

Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp)

Die Änderungen 2016 kurz zusammengefasst

➤ E-Dokumente werden anerkannt

Die Neufassung der ADSp trägt den geänderten Formen der Kommunikation Rechnung. Insofern ist eine Neuregelung in Ziffer 4a aufgenommen worden, die unter anderem eine Gleichstellung von elektronischen Dokumenten zur Papierform vorsieht. Hierdurch kann in der Praxis eine erhebliche Vereinfachung bei der Auftragsabwicklung erreicht werden. Die neu aufgenommene Definition der vergütungsfreien Be- und Entladezeit wird die praktische Auftragsabwicklung vereinfachen.

➤ Anpassung an Rechtsprechung

Den zweiten Schwerpunkt im Novellierungskonzept der ADSp 2016 bildet die Anpassung an die seit 2003 ergangene Rechtsprechung. So ist in Ziffer 4 geregelt, dass Mitwirkungstätigkeiten des Fahrpersonals im Rahmen der Be- und Entladung von Gütern dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind, wenn nicht die Parteien vereinbart haben, dass die Be- und Entladung Pflicht des Auftragnehmers sein soll. Zudem wird klar geregelt, dass das Risiko, bei vereinbartem Palettentausch an der Entladestelle keine tauschfähigen Paletten zur Verfügung gestellt zu bekommen, dem Absender zuzuordnen ist.

➤ Standgeldregelung aufgenommen

Neu ist auch eine Regelung über die Dauer von Be- und Entladezeiten, die in der Fracht enthalten sind. Werden keine Vereinbarungen getroffen, beträgt die Ver- oder Entladezeit für Straßenfahrzeuge unabhängig von der Anzahl der Sendungen pro Be- und Entladestelle

- bei auf Europaletten verladenen Gütern
 - a. bis zehn Europalettenstellplätze höchstens 30 Minuten,
 - b. bis zwanzig Europalettenstellplätze höchstens 60 Minuten,
 - c. über zwanzig Europalettenstellplätze höchstens 90 Minuten;
- 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.

Wir die Ver- oder Entladezeit aus Gründen, die nicht dem Risikobereich des Spediteurs zuzurechnen sind, überschritten, hat Auftraggeber dem Spediteur das vereinbarte, ansonsten ein angemessenes Standgeld als Vergütung zu zahlen. Die Ver- und Entladezeit beginnt mit der Ankunft des Fahrzeugs 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 Fahrzeugs freigegeben hat.

➤ **Pfandrecht klargestellt**

Ziffer 20 regelt nach wie vor das Pfandrecht. Dabei wird klargestellt, dass es sich hierbei um das gesetzliche Pfandrecht handelt. Zugunsten des Auftraggebers ist durch die Einräumung einer gleichwertigen Sicherheit die Möglichkeit neu aufgenommen, die Ausübung des Pfandrechts abzuwenden.

➤ **ADSp schließt andere AGB aus**

Ziffer 1 regelt den Geltungsbereich der ADSp 2016 und bestimmt, dass neben den ADSp keine weiteren vom Auftraggeber verwendeten Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) gelten sollen. Hiermit wappnen sich die ADSp 2016 offenbar gegen die von den Verbänden der verladenden Wirtschaft zur Anwendung empfohlenen Deutschen Transport- und Ladebedingungen (DTLB). Allerdings enthalten die DTLB ebenfalls eine solche Ausschließlichkeitsklausel.

➤ **Rechnungen**

Rechnungen des Spediteurs über fällige Forderungen sind sofort zu begleichen. Hierbei hängt die Fälligkeit der Vergütung nicht von der Vorlage eines Abliefernachweises ab. Neu aufgenommen ist in diesem Zusammenhang, dass bei Vereinbarung von Gutschriftsverfahren die entsprechenden Gutschriften sofort nach Leistungserbringung zu erteilen und zu bezahlen sind.

➤ **Haftungsklauseln**

Die praktisch bedeutsamsten inhaltlichen Änderungen sind innerhalb der Haftungsklauseln erfolgt. Die Neufassung der ADSp orientiert sich nun insgesamt am frachtrechtlichen Haftungssystem der Paragraphen 425 ff. Handelsgesetzbuch (HGB). Hinsichtlich der Haftungshöchstsumme ist eine einheitliche Begrenzung auf die nach dem Gesetz vorgesehene Beschränkung von 8,33 Sonderziehungsrechten (SZR) pro kg des Rohgewichts der Sendung vorgesehen. Dies entspricht einem Betrag in Höhe von rund 10,50 EUR pro kg des Rohgewichts der Sendung. Die ADSp 2003 enthalten für Güterschäden in speditionellem Gewahrsam noch eine Haftungsbeschränkung auf 5 EUR pro kg des Rohgewichts der Sendung. Beibehalten wurden die zusätzlichen Haftungsbeschränkungen je Schadenfall und Schadenereignis.

Neu aufgenommen ist im Bereich der verfügten Lagerung die für den Auftraggeber eingeräumte Möglichkeit, gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlags vor Einlagerung einen Wert zur Erhöhung der Haftung anzugeben. Die Haftungshöchstgrenze bei verfügbarer Lagerung wurde von 5.000 € auf 25.000 € je Schadenfall angehoben worden. Die Haftungsbeschränkung entfällt nur bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz. In den alten ADSP reichte bloße Verursachung. Die ADSp 2016 eröffnen so einen einfachen und leicht umsetzbaren Weg zur Berücksichtigung erhöhter Haftungsinteressen der Verloader. Ob und in welchem Umfang diese Regelung dann in der Praxis Anwendung findet, wird abzuwarten bleiben.