

Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016)

Stand: 16. Dezember 2015

Präambel

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) werden ab dem 1. Januar 2016 vom Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLTV) zur Anwendung empfohlen. Diese Empfehlung ist unverbindlich. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, vom Inhalt dieser Empfehlung abweichende Vereinbarungen zu treffen.

1. Geltung der ADSp 2016, Vorrang zwingenden Rechts

1.1 Die ADSp 2016 gelten für alle Verträge und Leistungen des Spediteurs, es sei denn, die in Ziffern 2.3 und 2.4 definierten Ausnahmen liegen vor. Allgemeine Geschäftsbedingungen oder sonstige vorformulierte Vertragsbedingungen des Auftraggebers finden keine Anwendung, auch dann nicht, wenn sie lediglich ergänzende Regelungen zu den ADSp 2016 enthalten.

1.2 Nur gesetzliche Bestimmungen, von denen im Wege vorformulierter Vertragsbedingungen nicht abgewichen werden darf, gehen den ADSp 2016 vor.

2. Anwendungsbereich

2.1 Die ADSp 2016 gelten für alle Verkehrsverträge des Spediteurs als Auftragnehmer über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, (See-) Fracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörende Geschäfte (z.B. Zollabwicklung, Sendungsverfolgung, Umschlag) betreffen.

2.2 Die ADSp 2016 gelten auch für speditionsübliche logistische Leistungen, wenn diese mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen, insbesondere für Tätigkeiten wie Bildung von Ladeeinheiten, Kommissionieren, Etikettieren und Verwiegen von Gütern und Retourenabwicklung.

2.3 Die ADSp 2016 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 von Umzugsgut

2.3.4 die Lagerung von Umzugsgut, wenn dafür die Allgemeinen Lagerbedingungen des Deutschen Möbeltransports (ALB) vereinbart sind,

2.3.5 Kranarbeiten, Schwer- oder Großraumtransporte und damit zusammenhängende Montagearbeiten, wenn dafür die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (AGB-BSK Kran und Transport) vereinbart sind.

2.4 Die ADSp 2016 finden keine Anwendung auf Verkehrsverträge mit Verbrauchern i.S.v. § 13 BGB.

3. Auftragserteilung, Informationspflichten, besondere Güterarten

3.1 Der Auftraggeber ist verpflichtet, den Spediteur rechtzeitig vor Auftragserteilung über alle wesentlichen, die Ausführung des Auftrags beeinflussenden Umstände zu unterrichten .

3.1.1 Hierzu zählen alle für die Leistungserbringung relevanten Daten wie Adressen, Zeichen, Nummern, Anzahl der Packstücke oder anders angegebene Mengen, Art, Beschaffenheit und Eigenschaften des Gutes (wie lebende Tiere und Pflanzen, Verderblichkeit), das Rohgewicht (inklusive Verpackung und Lademittel), Lieferfristen und der Warenwert (z.B. für zollrechtliche Zwecke oder eine Versicherung des Gutes nach Ziffer 21).

3.1.2 Insbesondere hat der Auftraggeber den Spediteur hinzuweisen auf

- a. alle öffentlich-rechtlichen, z.B. zollrechtlichen, außenwirtschaftsrechtlichen (insbesondere waren-, personen- oder länderbezogene Embargos) und sicherheitsrechtlichen Verpflichtungen,
- b. im Falle von Seebeförderungen alle nach den seerechtlichen Sicherheitsbestimmungen (z.B. SOLAS) erforderlichen Daten,
- c. 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,
- d. besondere technische Anforderungen an das Beförderungsmittel und spezielle Ladungssicherungsmittel, die der Spediteur stellen soll.

2

3.2 Bei gefährlichem Gut hat der Auftraggeber im Auftrag dem Spediteur in Textform die Menge, die genaue Art der Gefahr und – soweit erforderlich – die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen. Außerdem hat der Auftraggeber die Klassifizierung nach dem einschlägigen Gefahrgutrecht mitzuteilen und spätestens bei Übergabe des Gutes die erforderlichen Unterlagen zu übergeben.

Gefährliche Güter sind 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 abfallrechtlichen Vorschriften fallen.

3.3 Bei wertvollem oder diebstahlsgefährdetem 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. Wertvolles Gut ist Gut mit einem tatsächlichen Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme von mindestens 50 Euro/kg oder 10.000 Euro/Packstück.

Diebstahlsgefährdetes Gut ist 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.

3.4 Entspricht ein dem Spediteur erteilter Auftrag nicht den in den ADSp 2016 genannten Anforderungen, so steht es dem Spediteur frei,

3.4.1 die Annahme des Gutes zu verweigern,

3.4.2 bereits übernommenes Gut zurückzugeben beziehungsweise zur Abholung bereitzuhalten oder

3.4.3 den Auftrag ohne Benachrichtigung des Auftraggebers auszuführen und eine zusätzliche, angemessene Vergütung zu verlangen, wenn eine sichere und schadenfreie Ausführung des Auftrages mit erhöhten Kosten verbunden ist.

3.5 Der Spediteur ist nicht verpflichtet, die Angaben des Auftraggebers nachzuprüfen oder zu ergänzen.

3.6 Die im Auftrag enthaltenen Bezeichnungen wie „Messegut“ oder Hinweise wie „eilig“ verpflichten den Spediteur weder für eine beschleunigte Ausführung des Auftrags (z.B. als Expresssendung) noch für eine bevorzugte Abfertigung zu sorgen.

4. Übernahme weiterer Leistungspflichten durch den Spediteur

4.1 Der dem Spediteur erteilte Auftrag umfasst mangels ausdrücklicher Vereinbarung nicht

4.1.1 die Verpackung des Gutes,

4.1.2 die Verwiegung, Untersuchung, Maßnahmen zur Erhaltung oder Besserung des Gutes und seiner Verpackung, es sei denn, dies ist geschäftsüblich,

4.1.3 die Gestellung und den Tausch von Paletten oder sonstigen Ladehilfs- und Packmitteln (Paletten).

Haben die Parteien eine abweichende Vereinbarung getroffen, gilt im Zweifel:

- a. Palette und Ware bilden wirtschaftlich eine Einheit,
- b. Paletten sind an der Entladestelle Zug-um-Zug zurückzugeben,
- c. ein bei Nichttausch ausgestellter Palettenschein hat allein Quittungsfunktion, begründet aber keine weitergehenden Pflichten des Spediteurs,
- d. nur gebrauchsfähige Paletten (mittlerer Art und Güte im Sinne von § 243 BGB) sind zu tauschen, bei Euroflachpaletten entspricht dies mindestens der Qualitätsstufe C (Qualitätsklassifizierung gemäß EPAL / GS 1 Germany, Stand 2015),
- e. bei Nichttausch erfolgt eine Abholung nur, wenn ein neuer Auftrag erteilt wird, es sei denn, der Tausch unterbleibt auf Veranlassung des Spediteurs,

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

Fahrer, die bei der Ver- oder Entladung ohne vertragliche Vereinbarung mitwirken, handeln ausschließlich auf Weisung und unter Aufsicht des Auftraggebers; sie sind Erfüllungsgehilfen des Auftraggebers und werden auf dessen Risiko tätig, es sei denn, die Ver- oder Entladung erfolgt eigenmächtig,

4.1.5 Retouren, Umfuhren und verdeckte Beiladungen,

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

4.1.7 die Bereitstellung eines Sendungsverfolgungssystems.

4.2 Besorgt der Spediteur im Interesse des Auftraggebers Geschäfte nach Ziffer 4.1 oder erbringt er diese Leistungen, so steht ihm auch ohne Vereinbarung eine ortsübliche, ansonsten angemessene Vergütung zu.

4a Kontaktperson, elektronische Kommunikation und Dokumente

4a.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. Bestimmt eine Partei keine Kontaktperson, gilt diejenige Person als Kontaktperson, die den Vertrag für die Partei abgeschlossen hat.

4a.2 Mangels ausdrücklicher Vereinbarung bedürfen Erklärungen des Lager- und Fahrpersonals zu ihrer Wirksamkeit der Genehmigung des Spediteurs.

4a.3 Der Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass der Verloader oder Empfänger für den Auftraggeber die an der Ver- oder Entladestelle zur Abwicklung des Verkehrsvertrags erforderlichen Erklärungen abgibt und tatsächliche Handlungen, wie die Übergabe oder Übernahme des Gutes, vornimmt.

Verloader ist die Person, bei der das Gut nach dem Verkehrsvertrag oder aufgrund wirksamer Weisung abzuholen ist.

4
4a.4 Haben die Parteien den elektronischen Austausch von Daten unter Verwendung elektronischer Standards wie Edifact zur Auftragsdurchführung vereinbart, ist jede Partei berechtigt, Erklärungen und Mitteilungen auf elektronischem Wege zu erstellen, zu übermitteln und auszutauschen (elektronischer Datenaustausch), sofern die übermittelnde Partei erkennbar ist. Die übermittelnde Partei trägt die Gefahr für den Verlust und die Richtigkeit der übermittelten Daten. Der elektronische Datenaustausch umfasst auch die elektronische Rechnungserstellung, soweit steuerrechtliche Vorschriften dem nicht entgegenstehen.

4a.5 Die Parteien sorgen dafür, dass das eigene IT-System betriebsbereit ist, die gelieferten Daten entsprechend verarbeiten kann 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. Die übermittelnde Partei trägt die Gefahr für den Verlust, die Richtigkeit und Vollständigkeit der übermittelten Daten bis zur vereinbarten, ansonsten üblichen Schnittstelle. Sofern zur Verbindung beider Datensysteme eine gemeinsame Schnittstelle durch den Spediteur einzurichten ist, erhält dieser die hierfür notwendigen Aufwendungen vom Auftraggeber erstattet. Jede Partei trägt die bei ihr entstehenden Kosten für die Einrichtung, den Betrieb und die Pflege ihres eigenen IT-Systems und ihrer eigenen EDI/DFÜ-Verbindung selbst. Jede Partei ist verpflichtet, der anderen Partei rechtzeitig Änderungen seines IT-Systems mitzuteilen, die Auswirkungen auf den elektronischen Datenaustausch haben können.

4a.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.

5. Zollabwicklung und sonstige gesetzlich vorgeschriebene Behandlung des Gutes

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

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

5.3 Betrifft der dem Spediteur erteilte Auftrag den Transport einer Sendung nach einem Bestimmungsort im Ausland, ist der Spediteur zur zollamtlichen, sicherheitsrechtlichen oder einer anderen gesetzlich vorgeschriebenen Behandlung des Gutes berechtigt, wenn ohne sie die Beförderung bis zum Bestimmungsort nicht ausführbar ist. Er darf hierbei

5.3.1 im Namen des Auftraggebers handeln, wenn er hierzu bevollmächtigt ist.

5.3.2 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.

5 5.4 Betrifft der dem Spediteur erteilte Auftrag eine unter zollamtlicher Überwachung stehende Sendung, ist der Spediteur berechtigt, die erforderlichen Zollformalitäten zu erledigen und die zollamtlich festgesetzten Abgaben auszulegen, wenn ohne sie die Auftragsdurchführung, insbesondere die Ablieferung beim Empfänger nicht ausführbar ist.

5.5 Besorgt der Spediteur im Interesse des Auftraggebers die in Ziffern 5.3 und 5.4 beschriebenen Geschäfte oder erbringt er diese Leistungen, so steht ihm auch ohne Vereinbarung eine ortsübliche, ansonsten angemessene Vergütung zu.

6. Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten des Auftraggebers

6.1 Die Packstücke sind vom Auftraggeber deutlich und haltbar mit den für ihre auftragsgemäße Behandlung erforderlichen Kennzeichen zu versehen, wie Adressen, Zeichen, Nummern, Symbole für Handhabung und Eigenschaften; alte Kennzeichen müssen entfernt oder unkenntlich gemacht sein.

6.2 Darüber hinaus ist der Auftraggeber verpflichtet,

6.2.1 zu e i n e r Sendung gehörende Packstücke als zusammengehörig leicht erkennbar zu kennzeichnen,

6.2.2 Packstücke so herzurichten, dass ein Zugriff auf den Inhalt ohne Hinterlassen äußerlich sichtbarer Spuren nicht möglich ist (Klebeband, Umreifungen oder ähnliches sind nur ausreichend, wenn sie individuell gestaltet oder sonst schwer nachahmbar sind; eine Umwicklung mit Folie nur, wenn diese fest verschweißt ist),

6.2.3 bei einer im Sammelgutverkehr abzufertigenden Sendung, die aus mehreren Stücken oder Einheiten mit einem Gurtmaß (größter Umfang zuzüglich längste Kante) von weniger als 1 m besteht, diese zu größeren Packstücken zusammenzufassen,

6.2.4 bei einer im Hängeversand abzufertigenden Sendung, die aus mehreren Stücken besteht, diese zu Griffeinheiten in geschlossenen Hüllen zusammenzufassen,

6.2.5 auf Packstücken von mindestens 1.000 kg Rohgewicht die durch das Gesetz über die Gewichtsbezeichnung an schweren auf Schiffen beförderten Frachtstücken vorgeschriebene Gewichtsbezeichnung anzubringen,

6.2.6 wertvolle oder diebstahlgefährdete Güter neutral zu verpacken.

6.3 Packstücke sind Einzelstücke oder vom Auftraggeber zur Abwicklung des Auftrags gebildete Einheiten, z.B. Kisten, Gitterboxen, Paletten, Griffeinheiten, geschlossene Ladegefäße, wie gedeckt gebaute oder mit Planen versehene Waggons, Auflieger oder Wechselbrücken, Container, Iglus, die der Spediteur als Ganzes zu behandeln hat (Frachtstück im Sinne von §§ 409, 431, 504 HGB).

6.4 Entsprechen die Packstücke nicht den in Ziffern 6.1 und 6.2 genannten Bedingungen, findet Ziffer 3.4 entsprechende Anwendung.

7. Ladungssicherungs- und Kontrollpflichten des Spediteurs

7.1 Erfolgt die Ver- oder Entladung an mehr als einer Stelle, hat der Spediteur durchgehend für die Ladungssicherung hinsichtlich der bereits auf dem Fahrzeug befindlichen oder verbleibenden Güter zu sorgen.

7.2 Der Spediteur ist verpflichtet, nach Übernahme des Gutes an Schnittstellen

7.2.1 die Packstücke auf Vollzähligkeit und Identität sowie äußerlich erkennbare Schäden und Unversehrtheit von Plomben und Verschlüssen zu überprüfen und

7.2.2 Unregelmäßigkeiten zu dokumentieren (z.B. in den Begleitpapieren oder durch besondere Benachrichtigung).

7.3 Schnittstelle ist jeder Übergang der Packstücke von einer Rechtsperson auf eine andere sowie aus einer Haftungsordnung in eine andere.

8. Quittung

8.1 Der Spediteur ist verpflichtet, auf Verlangen des Auftraggebers die Übernahme des Gutes – gegebenenfalls mit Vorbehalt – zu quittieren.

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

8.1.1 Bei vorgeladenen oder geschlossenen Ladeeinheiten wie Containern oder Wechselbrücken und vorab vom Auftraggeber übermittelten Daten (Ziffer 4a) 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.

8.1.2 Bei Massengütern, Wagenladungen, Containern oder sonstigen vorgeladenen Ladeeinheiten enthält die Quittung im Zweifel keine Bestätigung des Rohgewichts oder der anders angegebenen Menge des Gutes.

8.2 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. Ist das Gut beim Empfänger bereits ausgeladen, so ist der Spediteur berechtigt, es wieder an sich zu nehmen.

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

8.3 Bei Verwendung eines Fracht- oder Seefrachtbriefs, Ladescheins oder Konnossements gelten diese als Übernahme- oder Ablieferungsquittung. Die Ziffern 8.1 und 8.2 gelten entsprechend.

8.4 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.

7

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.

10. Frachtüberweisung, Nachnahme

10.1 Die Mitteilung des Auftraggebers, der Auftrag sei unfrei abzufertigen oder der Auftrag sei, 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.

10.2 Die Mitteilung nach Ziffer 10.1 enthält keine Nachnahmeweisung.

11. Nichteinhaltung von Ver- und Entladezeiten, Standgeld

11.1 Hat der Auftraggeber das Fahrzeug zu beladen oder entladen, ist er verpflichtet, die vereinbarte, ansonsten eine angemessene Ver- oder Entladezeit einzuhalten.

11.2 Mangels Vereinbarung beträgt die Ver- oder Entladezeit für Straßenfahrzeuge unabhängig von der Anzahl der Sendungen pro Ver- oder Entladestelle bei

11.2.1 auf Paletten aller Art verladenen Gütern

- a. bis zehn Europalettenstellplätze höchstens 30 Minuten,
- b. bis zwanzig Europalettenstellplätze höchstens 60 Minuten,
- c. über zwanzig Europalettenstellplätze höchstens 90 Minuten;

11.2.2 in allen anderen Fällen

bei Gütern (nicht jedoch bei schüttbaren Gütern) mit einem umzuschlagenden Gewicht

- a. bis drei Tonnen höchstens 30 Minuten,
- b. bis sieben Tonnen höchstens 60 Minuten,
- c. über sieben Tonnen höchstens 120 Minuten.

11.3 Die Ver- oder Entladezeit beginnt mit der Ankunft des Straßenfahrzeugs an der Ver- oder Entladestelle (z.B. Meldung beim Pförtner) und endet, wenn der Auftraggeber seinen Verpflichtungen vollständig nachgekommen ist und er die Abfahrt des Straßenfahrzeugs freigegeben hat. Ist jedoch für die Ankunft des Straßenfahrzeugs am Ver- oder Entladeort die Nutzung eines Zeitfenstermanagementsystems vereinbart, so beginnt die Ver- oder Entladezeit nicht vor der für die Gestellung vereinbarten Uhrzeit.

11.4 Wird die Ver- 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,

8 11.5.1 wenn der Auftraggeber verpflichtet ist, das Gut zur Verladung bereitzustellen oder nach Entladung entgegenzunehmen,

11.5.2 bei Unterbrechungen des Transports, die nicht dem Risikobereich des Spediteurs zuzurechnen sind, mit der Maßgabe, dass abweichend von Ziffer 11.2 mangels Vereinbarung eine Wartezeit von 30 Minuten als vereinbart gilt.

12. Leistungshindernisse, höhere Gewalt

12.1 Kann der Spediteur das Gut nicht oder nicht rechtzeitig übernehmen, so hat er dies dem Auftraggeber unverzüglich anzuzeigen und entsprechende Weisungen einzuholen. § 419 HGB findet entsprechende Anwendung.

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. § 412 Abs. 3 HGB bleibt unberührt.

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

Im Falle eines Leistungshindernisses ist jede Vertragspartei verpflichtet, die andere Partei unverzüglich zu unterrichten.

13. Ablieferung

13.1 Wird mit der Entladung nicht innerhalb der Entladezeit (Ziffer 11) begonnen, ist der Spediteur berechtigt, dies als Ablieferungshindernis zu betrachten. In diesem Fall hat der Spediteur dies dem Auftraggeber unverzüglich anzuzeigen und entsprechende Weisungen einzuholen. § 419 HGB findet entsprechende Anwendung.

13.2 Wird der Empfänger in seiner Wohnung, in dem Geschäftsraum oder in einer Gemeinschaftseinrichtung, in der der Empfänger wohnt, nicht angetroffen, kann das Gut abgeliefert werden

- a. in der Wohnung an einen erwachsenen Familienangehörigen, eine in der Familie beschäftigte Person oder einen erwachsenen ständigen Mitbewohner,
- b. in Geschäftsräumen an eine dort beschäftigte Person,
- c. in Gemeinschaftseinrichtungen dem Leiter der Einrichtung oder einem dazu ermächtigten Vertreter, es sei denn, es bestehen offenkundige Zweifel an deren Empfangsberechtigung.

13.3 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.

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 Die Lagerung erfolgt nach Wahl des Spediteurs in dessen eigenen oder 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.

15.2 Der Auftraggeber, der die Lagerräume besichtigt oder besichtigen lässt, hat alle Einwände oder Beanstandungen gegen die Unterbringung des Gutes oder gegen die Wahl des Lagerraums unverzüglich vorzubringen. Macht er von dem Besichtigungsrecht keinen Gebrauch, so begibt er sich der Einwände gegen die Art und Weise der Unterbringung, die bei Besichtigung feststellbar gewesen wären, wenn und soweit die Wahl des Lagerraums und die Unterbringung unter Wahrung der Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs erfolgten.

15.3 Der Auftraggeber, der ein gelagertes Gut besichtigt oder besichtigen lässt, hat die Geschäftszeiten des Spediteurs zu beachten und auf Verlangen des Spediteurs zu dulden, dass die Besichtigung nur in seiner Begleitung stattfindet.

15.4 Der Auftraggeber, der Handlungen mit dem Gut (z.B. Probeentnahme) vornimmt, hat auf Verlangen des Spediteurs Anzahl, Gewicht und Beschaffenheit des Gutes gemeinsam mit ihm festzustellen. Kommt der Auftraggeber diesem Verlangen nicht nach, ist die Haftung des Spediteurs für später festgestellte Schäden ausgeschlossen, es sei denn, der Schaden ist nicht auf die vorgenommenen Handlungen mit dem Gut zurückzuführen.

15.5 Der Auftraggeber haftet für alle Schäden, die er, seine Angestellten oder Beauftragten beim Betreten des Lagers oder beim Betreten oder Befahren des Lagergrundstücks dem Spediteur, anderen Einlagerern oder sonstigen Dritten zufügen, es sei denn, dass den Auftraggeber, seine Angestellten oder Beauftragten kein Verschulden trifft.

15.6 Mangels abweichender Vereinbarung

15.6.1 beginnt die Übernahme zur Lagerung mit der Entladung des anliefernden Fahrzeugs und die Auslieferung endet mit dem Beladen des abholenden Fahrzeugs,

15.6.2 erfolgt die Bestandsführung durch die Lagerbuchhaltung des Spediteurs,

15.6.3 erfolgt eine physische Inventur pro Jahr.

15.7 Entstehen dem Spediteur nach Vertragsschluss begründete Zweifel, ob seine Ansprüche durch den Wert des Gutes gesichert sind, so ist er berechtigt, dem Auftraggeber eine angemessene Frist zu setzen, in der dieser entweder für Sicherung der Ansprüche des Spediteurs oder für anderweitige Unterbringung des Gutes Sorge tragen kann. Kommt der Auftraggeber diesem Verlangen nicht nach, so ist der Spediteur zur Kündigung ohne Kündigungsfrist berechtigt.

10

16. Angebote und Vergütung

16.1 Angebote des Spediteurs und Vereinbarungen mit ihm über Preise und Leistungen beziehen sich stets nur auf die namentlich aufgeführten Leistungen, Gut normalen Umfangs, normalen Gewichts und normaler Beschaffenheit und ein im Wesentlichen unverändertes Güter-, Auftragsaufkommen oder Mengengerüst.

Sie setzen normale unveränderte Beförderungsverhältnisse, ungehinderte Verbindungswege, Möglichkeit unmittelbarer sofortiger Weiterversendung, Weitergeltung der bisherigen der Vereinbarung zugrundeliegenden Frachten, Valutaverhältnisse und Tarife, unveränderte Datenverarbeitungsanforderungen, Qualitätsvereinbarungen und Verfahrensanweisungen sowie unveränderte öffentliche Abgaben, Energie- und Personalkosten voraus, es sei denn, die Veränderungen sind unter Berücksichtigung der Umstände bei Vertragsschluss vorhersehbar gewesen.

16.2 Wird ein Nachnahme- oder sonstiger Einziehungsauftrag nach Beförderungsbeginn zurückgezogen, oder geht der vom Empfänger einzuziehende Betrag nicht ein, kann der Spediteur dennoch Provision erheben.

17. Aufwendungen des Spediteurs, Freistellungsanspruch

17.1 Der Spediteur hat Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen, die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte, 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.

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 sofort zu befreien, wenn sie der Spediteur nicht aufgrund pflichtwidrigen Verhaltens zu vertreten hat.

17.4 Der Auftraggeber hat den Spediteur und seine Erfüllungsgehilfen auch von allen Ansprüchen Dritter freizustellen, wenn und soweit dem Auftraggeber oder seinen Erfüllungsgehilfen diese Ansprüche zuzurechnen sind.

18. Rechnungen, fremde Währungen

18.1 Rechnungen des Spediteurs über fällige Forderungen sind sofort zu begleichen. Die Fälligkeit der Vergütung hängt nicht von der Vorlage eines Abliefernachweises ab.

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

18.3 Schuldet der Spediteur fremde Währung oder legt er fremde Währung aus, so ist er berechtigt, entweder Zahlung in der fremden oder in deutscher Währung zu verlangen. Verlangt er deutsche Währung, so erfolgt die Umrechnung zu dem am Tage der Zahlung amtlich festgesetzten Kurs, es sei denn, dass nachweisbar ein anderer Kurs zu zahlen oder gezahlt worden ist.

18.4 Eine Zahlungsabwicklung im Gutschriftenverfahren ist ausdrücklich zu vereinbaren. Unabhängig davon sind Gutschriften nach Leistungserbringung sofort zu erteilen und zu bezahlen.

19. Aufrechnung, Zurückbehaltung

Gegenüber Ansprüchen aus dem Verkehrsvertrag und damit zusammenhängenden außervertraglichen Ansprüchen ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung nur zulässig, wenn der fällige Gegenanspruch 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 vor Übergabe der Güter beauftragt. 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.

21.2 Der Spediteur ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Versicherung des Gutes zu besorgen, wenn dies im Interesse des Auftraggebers liegt. Der Spediteur darf vermuten, dass die Eindeckung einer Versicherung im Interesse des Auftraggebers liegt, insbesondere wenn

- a. der Spediteur bei einem früheren Verkehrsvertrag eine Versicherung besorgt hat,
- b. der Auftraggeber im Auftrag einen Warenwert für eine Versicherung des Gutes angegeben hat.

Die Vermutung des Interesses an der Eindeckung einer Versicherung besteht insbesondere nicht, wenn

- a. der Auftraggeber die Eindeckung schriftlich untersagt,
- b. der Auftraggeber ein Spediteur, Frachtführer oder Lagerhalter ist.

12

21.3 Der Spediteur hat nach pflichtgemäßem Ermessen über Art und Umfang der Versicherung zu entscheiden und sie zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen, es sei denn, der Auftraggeber erteilt dem Spediteur unter Angabe der Versicherungssumme und der zu deckenden Gefahren in Textform eine andere Weisung.

21.4 Besorgt der Spediteur im Interesse des Auftraggebers eine Versicherung, die Einziehung eines Entschädigungsbetrags oder übernimmt er sonstige Tätigkeiten bei Abwicklung von Versicherungsfällen und Havarien, so steht dem Spediteur 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 S. 1 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 Auf einen Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung finden unabhängig davon, auf welcher Teilstrecke ein Schaden eintritt, stets die §§ 425 bis 439 HGB Anwendung.

22.5 Hat der Spediteur aus einem Schadenfall Ansprüche gegen einen Dritten, für den er nicht haftet, 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.

23. Haftungsbegrenzungen

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

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

a. Frachtführer im Sinne von § 407 HGB,

b. Spediteur im Selbsteintritt, Fixkosten- oder Sammelladungsspediteur im Sinne von §§ 458 bis 460 HGB oder

c. Obhutsspediteur im Sinne von § 461 Abs. 1 HGB

ist;

13

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 nach Ziffer 22.4 geschlossen hat.

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

23.2 Die Haftung des Spediteurs bei Güterschäden ist bei einem Verkehrsvertrag über eine reine Seebeförderung und bei grenzüberschreitenden Beförderungen auf den für diese Beförderung gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbetrag begrenzt.

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 reine Seebeförderungen 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 Million Euro.

23.4 Die Haftung des Spediteurs für andere als Güterschäden mit Ausnahme von Schäden bei verfügbaren Lagerungen, Personenschäden und Sachschäden an Drittgut ist der Höhe nach begrenzt auf das Dreifache des Betrags, der bei Verlust des Gutes nach Ziffern 23.3.1 oder 23.3.2 zu zahlen wäre.

23.4.1 Außerdem ist die Haftung des Spediteurs begrenzt aus jedem Schadenfall höchstens auf einen Betrag von 100.000 Euro.

23.4.2 Die §§ 413 Abs. 2, 418 Abs. 6, 422 Abs. 3, 431 Abs. 3, 433, 466, 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.

23.5 Übersteigt die Haftung des Spediteurs aus den Ziffern 23.1, 23.3 und 23.4 einen Betrag von 2 Millionen Euro je Schadenereignis, ist seine Haftung, unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, außerdem begrenzt auf höchstens 2 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 verfügbarer Lagerung, Inventuren und Wertdeklaration

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

14

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

24.1.2 höchstens 25.000 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 50.000 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 verfügbaren Lagerung begrenzt auf 25.000 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 verfügbaren Lagerung auf 2 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 Personen 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 werden, 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.

26. Außervertragliche Ansprüche

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

Die §§ 413 Abs. 2, 418 Abs. 6, 422 Abs. 3, 431 Abs. 3, 433, 466, 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.

27. Qualifiziertes Verschulden

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

27.1.1 durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner leitenden Angestellten oder

27.1.2 durch Verletzung vertragswesentlicher Pflichten, wobei Ersatzansprüche in letzterem Fall begrenzt sind auf den vorhersehbaren, typischen Schaden. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Verkehrsvertrags erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf.

27.1.3 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.

27.2 § 435 HGB bleibt in den von Ziffer 23.1 i.V.m. 23.5 und § 507 HGB bei einem Verkehrsvertrag über eine reine Seebeförderung in den von Ziffer 23.2 erfassten Fällen anwendbar.

27.3 Ziffer 27.1 findet keine Anwendung auf gesetzliche Vorschriften wie Art. 25 MÜ, Art. 36 CIM oder Art. 21 CMNI, die die Haftung des Spediteurs 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 abzuschließen und aufrecht zu erhalten, die mindestens im Umfang der Regelhaftungssummen seine verkehrsvertragliche Haftung nach den ADSp und nach dem Gesetz abdeckt.

28.2 Die Vereinbarung einer Höchstersatzleistung je Schadenfall, Schadenereignis und Jahr ist zulässig; ebenso die Vereinbarung einer angemessenen Selbstbeteiligung des Spediteurs.

28.3 Der Spediteur hat dem Auftraggeber auf Verlangen das Bestehen eines gültigen Haftungsversicherungsschutzes nachzuweisen. Hierfür genügt die Vorlage einer Versicherungsbestätigung. Erbringt er diesen Nachweis nicht innerhalb einer angemessenen Frist und verfügt er nicht über einen gültigen Versicherungsschutz, darf sich der Spediteur gegenüber dem Auftraggeber nicht auf die Haftungsbestimmungen der ADSp berufen.

16

29. Geheimhaltung, Compliance

29.1 Die Parteien sind verpflichtet, sämtliche ihnen bei der Durchführung des Verkehrsvertrags bekannt werdenden und als vertraulich gekennzeichneten Informationen vertraulich zu behandeln. Die Informationen dürfen ausschließlich zum Zwecke der Leistungserbringung genutzt werden. Nicht erfasst hiervon sind Informationen, die öffentlich zugänglich oder bei objektiver Betrachtung für die andere Vertragspartei nicht schutzbedürftig sind.

29.2 Beide Parteien verpflichten sich bei der Ausführung der vertraglichen Verpflichtungen, die für ihr Unternehmen geltenden gesetzlichen Vorschriften einzuhalten, und unterstützen und achten die Grundsätze des „Global Compact“ („UNGK“), 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

- a. keine Kinder beschäftigen oder Zwangsarbeiter einsetzen,
- b. die jeweiligen nationalen Gesetze und Regelungen über Arbeitszeiten, Löhne und Gehälter, insbesondere zur Zahlung des gesetzlichen Mindestlohns, und sonstige Arbeitgeberverpflichtungen einhalten,
- c. 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,

- d. jegliche Diskriminierung aufgrund Rasse, Religion, Behinderung, Alter, sexueller Orientierung oder Geschlecht unterlassen,
- e. die internationalen Antikorruptionsstandards, wie sie im UNGC und lokalen Antikorruptions- und -bestechungsgesetzen festgelegt sind, beachten,
- f. alle geltenden Umweltgesetze und -regelungen einhalten.

30. Erfüllungsort, Gerichtsstand, anzuwendendes Recht

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 versuchten Anbahnung oder im Zusammenhang damit entstehen, ist für alle Beteiligten, soweit sie Kaufleute sind, der Ort derjenigen Niederlassung des Spediteurs, an die der Auftrag oder die Anfrage gerichtet ist; für Ansprüche gegen den Spediteur ist dieser Gerichtsstand ausschließlich. Die vorstehende, ausschließliche Gerichtsstandsbestimmung gilt im Fall der Art. 31 CMR und 46 § 1 CIM als zusätzliche Gerichtsstandsbestimmung, im Falle der Art. 39 CMR, 33 MÜ, 28 WA nicht.