

# SPEDLOGSWISS RISK

Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen · Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique  
Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica · Swiss Freight Forwarding and Logistics Association

## Risk-Bulletin 03/2018

Eine Information der Kommission Recht und Versicherung KRV\*

### Beste Practice bei der Auswahl von Subunternehmern

Die meisten Spediteure und Transportunternehmen beauftragen für ihre Transportaufträge zum Grossteil externe Subunternehmer.

Der Erfolg des Transport- und Logistikdienstleisters ist deshalb eng verbunden mit der Qualität dieser Subunternehmer. Deshalb ist es wichtig, dass alle vom Spediteur übernommenen Pflichten möglichst deckungsgleich an den Subunternehmer weitergegeben werden.

### Vertrag zwischen Spediteur und Kunde

Spot-Offerten stellen normalerweise auf die AB SPEDLOGSWISS als Vertragskonditionen ab. Es ist darauf zu achten, dass diese auch zwischen Spediteur und Frachtführer zur Anwendung kommen.

- **ASTAG-Bedingungen:** Der Verfasser vertritt die Ansicht, dass die ASTAG-Bedingungen bei Fuhrunternehmern auch akzeptiert werden können. Die Haftung ist hier mit CHF 15,- pro kg sogar etwas höher als bei den AB SPEDLOGSWISS mit 8.33 SZR pro kg. Es besteht somit keine Haftungslücke. In diesem Zusammenhang soll auch auf das Risk Bulletin 07/2016 verwiesen werden.

Bei einem speziellen Vertrag mit einem Kunden, der nicht auf die AB SPEDLOGSWISS abstellt, können sich folgende Konstellationen ergeben:

- **Der Kunde schliesst „Subcontracting“ aus.** Dies würde es dem Spediteur vielfach verunmöglichen, den Vertrag zu erfüllen. Setzt der Spediteur trotz eines Ausschlusses einen Subunternehmer (Subcontractor) ein, so würde er bei Schäden, welche durch den Subcontractor verursacht wurden, unlimitiert haften. Ein solcher Vertragspassus ist deshalb aus Risikoüberlegungen abzulehnen.
- **Der Kunde möchte jeden Subunternehmer einzeln "bestätigen“.** Die Akzeptanz dieser häufigen Klausel hängt von der Anzahl der Subunternehmer ab. Besonders im Landfrachtbereich mit einer Vielzahl von Transportunternehmen ist diese Anforderung schwer zu erfüllen.

Am besten ist es, den Auftraggeber über diese ungünstige Konstellation zu informieren und damit diese Verpflichtung abzulehnen. Es ist vielmehr die Aufgabe des Spediteurs, seine Subunternehmer selbst und unabhängig auszuwählen.

Bei Akzeptanz dieser Klausel besteht ausserdem folgendes Risiko: Ein Strassenfrachtführer wurde ohne Rücksprache mit dem Kunden beauftragt und verursacht einen Schaden. Der Spediteur hat grob fahrlässig gehandelt, da er sich nicht an eine Vertragsabmachung gehalten hat und wird damit vollumfänglich haftbar.

- **Der Kunde überlässt dem Spediteur die Auswahl der Subunternehmer.** Die beste Option. Auch die für alle sinnvollste Lösung, da der Spediteur sein Umfeld der Subunternehmen selbst am besten kennt. Sollte im Vertrag nichts zur Auswahl von Subunternehmern erwähnt sein, so hätte der Spediteur ebenfalls freie Hand.

## Back- to - Back Bedingungen mit den Subunternehmern:

Die Kundenbeziehung und der Vertrag mit dem Subunternehmer sind getrennte Konstellationen. Soweit möglich, sollten Anforderungen aus der direkten Kundenbeziehung eins zu eins an den Subunternehmer weitergegeben werden. Lücken gehen zu Lasten des Logistikunternehmens. Nur so können Haftungslücken vermieden werden, für die der Spediteur sonst einzustehen hätte und gegenüber dem Kunden haftbar wäre.

Probleme bei der Weitergabe von Pflichten (Standard operational Procedures - SOPs) können aufgrund spezieller Abmachungen mit den Kunden entstehen, die der Subunternehmer nicht erfüllen kann. Deshalb empfiehlt es sich, für solche Fälle bereits im Vorfeld Abweichungsregeln zu definieren.

## Grundlegende Bedingungen für Verträge mit Subunternehmern (Anforderungskatalog)

- **Haftung:** Bei Schäden an der Ware richtet sich die Haftung des Subunternehmers – wenn vereinbart – nach nationalen Marktstandards wie die AB SPEDLOGSWISS oder nach internationalen Konventionen wie „CMR“, „Montrealer Übereinkommen“ oder den „Haag-Visby Regeln“. Diese können bei grober Fahrlässigkeit des Subunternehmers jedoch durchbrochen werden. Deshalb sind Transporte mit Werten, welche die Versicherungsdeckungen der Logistikunternehmen überschreiten, speziell im Auge zu behalten und mit den Transportversicherern zwecks Summenanpassung zu besprechen.
- **Versicherung:** Die Verkehrshaftungsversicherung für Frachtführer deckt Schäden an der Ware, die durch ihn selber verursacht wurden: Hier ist auf eine ausreichend hohe Versicherungssumme beim Subunternehmer zu achten.
  - Die Summe sollte nicht niedriger sein als die zu transportierenden Warenwerte.
  - Die Deckung sollte keine wesentlichen Einschränkungen bei grober Fahrlässigkeit haben
  - Der Spediteur sollte sich die Zahlung der Versicherungsprämie durch den Subunternehmer bestätigen lassen
  - Bei ausländischen Subunternehmern sollte eine übersetzte Fassung der Versicherungspolice vorgelegt werden. Daraus muss hervorgehen, ob Deckungsschutz auch bei grober Fahrlässigkeit besteht (Art 29 CMR) und welche Beschränkungen sonst noch bestehen

**Exkurs: Beispiel einer Versicherungsklausel:****Versicherung**

Der Beauftragte ist verpflichtet, folgende Versicherungsdeckungen, die für seine Tätigkeiten erforderlich sind, abzuschliessen. Der Beauftragte bestätigt mit diesem Vertrag das Bestehen der folgenden Deckungen und die Bezahlung der Versicherungsprämien.

**1. Frachtführerhaftpflichtversicherung**

Die Versicherungssumme pro Schadenfall beträgt maximal: CHF 500'000.--  
(**Anmerkung:** Versicherungssumme sollte dem Warenwert entsprechen)

**2. Betriebshaftpflichtversicherung**

Die Versicherungssumme pro Schadenfall beträgt maximal: CHF 10 Mio.

Der/die Beauftragte muss dem Auftraggeber eine Kopie der Versicherungspolice sowie einen Zahlungsbeleg über die Versicherungsprämie vorlegen.

- **Genehmigungen und Lizenzen:** Diese richten sich nach der Art der Waren, z.B. bei Gefahrgütern.
  - **Retentionsrecht:** das Sicherungsrecht des Gläubigers sollte explizit ausgeschlossen werden. Sollte der Frachtführer z.B. aufgrund noch nicht eingegangener Bezahlung die zu transportierende Ware einbehalten, können auf den Spediteur Schadenersatzforderungen wegen Verzug zukommen.
  - **Schadenforderungen wegen abgesagter Transportaufträge:** Solche Forderungen sollten ausgeschlossen werden. Bei kurzfristigen Stornierungen sollten die Entschädigungen auf einen sinnvollen Pauschalbetrag limitiert werden.
  - **Verpflichtungen des Frachtführers aus der Kundenorder:**
    - Be- und Entladen
    - Die Lieferung und Annahme der Sendung bestätigen
    - Die Lieferung nur an berechnete Personen aushändigen
    - Die Sendung auf Vollständigkeit, Kennzeichnung, Beschädigung von Siegeln oder der Ware untersuchen. Es ist zu definieren, ob diese Kontrollen bei Entgegennahme und Ablieferung oder auch bei jeden Zwischenschritt wie Umladen zu erfolgen haben.
    - Transportbestimmungen (Art der Fahrzeuge, Anzahl Fahrer, Verzurren/Fixieren etc.)
    - Für die Art der Güter (Valoren, ADR, Kehrlicht) die erforderlichen Zertifikate bereitstellen.
- Diese Aufgaben und Pflichten sind im Vertrag mit dem Subunternehmer speziell festzulegen, da sie keine Standarddienstleistungen darstellen.
- **Recht und Gerichtsstand:** Sollten in der Schweiz und auf den Standort des Spediteurs lautend, liegen.

- **Bedingungen des Frachtführers:** Diese sollten ausgeschlossen werden und vielmehr die eigenen Vorlagen zur Anwendung kommen.

## Wettbewerbsklausel

Preisabsprachen der Subunternehmer sollten ausgeschlossen und mit Schadenersatz verbunden werden.

- **Vertraulichkeitsklausel:** Da der Spediteur vertrauliche Informationen besitzt und verarbeitet, sollte konsequenterweise auch der Subunternehmer dazu verpflichtet werden.
- **Sicherheitsanforderungen während des Transportes:** Auf die Einhaltung von Anweisungen (SOPs und/oder Quality Agreements) ist immer besonders zu achten. SOPs und Quality Agreements verpflichten den Frachtführer zum Beispiel zum Aufsuchen von bewachten Parkplätzen, bei Kühltransporten zum Einhalten der Kühlketten und Temperaturspannen, zum Befahren festgelegter Strecken etc.

## Lösungsmöglichkeiten:

- Gezielter Einsatz von Subunternehmern gemäss ihren Fähigkeiten (z.B.: Cold Chain, ADR etc)
- Einkauf von Versicherungsdeckungen durch das Logistikunternehmen und Deckung der Subunternehmer unter diesen Policen gegen Prämie. Das Logistikunternehmen hat eine wesentlich grössere Einkaufsmacht als ein einzelner Frachtführer und erhält deshalb bessere Konditionen. Es handelt sich also um eine klassische „Win-win“ Situation: Das Logistikunternehmen kann die notwendigen Deckungen einkaufen und der Frachtführer ist als Mitversicherter unter diesen Policen entsprechend seinen Transportrisiken geschützt.
- Weitere Informationen zu solchen Deckungen finden Sie unter folgendem Link: <https://www.svv.ch/de/branche/versicherungsbranche/schadenversicherung> und hier unter „Transportversicherung“