvoll wehren kann und tendenziell eher die Versicherung in Anspruch nehmen wird. Deren Regress ist, spiegelbildlich, wirtschaftlich nicht sinnvoll und der Schaden belastet die Police voll.</p>
<p>Schiedsklausel</p>	<p>Teilweise wird eine Schiedsklausel vereinbart, die den Rechtsstreit dem staatlichen Gericht entzieht. Dieser Klausel muss seitens des Versicherers regelmäßig zugestimmt werden. Vorteile eines Schiedsverfahrens bei Logistikprojekten sind die Vertraulichkeit des Verfahrens, die Neutralität, die Flexibilität und Expertise der Schiedsrichter. Nachteile sind die fehlenden Möglichkeiten des einstweiligen Rechtsschutzes sowie vor allem die fehlende Bindungswirkung in Frachtführerketten durch Streitverkündung, denn diese ist in Schiedsverfahren nicht vorgesehen. Ferner sind häufig keine Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts möglich. Zuletzt sind Schiedsverfahren in aller Regel teurer als Verfahren vor ordentlichen Gerichten.</p>
<p>Salvatorische Klausel</p>	<p>Ein Logistikvertrag kann aus verschiedenen Gründen unwirksam sein (u.a. wegen einer fehlenden notariellen Beurkundung, wenn Rechte an Immobilien betroffen sind). Relevant ist dies im Underwriting insbesondere dann, wenn im Logistikvertrag Haftungsregelungen vereinbart sind, die zum Vorteil des Logistikunternehmers vom Gesetz abweichen. Sind diese unwirksam, so gelten die gesetzlichen Haftungsbestimmungen (z.B. bei der Lagerung: § 475 HGB). Eine sog. salvatorische Klausel bezweckt die Aufrechterhaltung der Gültigkeit von Verträgen, für den Fall, dass einzelne Vertragsbestandteile unwirksam sind. Eine solche Rechtsfolge</p>

	<p>(Aufrechterhaltung des Vertrages) muss aber von den Vertragsparteien vereinbart werden. Nicht selten enthalten salvatorische Klauseln auch die Regelung, dass eine unwirksame Bestimmung durch eine wirksame ersetzt wird, die den wirtschaftlichen Zielsetzungen der Parteien am nächsten kommt. Schließlich kann eine salvatorische Klausel auch den Umgang mit Lücken im Vertrag regeln. Eine etwaige Lücke wäre dann etwa mit einer Vertragsanpassung zu füllen.</p>
<p>Pfandrecht des Verkehrsträgers</p>	<p>In Logistikverträgen sind gelegentlich Bestimmungen enthalten, welche die gesetzlichen Pfandrechte (etwa des Frachtführers aus § 440 HGB oder des Spediteurs aus § 464 HGB) abändern. Dahinter steht das Interesse des Auftraggebers die Versorgungssicherheit sicherzustellen. Eine Veränderung ist generell zulässig. Beachtet werden sollte, dass dem Logistikunternehmer bei Änderung zu seinen Lasten ein scharfes Schwert bei Streitigkeiten genommen wird. Es sollte daher geprüft werden, ob die Abänderung etwa mit Blick auf die Einschränkung von Pfandverwertungsrechten ausgewogen ist.</p>
<p>Abtretung von Deckungsansprüchen</p>	<p>Teilweise wird die Abtretung von Deckungsansprüchen in Logistikverträgen verlangt. Das ist grundsätzlich zulässig und nicht zustimmungsbedürftig. Es führt aber zu der Situation, dass auch Fragen zur Deckung mit Dritten und nicht mit dem Vertragspartner und Kunden erörtert werden müssen. Wenn die Abtretung von Deckungsansprüchen als Sicherheit gegenüber dem Kreditgeber / Vertragspartner des Logistikunternehmers genutzt wird, werden häufig noch weitere Informationspflichten des Versicherers gegenüber diesem Kreditgeber bzw. dem Vertragspartner mit aufgenommen (beispielsweise strenge Vorgaben zur Weitergabe der Information zu Zahlungsverzug, Gefahrerhöhung vom Versicherer an den Kreditgeber). Sie bergen das Risiko, dass eine eigentlich berechnigte Deckungsverweigerung wegen fehlender Informationsweitergabe scheitert. Diese sind deswegen in jedem Einzelfall genau zu prüfen und bei einer Zustimmung müssen zwingend Prozesse installiert werden, die diesen Informationspflichten genügen.</p>

7. Risikomanagement

<p>Welche grundlegende Frage stellt sich bei der Risikobewertung (z.B. Haftungsbeschränkungen, Höchsthaftungssummen, Vermögensschäden)?</p>	<p>Vor der Gewährung von Versicherungsschutz ist zu klären, ob und in welchem Umfang dieser vom Versicherer gewährt werden kann. Dazu werden die Risiken mit einer Risikoanalyse bewertet und die Gefahrenlage berücksichtigt.</p> <p>Erscheint das Risiko im Hinblick auf Limite und Haftungsbeschränkungen so begrenzt, bzw. so weitgehend, dass es im Rahmen des zu Grunde liegenden Wordings, z.B. den DTV-VHV hinreichend versichert werden kann? Sollte dies nicht der Fall sein, ist zu prüfen, ob individuelle Anpassungen der Limite und des Deckungsumfanges möglich sind.</p>
<p>Wie kann mit Blick auf die Versicherung der Risiken (Spartenbetroffenheit, Kombi-Lösungen etc.) vorgegangen werden?</p>	<p>Ergeben sich aus den zu erbringenden Leistungen (werkvertragliche / oder aus Dienstverschaffung etc.) bzw. aus dem Vertrag Risiken, die gar nicht oder nicht ohne Weiteres der Verkehrshaftungsversicherung zuzuordnen sind? Dann ist eine präzise Abstimmung mit den Kollegen der Sparte Betriebshaftpflichtversicherung/Umwelthaftpflichtversicherung zu empfehlen, um eine klare Trennung der Spartenbetroffenheit sicherzustellen. Insbesondere für den Bereich der sogenannten „speditionsunüblichen“ Leistungen gilt es möglichst eindeutig zu definieren, welche Risiken über die Verkehrshaftungsversicherung und welche über BHV/UHV oder gar eine Sachversicherung versichert werden können/sollten.</p>
<p>Anhand welcher Kriterien kann die Betroffenheit verschiedener Versicherungssparten geprüft werden?</p>	<p>Bis zu welchem Grad die Haftung für eine bestimmte Leistung aus einem Logistikvertrag im Rahmen der Verkehrshaftungsversicherung gedeckt werden kann, ergibt sich zum einen aus dem anzuwendenden Wording (z.B. Ziff. 1.1 DTV/VHV (Gegenstand der Versicherung), in Verbindung mit den unter Ziff. 1.4 angeführten Ausschlüssen). Zum anderen sind die jeweiligen hausinternen Zeichnungsrichtlinien zu beachten. Insoweit erfordern Logistikverträge je nach Umfang des jeweiligen Leistungskataloges einen intensiven Austausch mit den Kollegen anderer Sparten.</p>
<p>Wie kann mit dem Zusammentreffen verschiedener Sparten umgegangen werden?</p>	<p>Es ist eine präzise Trennung der Spartenzuordnung erforderlich, bzw. eine klare Definition, welche Tätigkeiten in welchem Rahmen über den Verkehrshaftungsversicherer versichert werden können, in Verbindung mit den unten genannten Summenzuordnungen. Diese Trennung wird durch die im Leitfaden bereitgestellte Tabelle erleichtert. Sollte sich die Verkehrshaftungsversicherung und auch die Betriebshaftpflichtversicherung bei demselben Versicherer befinden, empfiehlt es sich, dass die Kollegen sich zusammensetzen und die Tätigkeiten des konkreten Kunden den beiden Sparten zuordnen. Dies hat nicht nur für den</p>

	<p>Versicherer Vorteile, weil die Zuständigkeit damit klar ist und im Schadenfall schnell reagiert werden kann. Daneben profitiert auch das Logistikunternehmen, weil er schon bei der Verhandlung über den Logistikvertrag weiß, welche Limits, Prämien oder Selbstbehalte gelten oder wen er ggf. ansprechen kann.</p> <p>Eine solches Zusammentreffen von Verkehrshaftung und Betriebshaftpflicht geschieht insbesondere bei der Einbindung des Logistikunternehmens in den Produktionsprozess. Beispiele für besondere Risiken bei der Einbindung in den Produktionsprozess:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlerhafte Anbringung von Steckverbindungen → Produkthaftung (Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz) Es genügt bereits an dem Prozess der Herstellung oder dem Vertrieb von Waren beteiligt zu sein. • Haftung als Importeur der Ware, keine Abbedingung möglich (§ 14 ProdHaftG), ist eine Freistellung des Logistikunternehmens durch den AG möglich? Entstehen Rückrufkosten? • Das Logistikunternehmen kauft Ware an und bearbeitet diese für den Auftraggeber; er wird zum Zulieferer und trägt damit das wirtschaftliche Risiko → Kaufvertragliche Haftung <p>Legt man die DTV-VHV als Versicherungsbedingungen zugrunde, besteht für die hier angeführten Risiken grundsätzlich kein Versicherungsschutz.</p> <p>Bei dem Zusammentreffen verschiedener Höchsthaftungssummen ist es sinnvoll Limite zu prüfen und ggfls. deren Anwendungsbereiche präzise zu definieren und zuzuordnen.</p> <p>Wenn aus dem Vertrag bzw. der Anbahnung erkannt wird, dass Unternehmen und-/oder Läger außerhalb Deutschlands mitversichert werden sollen, muss für diese Länder eine individuelle Prüfung der Zulässigkeit der Versicherbarkeit vorgenommen werden. Sollen Niederlassungen des Logistikunternehmens im Ausland versichert werden, so sind die jeweiligen lokalen gesetzlichen und steuerlichen Regelungen zu beachten.</p> <p>In der Regel ist dies innerhalb der EU wegen der Dienstleistungsfreiheit (Freedom of Services (FOS)) unproblematisch, aber auch dies hängt von den Notifikationen des jeweiligen Versicherers ab. Außerhalb der EU wird eine Einzelprüfung nötig sein. Jedes Land hat eigene Zulässigkeitsregelungen. International ist dies nicht</p>
<p>Wie kann beim Zusammentreffen verschiedener Höchsthaftungssummen vorgegangen werden?</p>	
<p>Was ist bei im Ausland belegenen Risiken zu beachten?</p>	

	<p>vereinheitlicht. Viele Länder sind sogenannte „non-admitted“ Länder. Dies sind Länder, in denen der (deutsche) Versicherer ohne lokale Erlaubnis zum Geschäftsbetrieb durch die jeweilige Aufsichtsbehörde in dem betreffenden Land keine Risiken zeichnen darf. Wird dennoch eine Police für ein in diesem Land belegenes Risiko ausgestellt, drohen Versicherer, Makler und Logistikunternehmen Geld- und Haftstrafen wegen Verletzung des lokalen Versicherungsaufsichtsrechts.</p> <p>Eventuell muss ein internationales Versicherungsprogramm („IVP“) für das Logistikunternehmen aufgebaut werden, mit dem die Risiken abgesichert werden.</p> <p>Unabhängig hiervon muss bei der Versicherung von ausländischen Risiken <u>immer</u> geprüft werden, an welche nationale Behörde die Versicherungsteuer abgeführt werden muss und welche Steuer eigentlich anzuwenden ist.</p>
--	--

8. Anhang: Tätigkeitenliste

Im Anhang sind Tätigkeiten tabellarisch aufgeführt, die derzeit in der Logistik gängig sind. Die Tabellen sind sowohl alphabetisch sortiert als auch thematisch sortiert zur Verfügung gestellt. Die Tätigkeiten sind mit einem Hinweis versehen, ob Versicherbarkeit in einer Verkehrshaftungsversicherung auf Basis der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 (Stand Mai 2020) gegeben ist. Der Hinweis hat keinen Anspruch auf Richtigkeit, sondern ist nur eine unverbindliche Einordnung der Tätigkeiten. Daher ist immer im Einzelfall zu prüfen, ob Versicherungsschutz unter dem konkreten Versicherungsvertrag besteht.

*) Versicherbarkeit in einer Verkehrshaftungsversicherung im Rahmen der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011. Über die tatsächliche Versicherung in einem konkreten Versicherungsvertrag ist damit keine Aussage getroffen. Die Prüfung erfolgt jeweils im konkreten Einzelfall.

***) Versicherungsschutz ist über die DTV-AVB Zoll 2005/2018 möglich.

alphabetisch sortiert

Tätigkeit	VKH*
3D Druck: Erstellung von Bauteilen und Produkten im 3D-Druck	nein
Abfälle: Beförderung von Abfällen	ja
Abfälle: Einsammeln von Abfällen in besonderen Recyclingsystemen	ja
Abfälle: Sortieren	nein
Abfallmanagement	nein
Ablängen (Rohre, Seile etc.)	nein
Abschluss einer Transport- oder Warenversicherung für Auftraggeber	ja
Abschluss von Spedition-, Fracht- u. Lagerverträgen	ja
Abwicklung des elektronischen Zahlungsverkehrs	nein
Anheben mittels Kran	ja
Ankauf der einzulagernden Waren und späterer Verkauf an den Auftraggeber	nein
Anlieferung an das Montageband	ja
Anlieferung an die Produktion des Kunden durch mehr als werksinternen Transport	ja
Anlieferung an die Produktion des Kunden durch werksinternen Transport	ja
Annahme von Schadenreklamationen im Auftrag des Kunden	nein
Arbeitnehmerüberlassung	nein
Aufbau und Installation von technischen Geräten (z.B. Küche)	nein
Aufbereiten: Puppen, Toppen, Tunneln	nein
Aufbügeln	nein
Aufstellen von Verkaufsdetails in den Verkaufsräumen des Empfängers	nein
Auftragsannahme für den Kunden	nein
Aus- und Umpacken von Waren (i.V.m. Verkehrsvertrag)	ja
Ausfuhrbestimmungen prüfen	ja
Ausgangskontrolle: Überprüfung auf Schäden	ja
Auspacken von Waren als isolierte Leistung (losgelöst von einem Verkehrsvertrag)	nein
Austausch (Beipackzettel, Bedienungsanleitungen, Zubehörteile)	nein
Bankeinzug	nein
Batterien oder Akkus laden	nein
Be- u. Entladen von Waren im Rahmen eines Verkehrsvertrages	ja
Be- und Entladen von Waren als isolierte Leistung (losgelöst von einem Verkehrsvertrag)	ja
Beförderung	ja
Behältersteuerung	nein
Beifügung von Bedienungsanleitungen, Herstellerhinweisen, Beipackzetteln	nein
Beladung	ja
Bemusterung	nein
Beratung	nein

Tätigkeit	VKH*
Beschaffung von Vorprodukten	nein
Bestücken von kundenspezifischen Ladungsträgern	ja
Bestücken von kundenspezifischen (Verkaufs-)Displays	nein
Bewegen der Waren während der Einlagerung	ja
Bilden von Ladeeinheiten	ja
Bonitätsprüfungen	nein
Buchhaltung	nein
Buchungen in Warenwirtschaftssystemen (eigenes)	ja
Buchungen in Warenwirtschaftssystemen (fremdes)	nein
Callcenter	nein
Completely Knock Down (CKD)	nein
Container: Anschluss an Stromversorgung (z.B. Kühlcontainer)	ja
Container: Aufbereiten	nein
Container: Laschen	ja
Container: Prüfung auf Schäden	ja
Demontage	nein
Display: Herstellen von Verkaufsdetails	nein
Distribution	ja
Dokumentation von Schnittstellenkontrollen	ja
Dokumentenerstellung (Dokumente für den Transport)	ja
eCommerce-Abwicklung	nein
Einbau von Teilen	nein
Einfuhrbestimmungen prüfen	ja
Eingangskontrolle: Überprüfung auf Schäden	ja
Einkauf von Materialien / Produkten im Kundenauftrag (in Kommission)	nein
Einlagerung	ja
Einräumen in die Regale des Empfängers	nein
Einreihung in den Warentarif (Zoll)	ja
Einstellungen an Fertigprodukten vornehmen	nein
Einzelkontrolle der Waren anhand von Mustern	nein
Elektrik: vorgegebene Spannung aufrecht erhalten	nein
Entfernen der Transportverpackung	ja
Entladung	ja
Entsorgung	nein
Ersatz von Verschleißteilen	nein
Ersatzteilversorgung: Distribution der Ersatzteile	ja
Erstellen von Transportdokumenten	ja
Erstellen von Zolldokumenten	ja
Etikettieren für den Transport	ja
Etikettieren für den Verkauf	nein

Tätigkeit	VKH*
Fahrzeugpflege	nein
Fahrzeugreparatur	nein
Fakturierung für den Kunden	nein
Filtern oder Sieben (Reinigen)	nein
Fiskalvertretung	nein
Frachtbrief (Erstellung)	ja
Frachtraum buchen	ja
Frachtvermittlung	ja
Funktionsprüfung	nein
Garantiezusagen	nein
Gestellung an der Zollstelle	ja
Gewährleistungsaufgaben	nein
Handelsrechnung (Erstellung)	nein
Herstellung und Vertrieb von Fahrzeugen, Wechsellaufbauten, Containern usw.	nein
Information und Eingreifen bei Abweichungen von vereinbarten Sollvorgaben (Supply Chain Event Management)	nein
Inkasso (keine Nachnahme)	nein
Installation von Waren (z.B. E-Herden, Waschmaschinen)	nein
Internetshop (Betreiben)	nein
Inventuren im eigenen Lager	ja
isolierter Verpackungsauftrag (kein eigener Verkehrsvertrag)	nein
Just-in-sequence-Gestellung	ja
Just-in-sequence-Lieferung	ja
Just-in-time-Gestellung	ja
Just-in-time-Lieferung	ja
Kennzeichnung der Waren (z.B. Preis, Herkunft)	nein
Kennzeichnung und Deklaration von Sonderabfällen	nein
Kommissionierung	ja
Kompletieren von Fahrzeugen	nein
Konfektionierung	nein
Konfiguration technischer Geräte aufgrund von Kundenspezifikationen	nein
Kontrolle und Einhalten einer bestimmten Lagertemperatur oder Luftfeuchtigkeit	ja
Konzeption und Anbindung an EDV-Schnittstellen	nein
Kraftfahrzeug: waschen säubern u. einwachsen	nein
Kraftfahrzeuge: Zusammenbau von Reifen und Felgen	nein
Kran: Anheben mittels eines Krans	ja
Kran: Aufbau und Instandsetzung von Kranaufbauten	nein
Kran: Betrieb einer Krananlage für eigene Zwecke zum Beladen der Fahrzeuge	ja
Kran: Betrieb einer Krananlage für fremde Zwecke	ja
Kundenstamm verwalten	nein
Labeln für den eigenen Verkehrsvertrag	ja

Tätigkeit	VKH*
Labeln für den Kunden (z.B. Preis, Herkunft, Inhalt)	nein
Ladestandskontrolle Akkus	nein
Ladungssicherung	ja
Ladungssicherung: Überprüfung	ja
Lager: Aufnahme der Güter in das Warenwirtschaftssystem des Einlagerers	nein
Lager: Aufnahme der Güter in das Warenwirtschaftssystem des Lagerhalters	ja
Lagereinrichtung: Stellen von Lagereinrichtung in fremden Lägern	nein
Lagerung aus Produktion (Lagerung als Hersteller)	nein
Lagerung: Bestandsführung	ja
Lagerung: isolierte Lagerung (d.h. losgelöst von einer Beförderung)	ja
Lagerung: Lagerung transportbedingt (in Verbindung mit einer Beförderung)	ja
Lagerung: Zwischenlagerung	ja
Laschen von Containern (in Verbindung mit einer Beförderung)	ja
Lieferfrist: garantierte Zeitfenster	nein
Logistikoptimierung	nein
Marktforschung für Produkt	nein
Marktforschung für Transportmittel	nein
Materialflussplanung für den Kunden	nein
Messebau	nein
Mischen von Granulaten, Flüssigkeiten	nein
Montage	nein
Nachnahme: Einziehen und Transfer von Nachnahmebeträgen	ja
Neutralisieren von Waren	nein
Paletten: Aufbereiten	nein
Palettenorganisation	nein
Personalservices	nein
Pflege der Datenbanken des Auftraggebers	nein
Pflege der Regale beim Kunden (z.B. Kontrollen des MHD, Mengenkontrollen)	nein
Pflege des Kundenstamms des Kunden	nein
physische Kontrolle der Ware auf Qualität	nein
physische Kontrolle der Waren auf Vollständigkeit und äußerliche Unversehrtheit	ja
Pick & Pack	ja
Picken: Bündeln, Labeln, Verteilen	ja
Planung und Disposition der Fahrzeuge des Kunden	nein
Preisauszeichnung	nein
Produktmodifikationen (z.B. für das Bestimmungsland)	nein
Prozesssteuerung für den Kunden	nein
Qualitätskontrolle	nein
Rechnungserstellung	nein

Tätigkeit	VKH*
Regalservice: (benannte Tätigkeiten wie Einfüllen; Auffüllen; Haltbarkeit, Menge kontrollieren)	nein
Reifenlassen von Obst	nein
Reinigung von Produktionsanlagen	nein
Rekonditionierung von Retouren	nein
Reparatur beim Empfänger	nein
Reparaturen von eingelagerten Waren	nein
Retouren: Beförderung	ja
Retouren: Prüfung auf Transportschäden	ja
Retouren: Reklamationsbearbeitung für Auftraggeber	nein
Retouren: Reparatur	nein
Retourenabwicklung: IT-Verarbeitung der Retouren	nein
Sanierung, Aufarbeitung von Waren	nein
Schadenbearbeitung für Auftraggeber ohne zugehörigen Verkehrsauftrag	nein
Schadenbearbeitung: Regressdurchführung für Auftraggeber mit Verkehrsauftrag	ja
Schiffsmakler: Tätigkeit als Schiffsmakler	nein
Semi Knock Down (SKD)	nein
Sendungserfassung	ja
Sendungsverfolgung (Tracking & Tracing)	ja
Servicecenter	nein
Sicherheitskontrollen an der Ware für anschließende Flugreise (Reglementierter Beauftragter)	nein
Silo: Reinigung	nein
Software: Weiterentwicklung	nein
Sortieren	nein
Speditionsauftrag	ja
Statistiken für den Auftraggeber erstellen	nein
Stauereien (in Verbindung mit einem Verkehrsvertrag)	ja
Steckverbindungen von Elektronikteilen herstellen	nein
Stellen von Zollbürgschaften	nein
Steuerung von Informationsströmen des Kunden (z.B. zu seinen Endkunden, zu seinen Lieferanten usw.)	nein
Tankreinigung	nein
Tankstelle (Betrieb)	nein
Tarifierung der Waren für den Zollsatz**	nein
technische Überprüfung der Waren (ohne spezifische Warenkenntnisse)	nein
Temperaturaufzeichnungen (Dokumentierung)	ja
Temperaturüberwachung im Lager	ja
Temperaturüberwachung während des Transports	ja
Tracking and Tracing	ja
Transportbehältersteuerung	nein
Transporthilfsmittel: Abholung	ja

Tätigkeit	VKH*
Transporthilfsmittel: Funktions- und Qualitätsprüfung	nein
Transporthilfsmittel: Gestellung	nein
Transporthilfsmittel: Pfandabrechnung	nein
Transporthilfsmittel: Prüfung der Anzahl	nein
Transporthilfsmittel: Reinigung	nein
Transporthilfsmittel: Reparaturen	nein
Transporthilfsmittel: Rückführung	ja
Transportkapazität: Zusage von Transportkapazität	nein
Transportmittel: Beratung	nein
Transportunternehmen: Beratung	nein
Transportweg: Beratung	nein
Trocknen z.B. von Getreide	nein
Übergabe an den Abholer	ja
Übernahme von Beauftragtenfunktionen	nein
Überprüfen der Ladungssicherung	ja
Überprüfen von Stückzahlen	ja
Überprüfen von Teilidentitäten	nein
Umbau von Geräten (Netzteile, Stecker, Anschlüsse)	nein
Umbauten von Kraftfahrzeugen	nein
Umetikettieren	nein
Umlagerung	ja
Umpallettieren der Waren	ja
Umsetzen von Möbeln, Maschinen usw.	ja
Vermischen verschiedener Waren	nein
Verpackung der Ware für den eigenen Transport	ja
Verpackung der Ware für den fremden Transport	nein
Verpackung der Ware: Verkaufsverpackung	nein
Verpackung: Beratung	nein
Verpackung: Prüfung der Verpackung auf Unversehrtheit	ja
Verschleißteile ersetzen	nein
Verschrauben oder Verkleben von Bauteilen	nein
Verwaltung von nicht eigenem Lagerplatz	nein
Verwertung / Recycling	nein
Verwertung von schadhafte u. übrig gebliebenen Gütern	nein
Verwiegen von Grundstoffen	nein
Verzollung**	nein
Verzollungsklassifizierung / Eintarifierung**	nein
Vorkommissionieren für die Produktion	nein
Ware: Bestellung im eigenen Namen für eigene Rechnung	nein
Ware: Bestellung im eigenen Namen für fremde Rechnung	nein
Ware: Montieren, Zusammenbauen etc.	nein
Ware: Umpacken der Ware	ja
Wartung	nein

Tätigkeit	VKH*
Zahlungskontrolle	nein
Zertifizierung	nein
Zoll: Gestellung von Zollgut	ja
Zoll: Verbringen in das Zollgebiet der Gemeinschaft	ja
Zoll: Verzollung**	nein
Zoll: Zollbürgschaft stellen**	nein

Tätigkeit	VKH*
Zolllager: Betreiben eines Zolllagers**	nein
Zollpapiere (Erstellung)**	nein
Zusammenstellen von Bausätzen	nein
Zuschneiden	nein

thematisch sortiert

Transport

	Vorbereitung	VKH*	Beförderung	VKH*	Nachbereitung	VKH*	Sonstiges	VKH*
Transport	Abfälle: Einsammeln von Abfällen in besonderen Recyclingsystemen	ja	Abfälle: Beförderung von Abfällen	ja	Abfälle: Sortieren	nein	Abschluss einer Transport- oder Warenversicherung für Auftraggeber	ja
	Aus- und Umpacken von Waren (i.V.m. Verkehrsvertrag)	ja	Anlieferung an das Montageband	ja	Installation von Waren (z.B. E-Herden, Waschmaschinen)	nein	Abschluss von Spedition-, Frachtverträgen	ja
	Bilden von Ladeeinheiten	ja	Anlieferung an die Produktion des Kunden durch mehr als werksinternen Transport	ja	Just-in-sequence-Gestellung	ja	Abwicklung des elektronischen Zahlungsverkehrs	nein
	Etikettieren für den Transport	ja	Anlieferung an die Produktion des Kunden durch werksinternen Transport	ja	Just-in-sequence-Lieferung	ja	Annahme von Schadenreklamationen im Auftrag des Kunden	nein
	Etikettieren für den Verkauf	nein	Anheben mittels Kran	ja	Just-in-time-Gestellung	ja	Arbeitnehmerüberlassung	nein
	Frachtraum buchen	ja	Kran: Aufbau und Instandsetzung von Kranaufbauten	nein	Just-in-time-Lieferung	ja	Auftragsannahme für den Kunden	nein
	Frachtvermittlung	ja	Be- und Entladen von Waren als isolierte Leistung (losgelöst von einem Verkehrsvertrag)	ja	Lieferfrist: garantierte Zeitfenster	nein	Ausfuhrbestimmungen prüfen	ja
	isolierter Verpackungsauftrag (kein eigener Verkehrsvertrag)	nein	Beförderung	ja	Messebau	nein	Bankeinzug	nein
	Kran: Betrieb einer Krananlage für eigene Zwecke zum Beladen der Fahrzeuge	ja	Beladung	ja	Montage	nein	Beratung	nein
	Labeln für den eigenen Verkehrsvertrag	ja	Einfuhrbestimmungen prüfen	ja	Rekonditionierung von Retouren	nein	Bonitätsprüfungen	nein
	Labeln für den Kunden (z.B. Preis, Herkunft, Inhalt)	nein	Ersatzteilversorgung: Distribution der Ersatzteile	ja	Reparatur beim Empfänger	nein	Buchhaltung	nein
	Ladungssicherung	ja	Gestellung an der Zollstelle	ja			Callcenter	nein
	Pick & Pack	ja	Retouren: Beförderung	ja			Dokumentation von Schnittstellenkontrollen	ja
Picken: Bündeln, Labeln, Verteilen	ja	Retouren: Prüfung auf Transportschäden	ja			Dokumenten-erstellung (Dokumente für den Transport)	ja	

Vorbereitung	VKH*
Sendungserfassung	ja
Stauereien (in Verbindung mit einem Verkehrsvertrag)	ja
Tarifierung der Waren für den Zollsatz**	nein
Überprüfen der Ladungssicherung	ja
Überprüfen von Stückzahlen	ja
Überprüfen von Teilidentitäten	nein
Vermischen verschiedener Waren	nein
Verpackung der Ware für den eigenen Transport	ja
Verpackung der Ware für den fremden Transport	nein
Verpackung der Ware: Verkaufsverpackung	nein
Verpackung: Beratung	nein
Verpackung: Prüfung der Verpackung auf Unversehrtheit	ja

Beförderung	VKH*
Retouren: Reklamationsbearbeitung für Auftraggeber	nein
Sendungsverfolgung (Tracking & Tracing)	ja
Temperaturaufzeichnungen (Dokumentierung)	ja
Temperaturüberwachung während des Transports	ja
Umsetzen von Möbeln, Maschinen usw.	ja
Zoll: Verbringen in das Zollgebiet der Gemeinschaft	ja

Nachbereitung	VKH*
---------------	------

Sonstiges	VKH*
Einreihung in den Warentarif (Zoll)	ja
Fakturierung für den Kunden	nein
Fiskalvertretung	nein
Frachtbrief (Erstellung)	ja
Inkasso (keine Nachnahme)	nein
Kundenstamm verwalten	nein
Nachnahme: Einziehen und Transfer von Nachnahmebeträgen	ja
Schadenbearbeitung für Auftraggeber ohne zugehörigen Verkehrsauftrag	nein
Pflege des Kundenstamms des Kunden	nein
Schiffsmakler: Tätigkeit als Schiffsmakler	nein
Servicecenter	nein
Sicherheitskontrolle an der Ware für anschließende Flugreise (Reglementierter Beauftragter)	nein
Speditionsauftrag	ja
Statistiken für den Auftraggeber erstellen	nein
Stellen von Zollbürgschaften	nein
Steuerung von Informationsströmen des Kunden (z.B. zu seinen Endkunden, zu seinen Lieferanten usw.)	nein
Transportkapazität: Zusage von Transportkapazität	nein
Transportunternehmen: Beratung	nein

	Vorbereitung	VKH*

Beförderung	VKH*
-------------	------

Nachbereitung	VKH*
---------------	------

Sonstiges	VKH*
Transportweg: Beratung	nein
Verzollung**	nein
Verzollungs- klassifizierung / Eintarifierung**	nein
Zoll: Gestellung von Zollgut	ja
Zoll: Verzollung**	nein
Zoll: Zollbürgschaft stellen**	nein
Zollpapiere (Erstellung)**	nein

Lager

	Wareneingang	VKH*	Lagerung	VKH*	Auslagerung	VKH*	sonstiges	VKH*
Lager	Entladung	ja	Auspacken von Waren als isolierte Leistung (losgelöst von einem Verkehrsvertrag)	nein	Ausgangskontrolle: Überprüfung auf Schäden	ja	Abschluss von Spedition-, Lagerverträgen Spedition	ja
	Buchungen in Warenwirtschaftssystemen (eigenes)	ja	Austausch (Beipackzettel, Bedienungsanleitungen, Zubehörteile)	nein	Display: Herstellen von Verkaufsdisplays	nein	Ankauf der einzulagernden Waren und späterer Verkauf an den Auftraggeber	nein
	Buchungen in Warenwirtschaftssystemen (fremdes)	nein	Batterien oder Akkus laden	nein	Distribution	ja	Aufbereiten: Puppen, Toppen, Tunneln	nein
	Eingangskontrolle: Überprüfung auf Schäden	ja	Beifügung von Bedienungsanleitungen, Herstellerhinweisen, Beipackzetteln	nein	Einräumen in die Regale des Empfängers	nein	Aufbügeln	nein
	Einlagerung	ja	Bemusterung	nein	Kennzeichnung der Waren (z.B. Preis, Herkunft)	nein	Behältersteuerung	nein
	Entfernen der Transportverpackung	ja	Bewegen der Waren während der Einlagerung	ja	Kommissionierung	ja	eCommerce-Abwicklung	nein
	Entladung	ja	Demontage	nein	Konfektionierung	nein	Handelsrechnung (Erstellung)	nein
	Funktionsprüfung	nein	Einbau von Teilen	nein	Pflege der Regale beim Kunden (z.B. Kontrollen des MHD, Mengenkontrollen)	nein	Information und Eingreifen bei Abweichungen von vereinbarten Sollvorgaben (Supply Chain Event Management)	nein
	Lager: Aufnahme der Güter in das Warenwirtschaftssystem des Einlagerers	nein	Gewährleistungsaufgaben	nein	Regalservice: (benannte Tätigkeiten wie Einfüllen; Auffüllen; Haltbarkeit, Menge kontrollieren)	nein	Internetshop (Betreiben)	nein
	physische Kontrolle der Ware auf Qualität	nein	Inventuren im eigenen Lager	ja	Übergabe an den Abholer	ja	Konzeption und Anbindung an EDV-Schnittstellen	nein
	physische Kontrolle der Waren auf Vollständigkeit und äußerliche Unversehrtheit	ja	Kompletieren von Fahrzeugen	nein	Vorkommissionieren für die Produktion	nein	Logistikoptimierung	nein
			Konfiguration technischer Geräte aufgrund von Kundenspezifikationen	nein	Zusammenstellen von Bausätzen	nein	Prozesssteuerung für den Kunden	nein
			Kontrolle und Einhalten einer bestimmten	ja			Rechnungserstellung	nein

	Wareneingang	VKH*	Lagerung	VKH*	Auslagerung	VKH*	sonstiges	VKH*
			Trocknen z.B. von Getreide	nein				
			Umbau von Geräten (Netzteile, Stecker, Anschlüsse)	nein				
			Umbauten von Kraftfahrzeugen	nein				
			Umetikettieren	nein				
			Umlagerung	ja				
			Umpallettieren der Waren	ja				
			Verschrauben oder Verkleben von Bauteilen	nein				
			Ware: Montieren, Zusammenbauen etc.	nein				
			Ware: Umpacken der Ware	ja				
			Zuschneiden	nein				

Transporthilfsmittel

Transporthilfsmittel	Vorbereitung		VKH*		Beförderung		VKH*		Nachbereitung		VKH*		sonstiges		VKH*		
	Container: Anschluss an Stromversorgung (z.B. Kühlcontainer)		ja							Tankreinigung		nein			Behältersteuerung		nein
	Transporthilfsmittel: Abholung		ja							Transporthilfsmittel: Funktions- und Qualitätsprüfung		nein			Bestücken von kundenspezifischen Ladungsträgern		ja
	Transporthilfsmittel: Gestellung		nein							Transporthilfsmittel: Reinigung		nein			Container: Aufbereiten		nein
	Transporthilfsmittel: Prüfung der Anzahl		nein							Transporthilfsmittel: Reparaturen		nein			Container: Laschen		ja
										Transporthilfsmittel: Rückführung		ja		Container: Prüfung auf Schäden		ja	
														Herstellung und Vertrieb von Fahrzeugen, Wechselaufbauten, Containern usw.		nein	
														Paletten: Aufbereiten		nein	
														Palettenorganisation		nein	
														Planung und Disposition der Fahrzeuge des Kunden		nein	
														Transporthilfsmittel: Pfandabrechnung		nein	
														Transportmittel: Beratung		nein	

9. Stichwortverzeichnis

A

Abtretung von Deckungsansprüchen	40
ADSp	16, 23
Allgemeines	8
An die Produktion angeschlossenes Lager und in der Produktionsstätte integrierte Lagerplätze	19
Anforderungen an die Lagerstätte	17
Arbeitsmittel	16
Art der Güter	13
Aufrechnung	38

B

Bandstillstand	29
Begrenzung der Haftung je Schadenfall/Schadensereignis	24
Begrifflichkeiten im Logistikvertrag	9
Bereichstrennung bei Lagerung und Bearbeitung	19
Beteiligte	12
Betroffenheit verschiedener Versicherungssparten	41

D

Dritthaftung/Regressverzicht/Freistellung	25
---	----

E

Eigenes Stammpersonal	20
Eigenschäden	28
Eigentumsverhältnisse	18
Ein- und Auslagerung	19
Einbindung des Versicherers	11
Einleitung	3
Einsatz neu entwickelter Software	22

F

Faustformel: Kern & Ermöglichung	14
Fristen (Reklamation/Verjährung)	26

G

Garantie	37
Gegenstand und Inhalt des Leitfadens	3
Genehmigungen und Einhaltung von Recht und Verhaltensregeln	36
Gerichtsstand/Streitbeilegung	38
Gesetzliche Haftung im Vergleich zur beschränkten Haftung durch AGB und Individualvereinbarungen	23
Gewährleistung	32
Güter	13
Güter/Tätigkeiten/Ort der Leistungserbringung/Personal/IT	13

H

Haftung	23
Haftung als Auftraggeber	31
Haftungsregelungen im Vertrag	23
Haftungsregelungen und Leistungsbeschreibung	25
Höchsthaftungssummen	42
Höhere Gewalt im Logistikvertrag	34

I

Im Ausland belegene Risiken	42
Inventur	32
IT	21

K

Kontraktlogistik	6
Komplexe Vertragsformen	8

L

Lager	17
Lager des Auftraggebers	18
Lagertechnik/ -ausstattung	17
Leistungsfelder in der Logistik	5
Leistungsnachweise mit Dokumenten/Unterlagen	38
Logistik	3
Logistik-AGB	14
Logistikbranche	4
Logistikvertrag	8

M

Moderne Erscheinungsformen von Logistikleistungen	6
---	---

N

Notfallplan bei Störungen	20
Nutzung des Lagers durch mehrere Parteien	19

O

Ort der Leistungserbringung	16
Orientierung an ADSp & Logistik AGB	16

P

Pauschalierter Schadenersatz/	27
Personal	20
Personal des Auftraggebers	21
Personenkreis, der mit dem IT-System arbeitet	22
Pfandrecht des Verkehrsträgers	40
Präambel	9
Prüfung des gesamten Vertrages	10

R

Rangfolge von Haftungsregelungen	25
Rechtswahl	38
Regelung zu Tätigkeiten in den DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011	15
Regelungen zu Vermögensschäden	25
Risikobewertung	44
Risikomanagement	41

S

Salvatorische Klausel	39
Schadenfeststellung	28
Schiedsklausel	39

Serienschaden.....	31
Sonstige (Neben-) Pflichten.....	37
Sonstiges	36
sonstiges technisches Equipment.....	17
Spartenbetroffenheit	41
Subunternehmer	21, 36

T

Tätigkeiten.....	14
Tätigkeitenliste.....	15, 44
Termingebundenheit.....	19
Transportmittel.....	16

U

Umschlagsgerät.....	16
Unterlagen	9

V

Verpackung	13
------------------	----

Vertragsentwürfe.....	10
Vertragsformen.....	8
Vom Auftraggeber überlassenes Personal.....	20
Vom Auftraggeber übernommenes Personal	20
Vorgaben des Auftraggebers zu Tracking and Tracing	21
Vorgaben des Auftraggebers zur IT.....	21
Vorgaben zur Versicherung	37

W

Wartung der Hard- und Software des Logistikunternehmens	22
Werte der Güter / Kumul / Lager	13

Z

Zahlen, Daten.....	5
Zolllager.....	18
Zugriff auf Ausrüstung durch den Auftraggeber	17
Zusammentreffen verschiedener Sparten	41
Zweck und Hintergrund des Leitfadens	3