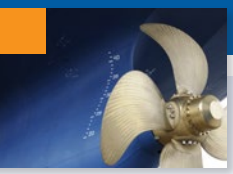
ADSp 2017



Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017) werden zur Anwendung ab dem 1. Januar 2017 empfohlen vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK), Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLV) und Handelsverband Deutschland (HDE). Diese Empfehlung ist unverbindlich. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, vom Inhalt dieser Empfehlung abweichende Vereinbarungen zu treffen.

1. Begriffsbestimmungen

1.1 Ablieferung
Der Begriff der Ablieferung umfasst auch die Auslieferung bei Lagergeschäften.

1.2 Auftraggeber
Die Rechtsperson, die mit dem Spediteur einen Verkehrsvertrag abschließt.

1.3 Diebstahlgefährdetes Gut
Gut, das einem erhöhten Raub- und Diebstahlrisiko ausgesetzt ist, wie Geld, Edelmetalle, Schmuck, Uhren, Edelsteine, Kunstgegenstände, Antiquitäten, Scheckkarten, Kreditkarten oder andere Zahlungsmittel, Wertpapiere, Valoren, Dokumente, Spirituosen, Tabakwaren, Unterhaltungselektronik, Telekommunikationsgeräte, EDV-Geräte und -Zubehör sowie Chip-Karten.

1.4 Empfänger
Die Rechtsperson, an die das Gut nach dem Verkehrsvertrag oder aufgrund wirksamer Weisung des Auftraggebers oder eines sonstigen Verfügungsberechtigten abzuliefern ist.

1.5 Fahrzeug
Ein zum Transport von einem Gut auf Verkehrswegen eingesetztes Beförderungsmittel.

1.6 Gefährliche Güter
Güter, von denen auch im Rahmen einer normal verlaufenden Beförderung, Lagerung oder sonstigen Tätigkeit eine unmittelbare Gefahr für Personen, Fahrzeuge und Rechtsgüter Dritter ausgehen kann. Gefährliche Güter sind insbesondere die Güter, die in den Anwendungsbereich einschlägiger Gefahrgutgesetze und -verordnungen sowie gefahrstoff-, wasser- oder abfallrechtlicher Vorschriften fallen.

1.7 Lademittel
Mittel zur Zusammenfassung von Packstücken und zur Bildung von Ladeeinheiten, z. B. Paletten, Container, Wechselbrücken, Behälter.

1.8 Ladestelle/Entladestelle
Die postalische Adresse, soweit die Parteien nicht eine genauere Ortsbestimmung getroffen haben.

1.9 Leistungszeit
Die Zeit (Datum, Uhrzeit), zu der eine bestimmte Leistung zu erbringen ist, z. B. ein Zeitfenster oder ein Zeitpunkt.

1.10 Packstücke
Einzelstücke oder vom Auftraggeber zur Abwicklung des Auftrags gebildete Einheiten mit und ohne Lademittel, die der Spediteur als Ganzes zu behandeln hat (Frachtstücke im Sinne von §§ 409, 431, 504 HGB).

DSLV

1.11 Schadenfall / Schadenereignis
Ein Schadenfall liegt vor, wenn ein Geschädigter aufgrund eines äußeren Vorgangs einen Anspruch aus einem Verkehrsvertrag oder anstelle eines verkehrsvertraglichen Anspruchs geltend macht; ein Schadenereignis liegt vor, wenn aufgrund eines äußeren Vorgangs mehrere Geschädigte aus mehreren Verkehrsverträgen Ansprüche geltend machen.

1.12 Schnittstelle
Nach Übernahme und vor Ablieferung des Gutes durch den Spediteur jede Übergabe des Gutes von einer Rechtsperson auf eine andere, jede Umladung von einem Fahrzeug auf ein anderes, jede (Zwischen-)Lagerung.

1.13 Spediteur
Die Rechtsperson, die mit dem Auftraggeber einen Verkehrsvertrag abschließt. Spediteure in diesem Sinne sind insbesondere Frachtführer im Sinne von § 407 HGB, Spediteure im Sinne von § 453 HGB, Lagerhalter im Sinne von § 467 HGB und Verfrachter im Sinne von §§ 481, 527 HGB.

1.14 Verkehrsverträge
Verträge des Spediteurs über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Seefracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörende Geschäfte (z. B. Zollabwicklung, Sendungsverfolgung, Umschlag) betreffen.

Diese umfassen auch speditionsübliche logistische Leistungen, wenn diese mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen, insbesondere Tätigkeiten wie Bildung von Ladeeinheiten, Kommissionieren, Etikettieren und Verwiegen von Gütern und Retourenabwicklung.

Als Frachtverträge gelten auch Lohnfuhrverträge über die Gestellung bemannter Kraftfahrzeuge zur Verwendung nach Weisung des Auftraggebers.

1.15 Verlader
Die Rechtsperson, die das Gut nach dem Verkehrsvertrag oder aufgrund wirksamer Weisung zur Beförderung übergibt.

1.16 Vertragswesentliche Pflichten
Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Verkehrsvertrags (Ziffer 1.14) erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf.

1.17 Wertvolles Gut
Gut mit einem tatsächlichen Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme von mindestens 100 Euro/kg.

1.18 Zeitfenster
Vereinbarter Leistungszeitraum für die Ankunft des Spediteurs an der Lade- oder der Entladestelle.

1.19 Zeitpunkt
Vereinbarter Leistungszeitpunkt für die Ankunft des Spediteurs an der Lade- oder der Entladestelle.

2. Anwendungsbereich

2.1 Die ADSp gelten für alle Verkehrsverträge des Spediteurs als Auftragnehmer.

2.2 Gesetzliche Bestimmungen, von denen im Wege vorformulierter Vertragsbedingungen nicht abgewichen werden darf, gehen den ADSp vor.

2.3 Die ADSp gelten nicht für Geschäfte, die ausschließlich zum Gegenstand haben

2.3.1 Verpackungsarbeiten,

2.3.2 die Beförderung und Lagerung von abzuschleppendem oder zu bergendem Gut,

2.3.3 die Beförderung und Lagerung von Umzugsgut im Sinne von § 451 HGB,

2.3.4 Lagerung und Digitalisierung von Akten; Akten sind alle Arten von verkörperten und digitalisierten Geschäftspapieren, Dokumenten, Datenträgern sowie von gleichartigen der Sammlung von Informationen dienenden Sachen,

2.3.5 Schwer- oder Großraumtransporte, deren Durchführung eine verkehrsrechtliche Transporterlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung erfordert, Kranleistungen und damit zusammenhängende Montagearbeiten.

2.4 Die ADSp finden keine Anwendung auf Verkehrsverträge mit Verbrauchern i.S.v. § 13 BGB.

3. Pflichten des Auftraggebers bei Auftragserteilung; Informationspflichten, besondere Güterarten

3.1 Der Auftraggeber unterrichtet den Spediteur rechtzeitig über alle ihm bekannten, wesentlichen, die Ausführung des Auftrages beeinflussenden Faktoren. Hierzu zählen

3.1.1 Adressen, Art und Beschaffenheit des Gutes, das Rohgewicht (inklusive Verpackung und vom Auftraggeber gestellte Lademittel) oder die anders angegebene Menge, Kennzeichen, Nummern, Anzahl und Art der Packstücke, besondere Eigenschaften des Gutes (wie lebende Tiere, Pflanzen, Verderblichkeit), der Warenwert (z. B. für zollrechtliche Zwecke oder eine Versicherung des Gutes nach Ziffer 21), und Lieferfristen,

3.1.2 alle öffentlich-rechtlichen, z. B. zollrechtlichen, außenwirtschaftsrechtlichen (insbesondere waren-, personen- oder länderbezogenen Embargos) und sicherheitsrechtlichen Verpflichtungen,

3.1.3 im Falle von Seebeförderungen alle nach den seerechtlichen Sicherheitsbestimmungen (z. B. SOLAS) erforderlichen Daten in der vorgeschriebenen Form,

3.1.4 Dritten gegenüber bestehende gewerbliche Schutzrechte, z. B. marken- und lizenzrechtliche Beschränkungen, die mit dem Besitz des Gutes verbunden sind, sowie gesetzliche oder behördliche Hindernisse, die der Auftragsabwicklung entgegenstehen,

3.1.5 besondere technische Anforderungen an das Beförderungsmittel und spezielle Ladungssicherungsmittel, die der Spediteur gestellen soll.

3.2 Bei gefährlichem Gut hat der Auftraggeber rechtzeitig dem Spediteur in Textform die Menge, die genaue Art der Gefahr und – soweit erforderlich – die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen. Handelt es sich um Gefahrgut im Sinne des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter oder um sonstige Güter, für deren Beförderung oder Lagerung besondere gefahrgut- oder abfallrechtliche Vorschriften bestehen, so hat der Auftraggeber die für die ordnungsgemäße Durchführung des Auftrags erforderlichen Angaben, insbesondere die Klassifizierung nach dem einschlägigen Gefahrgutrecht, mitzuteilen und spätestens bei Übergabe des Gutes die erforderlichen Unterlagen zu übergeben.

3.3 Bei wertvollem oder diebstahlgefährdetem Gut hat der Auftraggeber im Auftrag den Spediteur in Textform über Art und Wert des Gutes und das bestehende Risiko zu informieren, so dass der Spediteur über die Annahme des Auftrags entscheiden oder angemessene Maßnahmen für eine sichere und schadenfreie Abwicklung des Auftrags treffen kann. Nimmt er diesen Auftrag an, ist der Spediteur verpflichtet, geeignete Sicherungsmaßnahmen zum Schutz des Gutes zu ergreifen.

3.4 Der Auftraggeber hat dem Spediteur alle Urkunden und sonstigen Unterlagen zur Verfügung zu stellen und Auskünfte (z. B. Eintarifierung) zu erteilen, die insbesondere für die ordnungsgemäße Zoll- oder sonstige gesetzlich vorgeschriebene Behandlung – hierzu zählen auch Sicherheitskontrollen z. B. für Luftfrachtsendungen – des Gutes notwendig sind.

4. Rechte und Pflichten des Spediteurs

4.1 Der Spediteur hat die Interessen des Auftraggebers wahrzunehmen. Er hat den ihm erteilten Auftrag auf offensichtliche Mängel zu prüfen und dem Auftraggeber alle ihm bekannten Gefahrumstände für die Ausführung des Auftrages unverzüglich anzuzeigen. Erforderlichenfalls hat er Weisungen einzuholen.

4.2 Der Spediteur hat dafür Sorge zu tragen, dass die von ihm zur Transportabwicklung eingesetzten Fahrzeuge, Ladungssicherungsmittel und, soweit die Gestellung von Lademitteln vereinbart ist, diese in technisch einwandfreiem Zustand sind, den gesetzlichen Vorschriften und den im Verkehrsvertrag gestellten Anforderungen für das Gut entsprechen. Fahrzeuge und Lademittel sind mit den üblichen Vorrichtungen, Ausrüstungen oder Verfahren zum Schutz gegen Gefahren für das Gut, insbesondere Ladungssicherungsmitteln, auszustatten. Fahrzeuge sollen schadstoffarm, lärmreduziert und energiesparend sein.

4.3 Der Spediteur hat zuverlässiges und entsprechend der Tätigkeit fachlich geschultes, geeignetes und ordnungsgemäß beschäftigtes Fahrpersonal und, soweit erforderlich, mit Fahrerbescheinigung einzusetzen.

4.4 Der Spediteur hat auf einem fremden Betriebsgelände eine dort geltende und ihm bekanntgemachte Haus-, Betriebs- oder Baustellenordnung zu befolgen. § 419 HGB bleibt unberührt.

4.5 Der Spediteur ist berechtigt, die zollamtliche Abwicklung von der Erteilung einer schriftlichen Vollmacht abhängig zu machen, die ihm eine direkte Vertretung ermöglicht.

4.6 Wird der Spediteur mit der grenzüberschreitenden Beförderung des Gutes oder der Import- oder Exportabfertigung beauftragt, so beinhaltet dieser Auftrag im Zweifel auch die zollamtliche oder sonst gesetzlich vorgeschriebene Behandlung des Gutes, wenn ohne sie die grenzüberschreitende Beförderung bis zum Bestimmungsort nicht ausführbar ist.

Er darf hierbei

4.6.1 Verpackungen öffnen, wenn dies zum Zweck der Durchführung einer gesetzlich vorgeschriebenen Kontrolle (z. B. Spediteur als Reglementierter Beauftragter) erforderlich ist, und anschließend alle zur Auftragsabwicklung erforderlichen Maßnahmen treffen, z. B. das Gut neu verpacken,

4.6.2 die zollamtlich festgesetzten Abgaben auslegen.

4.7 Bei einem Güter- oder Verspätungsschaden hat der Spediteur auf Verlangen des Auftraggebers oder Empfängers diesem unverzüglich alle zur Sicherung von Schadensersatzansprüchen erforderlichen und ihm bekannten Informationen zu verschaffen.

4.8 Der dem Spediteur erteilte Auftrag umfasst mangels ausdrücklicher Vereinbarung nicht

4.8.1 die Gestellung und den Tausch von Paletten oder sonstigen Lademitteln,

4.8.2 die Ver- und Entladung der Güter, es sei denn, aus den Umständen oder der Verkehrssitte ergibt sich etwas anderes,

4.8.3 ein Umladeverbot (§ 486 HGB findet keine Anwendung),

4.8.4 die Bereitstellung eines Sendungsverfolgungssystems, es

sei denn, dies ist branchenüblich, wobei Ziffer 14 unberührt bleibt,

4.8.5 Retouren, Umfuhren und verdeckte Beiladungen.

Werden in Abweichung vom Auftrag vom Auftraggeber ein oder mehrere weitere Packstücke zum Transport übergeben und nimmt der Spediteur dieses oder diese Packstücke zum Transport an, so schließen der Spediteur und der Auftraggeber über dieses Gut einen neuen Verkehrsvertrag ab. Bei Retouren oder verdeckten Beiladungen gelten mangels abweichender Vereinbarungen die Bestimmungen des ursprünglichen Verkehrsvertrages. Ziffer 5.2 bleibt unberührt.

4.9 Weitergehende Leistungs- und Informationspflichten, z. B. über Qualitätsmanagementmaßnahmen und deren Einhaltung (Audits) sowie Monitoring- und Bewertungssysteme und Leistungskennzahlen, bedürfen der ausdrücklichen Vereinbarung.

5. Kontaktperson, elektronische Kommunikation und Dokumente

5.1 Auf Verlangen einer Vertragspartei benennt jede Vertragspartei für den Empfang von Informationen, Erklärungen und Anfragen für die Vertragsabwicklung eine oder mehrere Kontaktpersonen und teilt Namen und Kontaktadressen der anderen Partei mit. Diese Angaben sind bei Veränderung zu aktualisieren. Bestimmt eine Partei keine Kontaktperson, gilt diejenige Person als Kontaktperson, die den Verkehrsvertrag für die Partei abgeschlossen hat.

Über das Gesetz hinausgehende Informationspflichten, z. B. über Maßnahmen des Spediteurs im Falle von Störungen, insbesondere einer drohenden Verspätung in der Übernahme oder Ablieferung, bei Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen, bei Schäden am Gut oder anderen Störungen (Notfallkonzept) bedürfen der ausdrücklichen Vereinbarung.

5.2 Mangels ausdrücklicher Vereinbarung bedürfen vertragliche Erklärungen des Lager- und Fahrpersonals zu ihrer Wirksamkeit der Genehmigung der jeweiligen Vertragspartei.

5.3 Der Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass der Verlader oder Empfänger für den Auftraggeber die an der Lade- oder Entladestelle zur Abwicklung des Verkehrsvertrags erforderlichen Erklärungen abgibt und tatsächliche Handlungen, wie die Übergabe oder Übernahme des Gutes, vornimmt.

5.4 Wenn dies zwischen dem Auftraggeber und dem Spediteur vereinbart ist, werden die Parteien per EDI (Electronic Data Interchange)/DFÜ (Datenfernübertragung) Sendungsdaten einschließlich der Rechnungserstellung übermitteln bzw. empfangen. Die übermittelnde Partei trägt die Gefahr für den Verlust, die Vollständigkeit und die Richtigkeit der übermittelten Daten.

5.5 Bei einer Vereinbarung nach Ziffer 5.4 stellen die Parteien sicher, dass das eigene IT-System betriebsbereit ist und die üblichen Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen durchgeführt werden, um den elektronischen Datenaustausch vor dem Zugriff Dritter zu schützen sowie der Veränderung, dem Verlust oder der Zerstörung elektronisch übermittelter Daten vorzubeugen. Jede Partei ist verpflichtet, der anderen Partei rechtzeitig Änderungen ihres IT-Systems mitzuteilen, die Auswirkungen auf den elektronischen Datenaustausch haben können.

5.6 Elektronisch oder digital erstellte Dokumente, insbesondere Abliefernachweise, stehen schriftlichen Dokumenten gleich.

Zudem ist jede Partei berechtigt, schriftliche Dokumente lediglich elektronisch oder digital zu archivieren und unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften die Originale zu vernichten.

6. Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten des Auftraggebers

6.1 Das Gut ist vom Auftraggeber zu verpacken und, soweit dies erforderlich ist, mit deutlich und haltbar angebrachten Kennzeichen für ihre auftragsgemäße Behandlung zu versehen. Alte Kennzeichen sind zu entfernen oder unkenntlich zu machen. Gleiches gilt für Packstücke.

6.2 Darüber hinaus ist der Auftraggeber verpflichtet,

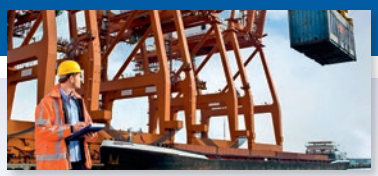
6.2.1 zu einer Sendung gehörende Packstücke als zusammengehörig erkennbar zu kennzeichnen,

6.2.2 Packstücke – soweit erforderlich – so herzurichten, dass ein Zugriff auf den Inhalt ohne Hinterlassen äußerlich sichtbarer Spuren nicht möglich ist.

7. Ladungssicherungs- und Kontrollpflichten des Spediteurs

7.1 Erfolgt die Ver- oder Entladung an mehr als einer Lade- oder Entladestelle, stellt der Spediteur nach Abschluss der beförderungssicheren Verladung eines Gutes die Ladungssicherung durchgehend bis zur letzten Entladestelle sicher.

7.2 Der Spediteur ist verpflichtet, an jeder Schnittstelle Kontrollen durchzuführen. Er hat das Gut auf Vollzähligkeit und Identität sowie äußerlich erkennbare Schäden und Unversehrtheit von Label, Plomben und Verschlüssen zu überprüfen und Unregelmäßigkeiten zu dokumentieren.



8. Quittung

8.1 Der Spediteur hat die Übernahme des Gutes – gegebenenfalls mit Vorbehalt – zu quittieren.

Mit der Übernahmequittung bestätigt der Spediteur im Zweifel nur die Anzahl und Art der Packstücke, nicht jedoch deren Inhalt, Wert, Gewicht oder anders angegebene Menge.

8.2 Bei vorgeladenen oder geschlossenen Ladeeinheiten wie Containern oder Wechselbrücken und vorab vom Auftraggeber übermittelten Daten gilt die Richtigkeit einer Übernahmequittung über Anzahl und Art der geladenen Packstücke als widerlegt, wenn der Spediteur dem Auftraggeber unverzüglich (Mengen-) Differenzen und Beschädigungen meldet, nachdem er die Ladeeinheit entladen hat.

8.3 Als Ablieferungsnachweis hat der Spediteur vom Empfänger eine Ablieferungsquittung über die im Auftrag oder in sonstigen Begleitpapieren genannten Packstücke zu verlangen. Weigert sich der Empfänger, die Ablieferungsquittung zu erteilen, so hat der Spediteur Weisung einzuholen.

Der Auftraggeber kann die Herausgabe der Ablieferungsquittung innerhalb eines Jahres nach Ablieferung des Gutes verlangen.

8.4 Als Übernahme- oder Ablieferungsquittung dienen alle die Auftragsdurchführung nachweisenden, unterzeichneten Dokumente, wie Lieferscheine, Spediteurübernahmescheine, Fracht- und Seefrachtbriefe, Ladescheine oder Konnossemente.

8.5 Die Übernahme- oder Ablieferungsquittung kann auch elektronisch oder digital erstellt werden, es sei denn, der Auftraggeber verlangt die Ausstellung eines Fracht- oder Seefrachtbriefs, Ladescheins oder Konnossements.

9. Weisungen

Der Spediteur ist verpflichtet, jede ihm nach Vertragsschluss erteilte Weisung über das Gut zu beachten, es sei denn, die Ausführung der Weisung droht Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens oder Schäden für die Auftraggeber oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen. Beabsichtigt der Spediteur, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.

10. Frachtüberweisung, Nachnahme

Die Mitteilung des Auftraggebers, der Auftrag sei unfrei abzufertigen oder z. B. nach Maßgabe der Incoterms für Rechnung des Empfängers oder eines Dritten auszuführen, berührt nicht die Verpflichtung des Auftraggebers gegenüber dem Spediteur, die Vergütung sowie die sonstigen Aufwendungen (Frachten, Zölle und sonstige Abgaben) zu tragen. Nachnahmeweisungen z. B. nach § 422 HGB, Art. 21 CMR bleiben unberührt.

11. Nichteinhaltung von Lade- und Entladezeiten, Standgeld

11.1 Hat der Auftraggeber das Gut zu verladen oder entladen, ist er verpflichtet, die vereinbarte, ansonsten eine angemessene Lade- oder Entladezeit einzuhalten.

11.2 Wird im Straßengüterverkehr für die Gestellung eines Fahrzeugs ein Zeitpunkt oder ein Zeitfenster vereinbart oder vom Spediteur avisiert, ohne dass der Auftraggeber, Verlader oder Empfänger widerspricht, beträgt die Lade- oder Entladezeit bei Komplettladungen (nicht jedoch bei schüttbaren Massengütern) unabhängig von der Anzahl der Sendungen pro Lade- oder Entladestelle bei Fahrzeugen mit 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht pauschal jeweils maximal 2 Stunden für die Verladung bzw. die Entladung. Bei Fahrzeugen mit niedrigerem Gesamtgewicht reduzieren sich diese Zeiten einzelfallbezogen in angemessenen Umfang.

11.3 Die Lade- oder Entladezeit beginnt mit der Ankunft des Straßenfahrzeugs an der Lade- oder Entladestelle (z. B. Meldung beim Pförtner) und endet, wenn der Auftraggeber oder Empfänger seinen Verpflichtungen vollständig nachgekommen ist.

Ist für die Gestellung des Straßenfahrzeugs an der Lade- oder Entladestelle eine konkrete Leistungszeit vereinbart, so beginnt die Lade- oder Entladezeit nicht vor der für die Gestellung vereinbarten Uhrzeit.

11.4 Wird die Lade- oder Entladezeit aufgrund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht dem Risikobereich des Spediteurs zuzurechnen sind, überschritten, hat der Auftraggeber dem Spediteur das vereinbarte, ansonsten ein angemessenes Standgeld als Vergütung zu zahlen.

11.5 Die vorstehenden Bestimmungen finden entsprechende Anwendung, wenn der Spediteur verpflichtet ist, das Gut zu ver- oder entladen und der Auftraggeber ausschließlich verpflichtet ist, das Gut zur Verladung bereitzustellen oder nach Entladung entgegenzunehmen.

12. Leistungshindernisse, höhere Gewalt

12.1 Kann der Spediteur das Gut nicht oder nicht rechtzeitig übernehmen, so hat er dies dem Auftraggeber oder Verlader unverzüglich anzuzeigen und entsprechende Weisungen

einzuholen. § 419 HGB findet entsprechende Anwendung. Der Auftraggeber bleibt berechtigt, den Verkehrsvertrag zu kündigen, ohne dass der Spediteur berechtigt ist, Ansprüche nach § 415 Abs. 2 HGB geltend zu machen.

12.2 Leistungshindernisse, die nicht dem Risikobereich einer Vertragspartei zuzurechnen sind, befreien die Vertragsparteien für die Dauer der Störung und den Umfang ihrer Wirkung von den Leistungspflichten.

Als solche Leistungshindernisse gelten höhere Gewalt, Unruhen, kriegerische oder terroristische Akte, Streiks und Aussperrungen, Blockade von Beförderungswegen sowie sonstige unvorhersehbare, unabwendbare und schwerwiegende Ereignisse.

Im Falle eines Leistungshindernisses ist jede Vertragspartei verpflichtet, die andere Partei unverzüglich zu unterrichten; der Spediteur ist zudem verpflichtet, Weisungen des Auftraggebers einzuholen.

13. Ablieferung

13.1 Wird nach Ankunft an der Entladestelle erkennbar, dass die Entladung nicht innerhalb der Entladezeit durchgeführt werden kann, hat der Spediteur dies dem Auftraggeber unverzüglich anzuzeigen und entsprechende Weisungen einzuholen. § 419 HGB findet Anwendung.

13.2 Kann der Spediteur die vereinbarte Leistungszeit oder – mangels Vereinbarung – eine angemessene Zeit für die Ablieferung des Gutes nicht einhalten, hat er Weisungen bei seinem Auftraggeber oder dem Empfänger einzuholen.

13.3 Wird der Empfänger in seiner Wohnung, in dem Geschäftsraum oder in einer Gemeinschaftseinrichtung, in der der Empfänger wohnt, nicht angetroffen, kann das Gut, soweit nicht offenkundige Zweifel an deren Empfangsberechtigung bestehen, abgeliefert werden

13.3.1 in der Wohnung an einen erwachsenen Familienangehörigen, eine in der Familie beschäftigten Person oder einen erwachsenen ständigen Mitbewohner,

13.3.2 in Geschäftsräumen an eine dort beschäftigte Person,

13.3.3 in Gemeinschaftseinrichtungen dem Leiter der Einrichtung oder einem dazu ermächtigten Vertreter.

13.4 Wenn der Spediteur mit dem Auftraggeber oder Empfänger eine Vereinbarung getroffen hat, wonach die Ablieferung ohne körperliche Übergabe an den Empfänger erfolgen soll (z. B. Nacht-, Garagen- oder Bandanlieferung), erfolgt die Ablieferung mit der tatsächlichen Bereitstellung des Gutes am vereinbarten Ort.

13.5 Die Ablieferung darf nur unter Aufsicht des Auftraggebers, Empfängers oder eines dritten Empfangsberechtigten erfolgen. Die Ziffern 13.3 und 13.4 bleiben unberührt.

14. Auskunfts- und Herausgabepflicht des Spediteurs

14.1 Der Spediteur ist verpflichtet, dem Auftraggeber die erforderlichen Nachrichten zu geben, auf Verlangen über den Stand des Geschäftes Auskunft zu geben und nach dessen Ausführung Rechenschaft abzulegen; zur Offenlegung der Kosten ist er jedoch nur verpflichtet, wenn er für Rechnung des Auftraggebers tätig wird.

14.2 Der Spediteur ist verpflichtet, dem Auftraggeber alles, was er zur Ausführung des Geschäfts erhält und was er aus der Geschäftsführung erlangt, herauszugeben.

15. Lagerung

15.1 Der Auftraggeber hat das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen und Urkunden zur Verfügung zu stellen sowie alle Auskünfte zu erteilen, die der Spediteur zur sachgerechten Lagerung benötigt.

15.2 Die Lagerung erfolgt nach Wahl des Spediteurs in dessen eigenen oder, soweit dies nicht vertraglich ausgeschlossen ist, in fremden Lagerräumen. Lagert der Spediteur bei einem fremden Lagerhalter ein, so hat er dessen Namen und den Lagerort dem Auftraggeber unverzüglich schriftlich bekanntzugeben oder, falls ein Lagerschein ausgestellt ist, auf diesem zu vermerken.

15.3 Der Spediteur hat für die ordnungsgemäße Instandhaltung und Pflege von Lagerhallen und anderen Lagerflächen, der Zufahrten auf den Betriebsflächen und die Sicherung des Gutes, insbesondere gegen Diebstahl, zu sorgen. Weitergehende Sicherungsmaßnahmen, die z. B. über die gesetzlichen Brandschutzvorschriften hinausgehen, bedürfen der ausdrücklichen Vereinbarung.

15.4 Mangels abweichender Vereinbarung

15.4.1 beginnt die Übernahme des Gutes zur Lagerung mit dem Beginn der Entladung des Fahrzeugs durch den Spediteur und die Auslieferung des Gutes endet mit dem Abschluss der Verladung durch den Spediteur,

15.4.2 erfolgt die Bestandsführung durch das Lagerverwaltungssystem des Spediteurs,

15.4.3 erfolgt eine physische Inventur pro Jahr. Auf Weisung des Auftraggebers führt der Spediteur weitere physische Inventuren gegen Aufwandserstattung durch.

15.5 Der Spediteur verpflichtet sich, bei Übernahme des Gutes, wenn ihm angemessene Mittel zur Überprüfung zur Verfügung stehen, eine Eingangskontrolle nach Art, Menge und Beschaffenheit des Gutes, Zeichen, Nummern, Anzahl der Packstücke sowie äußerlich erkennbare Schäden gemäß § 438 HGB durchzuführen.

15.6 Zur Sicherung des Gutes sind regelmäßig Kontrollen durch geeignetes Personal des Spediteurs durchzuführen.

15.7 Bei Fehlbeständen und zu befürchtenden Veränderungen am Gut hat der Spediteur den Auftraggeber unverzüglich zu informieren und Weisung einzuholen. § 471 Abs. 2 HGB bleibt unberührt.

15.8 Weitergehende Leistungs- und Informationspflichten bedürfen der ausdrücklichen Vereinbarung.

16. Vergütung

Mit der vereinbarten Vergütung, die die Kosten der Beförderung und Lagerung einschließt, sind alle nach dem Verkehrsvertrag zu erbringenden Leistungen abgegolten. Nachforderungen für im regelmäßigen Verlauf der Beförderung oder Lagerhaltung anfallende und zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe vorhersehbare Kosten können nicht gesondert geltend gemacht werden, es sei denn, es ist etwas anderes vereinbart. Kalkulationsfehler gehen zu Lasten des Kalkulierenden. §§ 412, 418, 419, 491, 492 588 bis 595 HGB und vergleichbare Regelungen aus internationalen Übereinkommen bleiben unberührt.

17. Aufwendungs- und Freistellungsansprüche

17.1 Der Spediteur hat Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen, die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte und nicht zu vertreten hat, insbesondere Beiträge zu Havereiverfahren, Detention- oder Demurrage-Kosten, Nachverpackungen zum Schutz des Gutes.

17.2 Wenn der Auftraggeber den Spediteur beauftragt, Gut in Empfang zu nehmen und bei der Ablieferung an den Spediteur Frachten, Wertnachnahmen, Zölle, Steuern oder sonstige Abgaben oder Spesen gefordert werden, ist der Spediteur berechtigt, aber nicht verpflichtet, diese – soweit er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte – auszulegen und vom Auftraggeber Erstattung zu verlangen, es sei denn, es ist etwas anderes vereinbart worden.

17.3 Von Aufwendungen wie Frachtforderungen, Beiträgen zu Havereiverfahren, Zöllen, Steuern und sonstigen Abgaben, die an den Spediteur, insbesondere als Verfügungsberechtigten oder als Besitzer fremden Gutes gestellt werden, hat der Auftraggeber den Spediteur auf Aufforderung zu befreien, wenn sie der Spediteur nicht zu vertreten hat.

18. Rechnungen, fremde Währungen

18.1 Vergütungsansprüche des Spediteurs erfordern den Zugang einer den gesetzlichen Anforderungen genügenden Rechnung oder Zahlungsaufstellung. Mangels abweichender Vereinbarung erfordert die Fälligkeit bei unstreitiger Ablieferung nicht die Vorlage eines Ablieferungsnachweises.

18.2 Der Spediteur ist berechtigt, von ausländischen Auftraggebern oder Empfängern nach seiner Wahl Zahlung in ihrer Landeswährung oder in Euro zu verlangen.

18.3 Schuldet der Spediteur fremde Währung oder legt er fremde Währung aus, so ist er berechtigt, entweder Zahlung in der fremden Währung oder in Euro zu verlangen. Verlangt er Zahlung in Euro, so erfolgt die Umrechnung zu dem am Tage der Zahlung des Spediteurs amtlich festgesetzten Kurs, den der Spediteur nachzuweisen hat.

18.4 Eine Zahlungsabwicklung im Gutschriftenverfahren ist ausdrücklich zu vereinbaren. Im Zweifel hat der Auftraggeber Gutschriften nach Leistungserbringung sofort zu erteilen. Ziff. 18.1 Satz 1 findet auf das Gutschriftenverfahren keine Anwendung.

19. Aufrechnung, Zurückbehaltung

Gegenüber Ansprüchen aus dem Verkehrsvertrag und damit zusammenhängenden außervertraglichen Ansprüchen ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung nur zulässig, wenn der Gegenanspruch fällig, unbestritten, entscheidungsreif oder rechtskräftig festgestellt ist.

20. Pfand- und Zurückbehaltungsrecht

20.1 Zur Absicherung seiner Forderungen aus verkehrsvertraglichen Leistungen darf der Spediteur sich auf die ihm zustehenden gesetzlichen Pfand- und Zurückbehaltungsrechte berufen.

20.2 Die Pfandverwertung erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen mit der Maßgabe, dass

20.2.1 bei Ausübung des gesetzlichen Pfandrechts des Frachtführers oder Verfrachters die Androhung des Pfandverkaufs und die erforderlichen Benachrichtigungen an den Empfänger zu richten sind,

20.2.2 an die Stelle der in § 1234 BGB bestimmten Frist von einem Monat die von einer Woche tritt.

20.3 Der Auftraggeber ist berechtigt, die Ausübung des Pfandrechts zu untersagen, wenn er dem Spediteur ein hinsichtlich seiner Forderungen gleichwertiges Sicherungsmittel (z. B. selbstschuldnerische Bankbürgschaft) einräumt.

21. Versicherung des Gutes

21.1 Der Spediteur besorgt die Versicherung des Gutes (z. B. Transport- oder Lagerversicherung) bei einem Versicherer seiner Wahl, wenn der Auftraggeber ihn damit vor Übergabe des Gutes beauftragt.

21.2 Der Spediteur hat die Versicherung des Gutes zu besorgen, wenn dies im Interesse des Auftraggebers liegt. Der Spediteur darf dies insbesondere vermuten, wenn

21.2.1 der Spediteur bei einem früheren Verkehrsvertrag im Rahmen noch laufender Geschäftsbeziehung eine Versicherung besorgt hat,

21.2.2 der Auftraggeber im Auftrag einen „Warenwert für eine Versicherung des Gutes" angegeben hat.

21.3 Die Vermutung des Interesses an der Eindeckung einer Versicherung nach Ziffer 21.2 besteht insbesondere nicht, wenn

21.3.1 der Auftraggeber die Eindeckung untersagt,

21.3.2 der Auftraggeber ein Spediteur, Frachtführer oder Lagerhalter ist.

21.4 Der Spediteur hat bei der Besorgung einer Versicherung Weisungen des Auftraggebers insbesondere hinsichtlich Versicherungssumme und der zu deckenden Gefahren zu befolgen. Erhält er keine Weisung, hat der Spediteur nach pflichtgemäßem Ermessen über Art und Umfang der Versicherung zu entscheiden und sie zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen.

21.5 Kann der Spediteur wegen der Art der zu versichernden Güter oder aus einem anderen Grund keinen Versicherungsschutz eindecken, hat der Spediteur dies dem Auftraggeber unverzüglich mitzuteilen.

21.6 Besorgt der Spediteur nach Vertragsabschluss auf Weisung des Auftraggebers eine Versicherung, übernimmt er die Einziehung eines Entschädigungsbetrags oder sonstige Tätigkeiten bei Abwicklung von Versicherungsfällen und Havareien, so steht ihm auch ohne Vereinbarung eine ortsübliche, ansonsten angemessene Vergütung neben dem Ersatz seiner Auslagen zu.

22. Haftung des Spediteurs, Abtretung von Ersatzansprüchen

22.1 Der Spediteur haftet für Schäden nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften. Es gelten jedoch die folgenden Regelungen, soweit zwingende oder AGB-feste Rechtsvorschriften nichts anderes bestimmen.

22.2 In allen Fällen, in denen der Spediteur nach den Ziffern 23.3 und 24 verschuldensabhängig für Verlust oder Beschädigung des Gutes (Güterschäden) haftet, hat er statt Schadenersatz Wert- und Kostenersatz entsprechend den §§ 429, 430, 432 HGB zu leisten.

22.3 Bei Inventurdifferenzen kann der Spediteur bei gleichzeitigen Fehl- und Mehrbeständen desselben Auftraggebers zur Ermittlung des Wertersatzes in den von Ziffer 24 erfassten Fällen eine wertmäßige Saldierung des Lagerbestands vornehmen.

22.4 Hat der Spediteur aus einem Schadenfall, für den er nicht haftet, Ansprüche gegen einen Dritten oder hat der Spediteur gegen einen Dritten seine eigene Haftung übersteigende Ersatzansprüche, so hat er diese Ansprüche dem Auftraggeber auf dessen Verlangen abzutreten, es sei denn, dass der Spediteur aufgrund besonderer Abmachung die Verfolgung der Ansprüche für Rechnung und Gefahr des Auftraggebers übernimmt. §§ 437, 509 HGB bleiben unberührt.

23. Haftungsbegrenzungen

23.1 Die Haftung des Spediteurs für Güterschäden in seiner Obhut gemäß § 431 Abs. 1, 2 und 4 HGB ist mit Ausnahme von Schäden aus Seebeförderungen und verfügten Lagerungen der Höhe nach wie folgt begrenzt:

23.1.1 auf 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, wenn der Spediteur

- Frachtführer im Sinne von § 407 HGB,
- Spediteur im Selbsteintritt, Fixkosten- oder Sammelladungsspediteur im Sinne von §§ 458 bis 460 HGB

oder

- Obhutsspediteur im Sinne von § 461 Abs. 1 HGB ist;

23.1.2 auf 2 statt 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, wenn der Auftraggeber mit dem Spediteur einen Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung geschlossen hat und der Schadenort unbekannt ist.

Bei bekanntem Schadenort bestimmt sich die Haftung nach § 452a HGB unter Berücksichtigung der Haftungsausschlüsse und Haftungsbegrenzungen der ADSp.

23.1.3 Übersteigt die Haftung des Spediteurs aus Ziffer 23.1.1. einen Betrag von 1,25 Millionen Euro je Schadenfall, ist seine Haftung außerdem begrenzt aus jedem Schadenfall höchstens auf einen Betrag von 1,25 Millionen Euro oder 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

23.2 Die Haftung des Spediteurs bei Güterschäden in seiner Obhut ist bei einem Verkehrsvertrag über eine Seebeförderung und bei grenzüberschreitenden Beförderungen auf den für diese Beförderung gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbetrag begrenzt. Ziffer 25 bleibt unberührt.

23.3 In den von Ziffern 23.1 und 23.2 nicht erfassten Fällen (wie § 461 Abs. 2 HGB, §§ 280 ff BGB) ist die Haftung des Spediteurs für Güterschäden entsprechend § 431 Abs. 1, 2 und 4 HGB der Höhe nach begrenzt

23.3.1 bei einem Verkehrsvertrag über eine Seebeförderung oder eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung auf 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm,

23.3.2 bei allen anderen Verkehrsverträgen auf 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm.

23.3.3 Außerdem ist die Haftung des Spediteurs begrenzt aus jedem Schadenfall höchstens auf einen Betrag von 1,25 Millionen Euro.

23.4 Die Haftung des Spediteurs für andere als Güterschäden mit Ausnahme von Schäden bei verfügten Lagerungen, Personenschäden und Sachschäden an Drittgut ist der Höhe nach begrenzt auf das Dreifache des Betrags, der bei Verlust des Gutes nach Ziffer 23.3.1 bzw. 23.3.2 zu zahlen wäre. Außerdem ist die Haftung des Spediteurs begrenzt aus jedem Schadenfall höchstens auf einen Betrag von 125.000 Euro.

23.4.1 Die §§ 413 Abs. 2, 418 Abs. 6, 422 Abs. 3, 431 Abs. 3, 433, 445 Abs. 3, 446 Abs.2, 487 Abs. 2, 491 Abs. 5, 520 Abs. 2, 521 Abs. 4, 523 HGB sowie entsprechende Haftungsbestimmungen in internationalen Übereinkommen, von denen im Wege vorformulierter Vertragsbedingungen nicht abgewichen werden darf, bleiben unberührt.

23.4.2 Ziffer 23.4 findet keine Anwendung auf gesetzliche Vorschriften wie Art. 25 MÜ, Art. 5 CIM oder Art. 20 CMNI, die die Haftung des Spediteurs erweitern oder zulassen, diese zu erweitern.

23.5 Übersteigt die Haftung des Spediteurs aus den Ziffern 23.1, 23.3 und 23.4 einen Betrag von 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis, ist seine Haftung unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, außerdem begrenzt höchstens auf 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis oder 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm der verlorenen und beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist; bei mehreren Geschädigten haftet der Spediteur anteilig im Verhältnis ihrer Ansprüche.

24. Haftungsbegrenzungen bei verfügter Lagerung, Inventuren und Wertdeklaration

24.1 Die Haftung des Spediteurs bei Güterschäden ist bei einer verfügten Lagerung der Höhe nach begrenzt

24.1.1 entsprechend § 431 Abs. 1, 2 und 4 HGB auf 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm,

24.1.2 höchstens 35.000 Euro je Schadenfall.

24.1.3 Besteht der Schaden eines Auftraggebers in einer Differenz zwischen Soll- und Ist-Bestand des Lagerbestands, ist die Haftung des Spediteurs abweichend von Ziffer 24.1.2 der Höhe nach auf 70.000 Euro pro Jahr begrenzt, unabhängig von Anzahl und Form der durchgeführten Inventuren und von der Zahl der für die Inventurdifferenz ursächlichen Schadenfälle.

24.2 Der Auftraggeber kann gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlags vor Einlagerung in Textform einen Wert zur Erhöhung der Haftung angeben, der die in Ziffer 24.1 bestimmten Höchstbeträge übersteigt. In diesem Fall tritt der jeweils angegebene Wert an die Stelle des betreffenden Höchstbetrages.

24.3 Die Haftung des Spediteurs für andere als Güterschäden mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut ist bei einer verfügten Lagerung begrenzt auf 35.000 Euro je Schadenfall.

24.4 Die Haftung des Spediteurs – mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut – ist in jedem Fall, unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, bei einer verfügten Lagerung auf 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis begrenzt; bei mehreren Geschädigten haftet der Spediteur anteilig im Verhältnis ihrer Ansprüche. Ziffer 24.2 bleibt unberührt.

25. Haftungsausschluss bei See- und Binnenschiffsbeförderungen

25.1 Gemäß § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB ist vereinbart, dass der Spediteur in seiner Stellung als Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes, jedoch nicht bei der Durchführung von Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden, oder durch Feuer oder Explosion an Bord eines Schiffes entstanden ist.

25.2 Gemäß Art. 25 Abs. 2 CMNI ist vereinbart, dass der Spediteur in seiner Stellung als Frachtführer oder ausführender Frachtführer nicht für Schäden haftet, die

25.2.1 durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Rechtspersonen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Spediteur hat seine Pflichten nach Art. 3 Abs. 3 CMNI hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde,

25.2.2 durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht worden, ohne dass nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Verschulden des Spediteurs, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde,

25.2.3 auf vor Beginn der Reise bestehende Mängel seines oder eines gemieteten oder gecharterten Schiffes zurückzuführen sind, wenn er beweist, dass die Mängel trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren.

25.3 Ziffer 22.4 bleibt unberührt.

26. Außervertragliche Ansprüche

Die vorstehenden Haftungsausschlüsse und -begrenzungen finden nach Maßgabe der §§ 434, 436 HGB auch auf außervertragliche Ansprüche Anwendung. Ziffer 23.4.1 findet entsprechende Anwendung.

27. Qualifiziertes Verschulden

27.1 Die in den Ziffern 22.2, 22.3, 23.3 und 23.4 i.V.m. 23.5, 24 sowie 26 genannten Haftungsausschlüsse und -begrenzungen gelten nicht, wenn der Schaden verursacht worden ist

27.1.1 durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner Erfüllungsgehilfen oder

27.1.2 durch Verletzung vertragswesentlicher Pflichten, wobei Ersatzansprüche in letzterem Fall begrenzt sind auf den vorhersehbaren, typischen Schaden.

27.2 Abweichend von Ziffer 27.1.2 entfallen die Haftungsbegrenzungen in Ziffer 24.1 und 24.2 nur bei einer grob fahrlässigen oder vorsätzlichen Verletzung vertragswesentlicher Pflichten.

27.3 §§ 435, 507 HGB bleiben in ihrem jeweiligen Anwendungsbereich unberührt.

27.4 Ziffer 27.1 findet keine Anwendung auf gesetzliche Vorschriften wie Art. 25 MÜ, Art. 36 CIM oder Art. 20, 21 CMNI, die die Haftung des Spediteurs erweitern oder zulassen, diese zu erweitern, oder die Zurechnung des Verschuldens von Leuten oder sonstigen Dritten ausdehnen.

28. Haftungsversicherung des Spediteurs

28.1 Der Spediteur ist verpflichtet, bei einem Versicherer seiner Wahl eine Haftungsversicherung zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen und aufrecht zu erhalten, die mindestens im Umfang der Regelhaftungssummen seine verkehrsvertragliche Haftung nach den ADSp und nach dem Gesetz abdeckt. Die Vereinbarung einer Höchstersatzleistung je Schadenfall, Schadenereignis und Jahr ist zulässig; ebenso die Vereinbarung einer angemessenen Selbstbeteiligung des Spediteurs.

28.2 Der Spediteur hat dem Auftraggeber auf Verlangen das Bestehen eines gültigen Haftungsversicherungsschutzes durch die Vorlage einer Versicherungsbestätigung nachzuweisen. Erbringt er diesen Nachweis nicht innerhalb einer angemessenen Frist, kann der Auftraggeber den Verkehrsvertrag außerordentlich kündigen.

28.3 Der Spediteur darf sich gegenüber dem Auftraggeber auf die Haftungsbestimmungen der ADSp nur berufen, wenn er bei Auftragserteilung einen ausreichenden Versicherungsschutz vorhält.

29. Auftraggeberhaftung

29.1 Die Haftung des Auftraggebers aus §§ 414, 455, 468 und 488 HGB ist begrenzt auf 200.000 Euro je Schadenereignis.

29.2 Die vorstehende Haftungsbegrenzung findet keine Anwendung bei Personenschäden, also Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, oder wenn der Schaden verursacht worden ist durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Auftraggebers oder seiner Erfüllungsgehilfen oder durch Verletzung vertragswesentlicher Pflichten, wobei Ersatzansprüche in letzterem Fall begrenzt sind auf den vorhersehbaren, typischen Schaden.

30. Anzuwendendes Recht, Erfüllungsort, Gerichtsstand

30.1 Für die Rechtsbeziehung zwischen Spediteur und Auftraggeber gilt deutsches Recht.

30.2 Der Erfüllungsort ist für alle Beteiligten der Ort derjenigen Niederlassung des Spediteurs, an die der Auftrag oder die Anfrage gerichtet ist.

30.3 Der Gerichtsstand für alle Rechtsstreitigkeiten, die aus dem Verkehrsvertrag, seiner Anbahnung oder im Zusammenhang damit entstehen, ist für alle Beteiligten, soweit sie Kaufleute sind, entweder der Ort der Niederlassung des Auftraggebers oder derjenigen Niederlassung des Spediteurs, an die der Auftrag oder die Anfrage gerichtet ist. Die vorstehende Gerichtsstandsvereinbarung gilt im Fall der Art. 31 CMR und 46 § 1 CIM als zusätzliche Gerichtsstandsvereinbarung, im Falle der Art. 39 CMR, 33 MÜ, 28 WA nicht.

31. Geheimhaltung

Die Parteien sind verpflichtet, sämtliche ihnen bei der Durchführung des Verkehrsvertrages bekannt werdenden, nicht öffentlich zugänglichen Informationen vertraulich zu behandeln. Die Informationen dürfen ausschließlich zum Zwecke der Leistungserbringung genutzt werden. Die Parteien haben andere Rechtspersonen, deren sie sich bei Erfüllung ihrer verkehrsvertraglichen Pflichten bedienen, diese Geheimhaltungsverpflichtung aufzuerlegen.

32. Compliance

32.1 Der Spediteur verpflichtet sich, Mindestlohnvorschriften und Vorschriften über Mindestbedingungen am Arbeitsplatz einzuhalten und bestätigt dies auf Verlangen des Auftraggebers in Textform. Der Spediteur stellt den Auftraggeber von seiner Haftung auf den Mindestlohn frei, wenn der Spediteur oder ein im Rahmen des Verkehrsvertrages mit dem Auftraggeber eingesetzter Nachunternehmer oder Entleiher Arbeitnehmern nicht den gesetzlichen Mindestlohn zahlt und der Auftraggeber in Anspruch genommen wird.

32.2 Der Spediteur hat im Fall von Beförderungen sicherzustellen, dass er oder der die Beförderung ausführende Unternehmer

32.2.1 im Anwendungsbereich des GüKG Inhaber einer Erlaubnis nach § 3 GüKG oder einer Berechtigung nach § 6 GüKG oder einer Gemeinschaftslizenz ist oder eine solche Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz nicht unzulässig verwendet,

32.2.2 im Anwendungsbereich des GüKG bei der Beförderung Fahrpersonal einsetzt, das die Voraussetzungen des § 7b Abs. 1 Satz 1 GüKG erfüllt,

32.2.3 auf Anforderung alle bei der Beförderung gesetzlich mitzuführenden Dokumente vorlegt, soweit der Auftraggeber oder Dritte gesetzlichen Kontrollpflichten genügen müssen.

32.3 Der Spediteur oder der die Beförderung ausführende Unternehmer ist verpflichtet, die Tätigkeit seines Fahrpersonals so zu organisieren, dass die vorgeschriebenen Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden können. Es besteht ein generelles Alkohol- und Drogenverbot beim Führen des Fahrzeugs.

32.4 Beide Parteien verpflichten sich, die für ihr Unternehmen geltenden gesetzlichen Vorschriften einzuhalten. Sie unterstützen und achten die Grundsätze des „Global Compact" („UNGC"), der allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen und die Erklärung der International Labor Organization über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit von 1998 („Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work") in Übereinstimmung mit nationalen Gesetzen und Gepflogenheiten. Insbesondere werden beide Parteien in ihren Unternehmen

32.4.1 keine Kinder beschäftigen oder Zwangsarbeiter einsetzen,

32.4.2 die jeweiligen nationalen Gesetze und Regelungen über Arbeitszeiten, Löhne und Gehälter und sonstige Arbeitgeberverpflichtungen einhalten,

32.4.3 die geltenden Arbeits- und Gesundheitsbestimmungen einhalten und für ein sicheres und gesundheitsförderliches Arbeitsumfeld sorgen, um die Gesundheit der Beschäftigten zu erhalten und Unfälle, Verletzungen sowie arbeitsbedingte Erkrankungen zu vermeiden,

32.4.4 jegliche Diskriminierung aufgrund Rasse, Religion, Behinderung, Alter, sexueller Orientierung oder Geschlecht unterlassen,

32.4.5 die internationalen Antikorruptionsstandards, wie sie im UNGC und lokalen Antikorruptions- und -bestechungsgesetzen festgelegt sind, beachten,

32.4.6 alle geltenden Umweltgesetze und -regelungen einhalten,

32.4.7 ihren Geschäftspartnern und Nachunternehmern antragen, die zuvor genannten Grundsätze auch ihrem Handeln zugrunde zu legen.

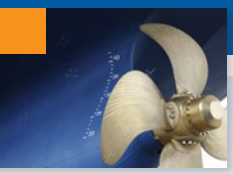
Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017)

Herausgeber: Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLV) | Verantwortlich für den Inhalt: Frank Huster (Hauptgeschäftsführer)
Sitz: Weberstraße 77, 53113 Bonn | Büro Berlin: Unter den Linden 24 / Friedrichstraße 155-156, 10117 Berlin | www.dslv.org

Bildmaterial: Fotolia.com – pmphoto, Christian Schwier, Matthias Buehner, Calado, Pierre-Yves Babelon, corepics, Kadmy, maxoidos, erikdegraaf, Iurii Sokolov, Thomas Siepmann, Friedberg, liveostockimages, Marco2811, mhp, liboriop

ADSp 2017

The following text is a translation of the German version of the ADSp 2017.
In case of doubts, the German version of the ADSp 2017 shall prevail.



The German Freight Forwarders' Standard Terms and Conditions 2017 (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 – ADSp 2017) are recommended for use as of 1 January 2017 by the Federal Association of German Industry (BDI), the Federal Association of German Wholesale, Foreign Trade and Services (BGA), the Federal Association of Road Haulage, Logistics and Disposal (BGA), the Federal Association of Furniture Forwarders and Logistics (AMÖ), the Federal Association of Transport and Logistics in Industry and Trade (BWVL), the Association of the German Chambers of Industry and Commerce (DIHK), the Federal Association of German Freight Forwarders and Logistics Operators (DSLV) and the German Retail Federation (HDE). This advice is non-binding and the contract parties are free to make agreements that deviate from the contents of this recommendation.

1. Definitions[1]

1.4 **Consignee**
Legal person to whom the goods shall be delivered according to the Freight Forwarding Contract or valid instruction of the Principal or other persons authorised to dispose of.

1.11 **Damage Case/Damage Event**
Damage Case means, when, due to an external process, a claimant raises a claim on the basis of a Freight Forwarding Contract or in lieu of a freight forwarding claim; Damage Event means, when, due to an external process, several claimants raise claims on the basis of several Freight Forwarding Contracts.

1.6 **Dangerous Goods**
Dangerous Goods are goods that have the potential to endanger people, Vehicles or legal interests of third parties during the course of standard transportation, warehousing or other activities. In particular, hazardous goods are defined as goods that fall in the scope of application of statutes and regulations relating to hazardous goods, such as provisions covering dangerous materials, water or garbage.

1.1 **Delivery**
The term of Delivery includes also the delivery in the warehouse business.

1.13 **Freight Forwarder**
Legal person, which concludes a Freight Forwarding Contract with the Principal. Freight Forwarders are particularly carrier according to section 407, Freight Forwarder according to section 453, warehouse keeper according to section 467 and sea freight carrier according to sections 481, 527 HGB.

1.14 **Freight Forwarding Contracts** ("Verkehrsverträge")
The ADSp cover all Freight Forwarding Contracts undertaken by the Freight Forwarder as contractor for all activities, regardless of whether they are freight forwarding, carriage of goods (by sea), warehousing or other, typical services pertaining to the freight forwarding business, such as customs handling, tracking of goods or cargo handling.

These terms and conditions also apply to all typical logistical services included in freight forwarding, if these are in relation to the transport or warehousing of goods, in particular to activities such as the creation of loading units, consignments, labelling, weighing of goods and returns processing.

[1] For user-friendliness, Section 1 ADSp 2017 ("Definitions") is sorted in alphabetical order. The numbering is according to the German version of the ADSp 2017.

DSLV

Contracts about the presentation of manned motor Vehicles for use on instruction by the Principal shall also be deemed as Freight Forwarding Contracts ("Lohnfuhrverträge").

1.12 **Interfaces**
After acceptance and before Delivery of the goods by the Freight Forwarder, Interfaces are defined as any transition of the goods from one legal person to another an y transhipment from one Vehicle to another, any (temporary) storage.

1.7 **Loading Means**
Means for the aggregation of Packages and for the creation of loading units, such as pallets, container, swap trailers, bins.

1.16 **Material Contractual Obligations**
Material Contractual Obligations are defined as those that initially enable the contractually agreed fulfilment of the Freight Forwarding Contract and on which the contracting partner is entitled to reasonably rely on.

1.10 **Packages**
Single items or units formed by the Principal for the fulfilment of the order with or without Loading Means, which the Freight Forwarder must handle as one ensemble (freight item as defined by sections 409, 431, 504 German Commercial Code (HGB).

1.8 **Place of Loading/Discharge**
The postal address, if the parties have not agreed on a more precise location.

1.19 **Point of Time**
Agreed Point of Time for the arrival of the Freight Forwarder at the Place of Loading or Place of Discharge.

1.2 **Principal**
Legal person which concludes a Freight Forwarding Contract with the Freight Forwarder.

1.15 **Shipper**
Legal Person, which hands over the goods for transportation according to the Freight Forwarding Contract or on a valid instruction.

1.3 **Theft-Sensitive Goods**
Theft-Sensitive Goods are those exposed to an increased risk of robbery and theft, such as money, precious metals, jewellery, watches, precious minerals, art, antiques, check books, credit cards and/or other payment means, stocks and security papers, documents, spirits, tobacco, entertainment electronic goods, telecommunications goods, IT equipment and accessories as well as smart cards.

1.18 **Time Frame**
Agreed Time Frame for the arrival of the Freight Forwarder at the Place of Loading or Place of Discharge.

1.9 **Time of Performance**
The time (date, time of day) up to a particular performance must be taken place, for example a Time Frame or Point of Time.

1.17 **Valuable Goods**
Good, at the time and place of taking over, with an actual value of at least 100 Euro/kg.

1.5 **Vehicle**
Means of transport for the transportation of goods on traffic routes.

2. Scope of application

2.1 The ADSp cover all Freight Forwarding Contracts undertaken by the Freight Forwarder as contractor.

2.2 Statutory provisions which cannot be modified by pre-formulated standard terms and conditions take precedence over the ADSp.

2.3 The ADSp do not apply to businesses that are exclusively dedicated to:

2.3.1 packaging,

2.3.2 transportation and warehousing of towed or salvaged goods,

2.3.3 transportation and warehousing of removal goods according to section 451 HGB,

2.3.4 storage and digitalisation of files; files are all types of embodied and digitalised business papers, documents, data storage mediums and similar objects for information collection,

2.3.5 abnormal and heavy-load transports, which require a transportation regulation permission or exception, crane services and associated assembly work,

2.4 The ADSp do not apply to Freight Forwarding Contracts with consumers as defined in Section 13 German Civil Code (BGB).

3. Obligation of the Principal regarding placing of orders, information requirements, special goods

3.1 The Principal shall inform the Freight Forwarder about all relevant parameters affecting the carrying out of the order.

These include

3.1.1 addresses, type and quality of the goods, the gross weight (including packaging and Loading Means) or otherwise specified quantities, marks, numbering, quantities and type of Packages, specific characteristics of the goods (such as live animals and plants, perishability), the value of the goods (for example for customs purposes or the insurance of goods according to clause 21 ADSp) and Delivery times,

3.1.2 all public-legal duties and safety regulations, such as duties relating to customs, foreign trade regulations (particularly those relating to goods and people as well as specific country embargos) and legal safety obligations.

3.1.3 in case of carriage of goods by sea, all relevant data in the compulsory form relating to safety statutes (e. g. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).

3.1.4 intellectual property rights of third parties, such as trademark and license limitations which are connected to the possession of the goods, including legal or regulatory hindrances capable of prejudicing the processing of the order.

3.1.5 specific technical requirements for the means of transport and particular cargo securing means to be supplied by the Freight Forwarder.

3.2 In case of Dangerous Goods, the Principal must inform the Freight Forwarder in due time and in text form about the quantity and specific nature of the hazard including - if required - the necessary safety measures. If Dangerous Goods fall into scope of the law on the transport of dangerous goods (Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG) or if other transported and stored goods fall into scope of other Dangerous Goods or garbage related statutes or regulations, the Principal must provide the relevant information, in particular the classification according to the relevant Dangerous Goods laws, and, at the latest, during the handover of the goods, supply the required documentation.

3.3 In case of valuable or Theft-Sensitive Goods, the Principal must inform the Freight Forwarder in text form regarding the type and value of the goods and the current risks involved to enable the Freight Forwarder to assess the acceptance of the order or take appropriate measures for the safe and damage-free completion of said order. In case of acceptance of the order, the Freight Forwarder is obliged to undertake appropriate safety measures for protecting the goods.

3.4 The Principal is responsible for supplying the Freight Forwarder with all information, certificates and other documentation required, such as customs classification, for the correct processing of customs or other statutorily required handling of the goods, including, but not limited to, security checks for air freight shipments.

4. Rights and duties of the Freight Forwarder

4.1 The Freight Forwarder shall act in the interest of the Principal, check the placed order for obvious faults and immediately inform the Principal, if required, about all dangers known by the Freight Forwarder for the fulfilment of the order.

4.2 The Freight Forwarder takes care that the Vehicles, loading safety means and, if their presentation is agreed, Loading Means are in a technically perfect condition, comply with statutory provisions and the requirements of the Freight Forwarding Contract. Vehicles and Loading Means shall be equipped with the typical appliances, equipment or methods for the protection of the goods, in particular loading safety means. Vehicles shall have low emissions and noise as well as low energy consumption.

4.3 The Freight Forwarder shall deploy reliable, appropriate and, for the particular task in question, suitable and duly employed, qualified and trained drivers and, if required, with a driver certification.

4.4 On foreign premises, the Freight Forwarder shallt comply with the house rules, plant or construction site regulations in force, if they were announced to the Freight Forwarder. Section 419 HGB remains unaffected.

4.5 The Freight Forwarder is entitled to make customs clearance dependent on issuance of a written power of attorney that assigns direct representation.

4.6 If the Freight Forwarder is assigned with the cross-border transportation of the goods or the import or export customs clearance, the Freight Forwarder is, in case of doubt, also entitled to act in regards to the customs or other statutorily required handling of the goods, if the transport of the goods to the agreed destination would be impossible without such action.

The Freight Forwarder is hereby entitled

4.6.1 to open Packages whenever such action is necessary to comply with statutorily required controls (for example, Freight Forwarder as regulated agent), and, subsequently, to undertake all measures necessary to complete the order, such as repackaging the goods.

4.6.2 to advance payments required by customs.

4.7 In case of damage to or delay of the goods and upon request by the Principal or Consignee, the Freight Forwarder must procure immediately all required and known information for securing their compensation claims.

4.8 In the absence of a separate agreement in the order supplied to the Freight Forwarder, the service does not include:

4.8.1 the supply or replacement of pallets or other Loading Means,

4.8.2 the loading and unloading of goods, unless otherwise indicated by circumstances or common practice.

4.8.3 a transhipment ban (Section 486 HGB does not apply),

4.8.4 the allocation of a shipment tracking system, unless it is in line for this sector of industry. Clause 14 ADSp remains unaffected.

4.8.5 returns, detours and hidden additional cargo.

If in deviation to the actual order, one or more Packages are handed over and accepted for transportation by the Freight Forwarder, then the Freight Forwarder and the Principal concludes a new Freight Forwarding Contract about these goods. In case of returns or hidden additional cargo and in absence of a separate agreement, the terms and conditions of the original Freight Forwarding Contract will apply. Clause 5.2 ADSp remains unaffected.

4.9 Further service and information obligations, for example quality management measures and their auditing, monitoring and evaluation systems as well as key performance indicators needs to be expressly agreed.

5. Contact person, electronic communication and documents

5.1 Upon request of a contracting party, each side will nominate one or more contact persons to receive information, explanations and enquiries regarding the fulfilment of the contract and exchange names and addresses. This information needs to be updated in case of changes. If either contracting party fails to provide details for a contact person, then the relevant signatory to the contract shall be the designated contact person.

Information obligations, which exceeds the obligation in statutory provisions, for example measures of the Freight Forwarder in case of disruptions, in particular, an imminent delay during takeover or Delivery, obstacles to carriage and Delivery, damages to the goods or other disruptions (emergency concept) needs to be agreed separately.

5.2 In the absence of an expressly agreement, contractual statements by warehousing or transport personnel require approval from the respective party to be considered valid.

5.3 The Principal takes care of the required declarations to be supplied by the Principal's Shipper or Consignee during the fulfilment of the contract at the Place of Loading and Place of Delivery, and of real actions, such as Delivery and receipt of the goods.

5.4 If agreed between the Principal and the Freight Forwarder, the parties will transmit and receive the shipping details, including the creation of the invoice, by electronic means (electronic data interchange / remote transmission). The transmitting party carries the responsibility for the loss, completeness and validity of any sent data.

5.5 In case of an agreement according to clause 5.4 ADSp, the parties ensure that their IT system is ready for operation and that data can be processed appropriately, including the usual safety and control measures, to protect the electronic data exchange and prevent unauthorized access, modification, loss or destruction by third parties. All parties are obliged to give timely notification of any changes to their IT systems that could affect the electronic data interchange.

5.6 Electronic or digital documents, in particular proof of deliveries, shall be considered equal to written documents.

Furthermore, each party is entitled to archive written documentation in exclusively electronic or digital format and to eliminate originals, the latter always in consideration of the legal regulations regarding the same.

6. Packaging and labelling duties of the Principal

6.1 The Principal shall pack the goods, and if required, clearly and permanently label all Packages with their required identifications, such as addresses, marks, numbers and symbols relating to the handling and characteristics of the goods. Old identification marks must be removed or garbled. The same applies for Packages.

6.2 Furthermore, the Principal is responsible for:

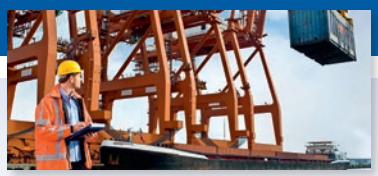
6.2.1 identifying all items belonging to the same shipment, to ensure easy recognition,

6.2.2 ensuring that Packages, if required, cannot be accessed without leaving external traces.

7. Securing cargo and supervisory duties of the Freight Forwarder

7.1 In all cases where loading and discharge occurs at more than one location, the Freight Forwarder takes care for the security of cargo until the last Place of Discharge and at all times, but not before the completion of loading in a transport safety manner.

7.2 The Freight Forwarder shall conduct controls at all Interfaces. The Freight Forwarder shall check completeness and identity of the goods, their apparent good order and condition as well as all seals and locks and record any irregularities in the accompanying documents or via separate notification.



8. Receipt

8.1 The Freight Forwarder shall issue a certificate of receipt with reservations noted, if necessary.

In case of doubt, the certificate of receipt issued by the Freight Forwarder only confirms the number and type of Packages, but not their content, value, weight or other measurements.

8.2 Previously loaded or sealed loading units, such as containers or swap bodies and previously transmitted data, the accuracy of the certificate of receipt regarding quantity and type of loaded Packages is vitiated, if the Freight Forwarder notifies the Principal on differences (in quantity) or damages, immediately after unloading the loading unit.

8.3 The Freight Forwarder must request proof of Delivery from the Consignee in form of a Delivery receipt listing all Packages as outlined in the order or other accompanying documentation. Should the Consignee refuse to issue a Delivery receipt, the Freight Forwarder must request instructions from the Principal.

The Principal can demand the Delivery receipt for a period of one year after the goods have been delivered.

8.4 As receipt for takeover or Delivery of the goods counts any signed document which gives evidence for fulfilment of the order, such as Delivery notes, forwarders certificate of receipt, consignment note, sea way bill, consignment bill or a bill of lading.

8.5 The certificate of receipt and Delivery receipt can also be issued electronically or digitally, unless the Principal requests the issuing of a consignment note, sea way bill, consignment bill or bill of lading.

9. Instructions

Upon conclusion of the contract, the Freight Forwarder must follow all instructions regarding the cargo, unless carrying out such instructions poses disadvantages to his business or damages to consignments of other Principals or Consignees. If the Freight Forwarder intents not to follow an instruction, then the Freight Forwarder shall inform the instructor immediately.

10. Freight payment, cash on Delivery

10.1 Notifications by the Principal to the effect that the order should be executed freight collect or for the account of the Consignee or a third party, for example according to Incoterms, do not exempt the Principal from his obligation to pay the Freight Forwarder its remuneration and outlays, including freights, customs charges and other expenses. Freight collect instructions, for example according to section 422 HGB, Article 21 CMR, remain unaffected.

11. Default of loading and Delivery times, demurrage

11.1 In cases where the Principal must load or unload the Vehicle, the Principal has the obligation to do so within the agreed, otherwise within a reasonable loading and unloading time.

11.2 If, in case of carriage of goods by road, the parties agree on a Time Frame or Point of Time or is such notified by the Freight Forwarder without objection by the Principal, Shipper or Consignee, the loading and unloading time - irrespective of the number of shipments per Place of Loading and Discharge - for full truck loads, but with the exception for bulk goods, for Vehicles with 40 tons maximum permissible weight shall be maximum 2 hours for loading and unloading in general. The times shall be reduced appropriately for Vehicles with a lower maximum permissible weight in the individual case.

11.3 The loading or unloading time begins with the arrival of the road vehicle at the designated Place of Loading and Discharge (for example, by notifying the gate keeper), and ends when the Principal has completed all its duties.

However, if a Time of Performance has been agreed for the arrival of road Vehicles at the Place of Loading and Discharge, the loading and unloading time does not begin before the agreed presentation time.

11.4 In cases where the contractually agreed loading and unloading time are not maintained due to reasons beyond the Freight Forwarder's scope of responsibility, the Principal must pay the Freight Forwarder the agreed, otherwise commonly accepted, demurrage fees.

11.5 The aforementioned provisions apply accordingly, when the Freight Forwarder is obliged to load and unload the goods, and when the Principal is exclusively committed to prepare the goods for loading or to accept them after unloading.

12. Performance hindrances and force majeure

12.1 If the Freight Forwarder is unable to take over the goods, or unable to take them over on time, the Freight Forwarder must immediately notify and seek instruction from the Principal. Section 419 HGB applies accordingly. The Principal remains entitled to terminate the Freight Forwarding Contract, whereas the Freight Forwarder is not entitled to ask for compensation according to section 415 (2) HGB.

12.2 Performance hindrances that do not fall within the scope of responsibility of either contracting party, free said parties of their performance duties for the duration of the hindrance and the extent of its impact.

Such performance hindrances are defined as force majeure, civil unrest, war or acts of terrorism, strikes and lock-outs, transport route blockades, and any other unforeseeable, unavoidable and serious events.

In case of a performance hindrance, the contracting parties are obliged to notify the other party immediately. Additionally, the Freight Forwarder is obliged to ask the Principal for instructions.

13. Delivery

13.1 If, after arrival at the Place of Discharge, it becomes apparent that the unloading cannot take place within the time of unloading, the Freight Forwarder must immediately notify the Principal and request for relevant instructions. Section 419 HGB applies accordingly.

13.2 If the Freight Forwarder cannot adhere to the agreed Time of Performance or - in the absence of an agreement - to a reasonable time for Delivery, the Freight Forwarder shall request instructions from the Principal or the Consignee.

13.3 In cases where the Consignee is absent at the designated home, business or shared location address and if the Consignee lives therein, the goods, always assuming there are no obvious doubts regarding the entitlement to receive the goods of the person in question, may be delivered to:

13.3.1 an adult family member; a family employee; or an adult with permanent residence at the designated home address,

13.3.2 an employee at the designated business location,

13.3.3 a manager or representative authorised to receive the goods at the designated shared location.

13.4 In cases where the Freight Forwarder and Principal have agreed on Delivery without the presentation to an actual person (for example, night, garage or assembly line deliveries), Delivery is deemed to have taken place on the actual physical deposit of the goods at the agreed location.

13.5 The Delivery can only take place under supervision of the Principal, Consignee or a third party authorised for reception. Clauses 13.3 and 13.4 ADSp remain unaffected.

14. Information and restitution duties of the Freight Forwarder

14.1 The Freight Forwarder has the duty to supply the Principal with the required information and, upon request, with the status of the business as well as to demand accountability upon completion. However, the Freight Forwarder is only obliged to reveal costs, if the Freight Forwarder works on Principal's account.

14.2 The Freight Forwarder has the duty to give anything to the Principal what he has received by carrying out and managing the business.

15. Warehousing

15.1 The Principal has the duty to pack and mark the goods, if required, and to make available all documents and information to the Freight Forwarder for an appropriate storage.

15.2 The Freight Forwarder decides in its sole discretion if warehousing takes place in its own facilities or, if not otherwise agreed, those of third parties. Whenever warehousing take place at third party warehouses, the Freight Forwarder must supply timely information regarding its name and location to the Principal or, whenever a warehouse warrant has been issued, to make a note of the information on the same.

15.3 The Freight Forwarder takes care for the duly maintenance and care of the warehouse and storage space, the drives on the premises and for securing the goods, in particular theft protection. Additional security measures, for example measures exceeding the statutory fire protection laws, must be explicitly agreed.

15.4 Unless otherwise agreed:

15.4.1 takeover of the goods for warehousing begins with the unloading of the goods from the Vehicle by the Freight Forwarder and ends with the completion of the Delivery by the Freight Forwarder.

15.4.2 inventory management is via the Freight Forwarder's inventory accounting,

15.4.3 there is one physical inventory inspection per year. On instruction of the Principal, the Freight Forwarder shall conduct further physical inventories against compensation.

15.5 With taking over the goods and if appropriate examination means are available, the Freight Forwarder is obliged to conduct a receiving inspection on types, quantities, marks, numbering, quantities of Packages as well as outer visible damages according to section 438 HGB.

15.6 The Freight Forwarder shall conduct regular inspections with appropriate personnel for securing the goods.

15.7 In case of stock shortfall and imminent changes at the goods, the Freight Forwarder shall immediately inform the Principal and ask for instructions. Section 471 (2) HGB remains unaffected.

15.8 Additional service and information obligations require an explicit agreement.

16. Remuneration

16.1 The services according to the Freight Forwarding Contract are compensated with the agreed remuneration, if this remuneration includes the costs for transportation and warehousing. Supplemental claims for costs occurred during regular transportation or warehousing and which were not foreseeable at the time of the offer, cannot be claimed separately, unless otherwise agreed. Calculation errors are at the expense of the calculator. sections 412, 418, 419, 491, 492, 588 until 595 HGB and comparable provisions of international conventions remain unaffected.

17. Compensation claims and right of recourse

17.1 The Freight Forwarder is, if not caused by him, entitled to ask for refund of expenses properly incurred, in particular those relating to average contributions, detention or demurrage charges, including additional packaging for protecting the goods.

17.2 If the Principal instructs the Freight Forwarder to receive goods and if, on reception of the goods by the Freight Forwarder, freight, cash on delivery, customs duties, taxes, or other expenses and charges are demanded, the Freight Forwarder is entitled - but not obliged - to pay these costs according to the circumstances he has properly assessed, and to claim reimbursement from the Principal, unless otherwise agreed.

17.3 On request, the Principal must immediately indemnify the Freight Forwarder for expenditures, such as freight, average contributions, customs duties, taxes and other fees demanded from the Freight Forwarder, in particular acting as a person authorised to dispose or as possessor of goods belonging to third parties, unless the Freight Forwarder is not responsible for their accrual.

18. Invoices, foreign currencies

18.1 Remuneration claims of the Freight Forwarder require the reception of an invoice or payment schedule in accordance to statutory requirements. If not otherwise agreed, the maturity is not dependent on presenting a delivery receipt in case of an uncontested Delivery.

18.2 Regarding foreign Principals or Consignees, the Freight Forwarder is entitled to ask whether to receive payment in the relevant foreign currency or in Euro (EUR).

18.3 If the Freight Forwarder owes foreign currency or has advanced foreign currency amounts, the Freight Forwarder is entitled to ask for payment in either the relevant foreign currency or in EUR (EUR). In case of Euro (EUR), currency conversion is made according to the official exchange rate on the day of payment, which shall be evidenced by the Freight Forwarder.

18.4 Payment according to a credit memo procedure must be expressly agreed. In case of doubt, all credit memos are to be issued immediately, upon completion of services. Clause 18.1 1st sentence ADSp is not applicable for credit memo procedures.

19. Set-off, Retention

In the face of claims arising from the freight forwarding contract and associated non-contractual claims, set-off or retention is only permitted when the claim is uncontested, ready for decision or legally established.

20. Lien and retention rights

20.1 The Freight Forwarder is entitled to secure its demands arising from freight forwarding services according to the legally permitted regulations regarding lien and retention rights.

20.2 Lien rights can be exercised according to the legally established provisions, providing:

20.2.1 the threat and the required notifications about the lien exercise and the sale of the pledged items by the carrier shall be forwarded to the Consignee,

20.2.2 the time limit of one month as specified in section 1234 BGB is superseded by a time limit of two weeks.

20.3 The Principal is entitled to prohibit the exercise of the lien by granting an equivalent security for its claims, such as a directly enforceable bank guarantee.

21. Insurance of goods

21.1 The Freight Forwarder arranges the insurance of the goods (c. f. goods in transit or warehousing insurance) with an insurer of its choice, when the Principal assigns the Freight Forwarder to do so prior to handing over the goods.

21.2 The Freight Forwarder shall arrange insurance for the goods, if this is in the interests of the Principal. The Freight Forwarder can assume that insurance is in the interests of the Principal, in particular when:

21.2.1 the Freight Forwarder has arranged insurance for a previous Freight Forwarding Contract for the same Principal in the course of an ongoing business relationship,

21.2.2 the Principal has declared a value of the goods for the purpose of insurance.

21.3 The assumption that insurance is in the interest of the Principal according to clause 21.2 ADSp can be discounted, in particular when:

21.3.1 the Principal has prohibited the purchase,

21.3.2 the Principal is a Freight Forwarder, carrier or warehouse keeper.

21.4 In case of purchasing insurance cover, the Freight Forwarder shall observe instructions of the Principal, in particular the amount insured and risks to be covered. In the absence of such an instruction, the Freight Forwarder must assess the type and scope of insurance in its sole discretion and purchase insurance cover at the usual market conditions.

21.5 If, due to the nature of the goods to be insured, or for another reason, the Freight Forwarder is unable to purchase insurance cover, the Freight Forwarder will notify the Principal immediately.

21.6 If the Freight Forwarder purchases an insurance after conclusion of the Freight Forwarding Contract and upon instruction of the Principal or recovers a claim or acts otherwise on behalf of the Principal regarding carrying out insurance claims or averages, the Freight Forwarder is entitled to a reasonable remuneration according to local standards, otherwise, an appropriate remuneration, in addition to the compensation of its expenses, even in the absence of a prior agreement.

22. Liability of the Freight Forwarder, Subrogation of claims of reimbursement

22.1 The Freight Forwarder is liable for damages according to the statutory provisions. However, the following provisions shall apply, in as much as they do not contradict mandatory regulations, in particular the law of pre-formulated terms and conditions.

22.2 In all cases, where the Freight Forwarder is fault-based liable for losses or damages to the goods ("Güterschaden") according to clause 23.3 and 24, the Freight Forwarder must only pay the value and reimburse the costs according to sections 429, 430, 432 HGB instead of damage compensation.

22.3 In case of inventory divergences, the Freight Forwarder is entitled to balance the inventory with positive stock balance differences and stock shortfall of the same Principal for value evaluation in cases as set out in clause 24 ADSp.

22.5 If the Freight Forwarder has claims, for which the Freight Forwarder is not liable for, against a third party in case of damages, or in cases when the Freight Forwarder has claims exceeding the sum for which the Freight Forwarder is liable, the Freight Forwarder must subrogate such claims to the Principal upon request, unless the Freight Forwarder has a separate agreement to pursue claims on behalf and at the expense of the Principal. sections 437, 509 HGB remain unaffected.

23. Liability limitations

23.1 Except in case of damages during carriage of goods by sea or ordered warehousing, the Freight Forwarder's liability for damages to goods is limited according to Section 431 (1), (2) and (4) HGB, to:

23.1.1 8,33 Special Drawing Rights (SDR) for every kg, whenever the Freight Forwarder is:

- a carrier, as defined by Section 407 HGB,
- acting as principal ("Spediteur im Selbsteintritt"), fixed costs freight forwarder (Fixkostenspediteur) or consolidator ("Sammelladungsspediteur"), according to sections 458 to 460 HGB or
- care, custody and control Freight Forwarder ("Obhutsspediteur") according to Section 461 (1) HGB.

23.1.2 2 instead of 8.33 SDR for every kg, whenever the Principal has agreed to a Freight Forwarding Contract which is subject to a variety of transport means and includes carriage of goods by sea and an unknown damage place.

In case of a known damage place, the liability according to section 452a HGB is subject to the liability exclusion and liability limitation of the ADSp.

23.1.3 Whenever Freight Forwarder's liability according to clause 23.1.1 ADSp exceeds an amount of EUR 1,25 million per Damage Case, this liability is furthermore limited to EUR 1,25 million per Damage Case, or to 2 SDR for every kg, whichever amount is higher.

23.2 The liability of the Freight Forwarder for damages to the goods in its custody for Freight Forwarding Contracts which are subject to carriage of goods by sea and cross-border transportation is limited to the maximum statutory liability amount. Clause 25 ADSp remains unaffected.

23.3 For all cases out of scope of clauses 23.1 and 23.2, such as section 461 (2) HGB, 280 ff BGB, the liability of the Freight Forwarder for damages to goods is limited according to Section 431 (1), (2) und (4) HGB to a maximum of:

23.3.1 2 SDR per kg for Freight Forwarding Contracts relating to carriage of goods by sea or a transportation by a variety of transport means, but including carriage of goods by sea,

23.3.2 8.33 SDR per kg for all other Freight Forwarding Contracts.

23.3.3 Furthermore, the Freight Forwarder's liability is limited to the maximum amount of EUR 1,25 million for each case of damage.

23.4 The liability of the Freight Forwarder for all other damages than damages to the goods with the exception of damages during ordered warehousing or damages to personal injury or goods of third parties is limited to three times the amount that would be payable for the loss of goods according to clauses 23.3.1 or 23.3.2 ADSp. Furthermore, the Freight Forwarder's liability is limited for each case of damage to the maximum amount of 125,000 Euros.

23.4.1 Sections 413 (2), 418 (6), 422 (3), 431 (3), 433, 445 (3), 446 (2), 487 (2), 491 (5), 520 (2), 521 (4), 523 HGB as well as any relevant liability provisions in international conventions shall remain unaffected.

23.4.2 Clause 23.4 ADSp is not applicable on statutory provisions, such as Article 25 Montreal Convention (MC), Article 5 Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) or Article 20 Convention de Budapest relative au contract de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), which extend Freight Forwarder's liability or permit to extend.

23.5 If Freight Forwarder's liability according to Articles 23.1, 23.3 and 23.4 ADSp exceeds the amount of EUR 2,5 million per Damage Event, then Freight Forwarder's liability is, irrespective of how many claims arise from a single Damage Event, further limited to a maximum amount of EUR 2,5 million per Damage Event or to 2 SDR per kg for lost or damaged goods, whichever amount is the higher. When there is more than one claimant, the Freight Forwarder's liability shall be proportionate to individual claims.

24. Liability limitations for ordered warehousing, inventories and declaration of value

24.1 In the case of ordered warehousing, the liability of the Freight Forwarder for damages to goods is limited to:

24.1.1 8.33 SDR for every kg corresponding to 431 (1), (2) and (4) HGB,

24.1.2 a maximum of EUR 35,000 per Damage Case.

24.1.3 70,000 Euros per year, in cases where the damage claimed by the Principal bases, contrary to clause 24.1.2 ADSp, on a difference between calculated stock and actual stock of the inventory, irrespective of the amount and type of inventory taking and the amount of Damage Cases causing the difference in inventory.

24.2 Upon payment of an agreed supplement and prior to warehousing of goods, the Principal can specify a value in text form for an increased liability that differs from the maximum amounts stipulated in clause 24.1. In this case, the specified value replaces the relevant maximum amount.

24.3 In case of warehousing upon instruction, the Freight Forwarder's liability for other damages, excluding damages to personal injury or goods of third parties, is limited to EUR 35,000 per case of damage.

24.4 In case of warehousing upon instruction, but excluding personal injury or damages to goods of third parties, the Freight Forwarder's liability is always limited to EUR 2,5 million per Damage Event, irrespective of how many claims arise from a single Damage Event. When there is more than one claimant, the Freight Forwarder's liability shall be proportionate to individual claims. Clause 24.2 ADSp remains unaffected.

25. Exclusion of liability for carriage of goods by sea and inland waterway transportation

25.1 In accordance with section 512 (2) No. 1 HGB, it is agreed that:

The Freight Forwarder in its position as carrier is not responsible for any fault or neglect on the part of its servants or of the ship's company, insofar as the corresponding damage was

caused in the course of steering or otherwise operating the ship, or was caused by fire or explosion on board the ship and the measures taken were not predominantly for the benefit of the cargo.

25.2 According to Article 25 (2) CMNI it is agreed that the Freight Forwarder in its position as carrier or actual carrier is not liable for damages:

25.2.1 caused by an act or omission by the master of the vessel, the pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or in the formation or dissolution of a pushed or towed convoy, provided that the Freight Forwarder complied with the obligations set out for the crew in Article 3 (3) CMNI, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result,

25.2.2 caused by fire or an explosion on board the vessel, where it is not possible to prove that the fire or explosion resulted from a fault of the Freight Forwarder or the actual carrier or their servants or agents or a defect of the vessel,

25.2.3 the defects existing prior to the voyage of his vessel or of a rented or chartered vessel if he can prove that such defects could not have been detected prior to the start of the voyage despite due diligence.

25.3 Clause 22.4 ADSp remains unaffected.

26. Non-contractual liability

In accordance with sections 434, 436 HGB, the above mentioned liability exclusions and limitations also apply to non-contractual claims. Clause 23.4.1 ADSp applies accordingly.

27. Qualified fault

27.1 Liability exclusions and limitations listed in clauses 22.2, 22.3, 23.3 and 23.4 in conjunction with 23.5, 24 as well as 26 ADSp do not apply when the damage has been caused by:

27.1.1 intent or gross negligence of the Freight Forwarder or vicarious agents or

27.1.2 infringement of Material Contractual Obligations, whereby such claims are limited to predictable and typical damages.

27.2 Divergent from clause 27.1.2 ADSp, the liability limitations of clause 24.1 and 24.2 ADSp only apply in case of gross negligent or intentional infringements of material contractual duties.

27.3 Sections 435, 507 HGB remains applicable within their scope of application.

27.3 Clause 27.1 ADSp is not applicable on statutory provisions, such as Article 25 MC, Article 36 CIM or Article 20, 21 CMNI, which extend Freight Forwarder's liability, allows extending or expanding the imputation of fault of servants or third parties.

28. Liability insurance of the Freight Forwarder

28.1 The Freight Forwarder is obliged to purchase and maintain liability insurance at the usual market conditions with an insurer of his choice that, as a minimum, covers the ordinary liability amounts of its freight forwarding liability according to ADSp and statutory provisions. The agreement of maximum insurance amounts per Damage Case, Damage Event and year is permitted as well as the agreement of reasonable deductibles for the Freight Forwarder.

28.2 Upon request, the Freight Forwarder is obliged to provide evidence of the liability insurance and its validity by presentation of an insurance confirmation within a reasonable Time Frame. In absence of such a presentation, the Principal is entitled to terminate the Freight Forwarding Contract extraordinarily.

28.3 The Freight Forwarder is only entitled to rely on the liability limitations of the ADSp, when the Freight Forwarder provides an appropriate insurance cover at the time of order.

29. Liability of the Principal

29.1 The liability of the Principal pursuant to sections 414, 455, 468, and 488 HGB is limited to EUR 200,000 per Damage Event.

29.2 The aforementioned liability limitation does not apply in case of personal injuries, such as injury of life, body and health, if the damage was caused by gross negligence or wilful intent of the Principal or its vicarious agents, or infringement of Material Contractual Obligations, whereas the latter is limited to predictable and typical damages.

30. Applicable law , place of fulfilment, place of jurisdiction

30.1 The legal relationship between the Freight Forwarder and Principal is governed by German law.

30.2 The place of fulfilment for all involved parties is the location of the Freight Forwarder's branch office dealing with the order or the enquiry.

30.3 The place of jurisdiction for all disputes and all involved parties arising from the Freight Forwarding Contract, an enquiry or in relation to it, is the location of the Principal or Freight Forwarder's branch office dealing with the order or enquiry, as far as all these parties are merchants. The aforementioned place of jurisdiction shall be deemed as an additional place of jurisdiction pursuant to Article 31 CMR and Article 46 § 1 CIM, but not in case of Article 39 CMR, Article 33 MC, Article 28 Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air (WC).

31. Confidentiality

31.1 Contractual parties are obliged to maintain confidentiality regarding all unpublished information received during the execution of the freight forwarding contract. This information can only be used for the exclusive purpose of contract fulfilment. The parties shall commit other legal persons with an equivalent confidentiality obligation, if these legal persons are deployed for contract fulfilment.

32. Compliance

32.1 The Freight Forwarder shall comply with minimum wage provisions and minimum conditions for workplaces and confirms the compliance in text form upon request of the Principal. The Freight Forwarder indemnifies the Principal for its liability for minimum wages, if the Freight Forwarder, its subcontractor or hirer during the course of fulfilment of the Freight Forwarding Contract, does not pay the minimum wages and the Principal is demanded to pay.

32.2 The Freight Forwarder shall ensure in case of transportation services, that its executing subcontractor

32.2.2 deploys driving personnel, which comply with the requirements of section 7 (1) Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), if applicable,

32.2.3 upon request provides all documents, which must be carried during transportation according to statutory provisions, when the Principal or third parties must comply with statutory controlling obligations,

32.3 In case of transportation, the Freight Forwarder or its executing subcontractor is obliged to organise the activities of its driving personnel according to the compulsory working, driving and recreation times. During the driving of Vehicles, alcohol and drugs are generally prohibited.

32.4 Both contracting parties commit to carrying out their contractual duties and to act according to the legal regulations covering their business and to support and obey the principles of the United Nations Global Compact (UNGC), the United Nations Declaration of Human Rights, and the Declaration of the International Labour Organization regarding the 1998 Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, in accordance with national laws and customs. In particular, both parties will commit to:

32.4.1 no child or forced labour,

32.4.2 comply with the relevant national laws and regulations regarding working hours, wages, salaries and to comply with any other obligations for employers,

32.4.3 to comply with the current regulations on health and safety at work, and to provide a safe and healthy workplace to ensure the health of employees and to avoid accidents, injuries and work-related illness,

32.4.4 prohibit all discrimination based on race, religion, disability, age, sexual orientation or sex,

32.4.5 comply with international standards on corruption, such as those published in UNGC and to adhere to local anti-corruption and bribery laws,

32.4.6 adhere to all current environmental protection laws and regulations,

32.4.7 engage its business partners and subcontractors according to the aforementioned principles.

German Freight Forwarders' Standard Terms and Conditions 2017 (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 – ADSp 2017)

Publisher: German Association for Freight Forwarding and Logistics (Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. – DSLV)
Responsibly for the content: Frank Huster (Director General)
Headquarter: Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155 – 156, 10117 Berlin | Office Bonn: Weberstraße 77, 53113 Bonn | www.dslv.org

Pictures: Fotolia.com – pmphoto, Christian Schwier, Matthias Buehner, Calado, Pierre-Yves Babelon, corepics, Kadmy, maxoidos, erikdegraaf, Iurii Sokolov, Thomas Siepmann, Friedberg, liveostockimages, Marco2811, mhp, liboriop