

Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017

- ADSp 2017 -

Rechtsanwalt Detlef Neufang
- auch Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht -
Lengsdorfer Hauptstraße 75, 53127 Bonn
Tel. 0049 -(0)228-9253534
Fax 0049-(0)228-250835
e-mail: kanzlei@ra-neufang.de



Empfehlende Verbände

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**),
Deutscher Industrie- und Handelskammertag (**DIHK**),
Deutscher Speditions- und Logistikverband (**DSL**) und Handelsverband
Deutschland (**HDE**)

Damit ist der Kreis der empfehlenden Verbände deutlich weiter gezogen als bei den ADSp 2003, was die Akzeptanz der ADSp noch einmal steigern wird.



Unverbindliche Empfehlung

Bei den ADSp handelt es sich um die Geschäftsbedingungen der auftragnehmenden Spediteure. Zwingendes Recht geht den ADSp stets vor.

Die Empfehlung der ADSp-Anwendung ist unverbindlich. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, den Inhalt dieser Empfehlung ergänzende Vereinbarungen zu treffen.

Hiervon kann und sollte im Einzelfall Gebrauch gemacht werden, z.B. wenn die Haftungsgrenzen der ADSp erkennbar unzureichend sind, wenn der Spediteur/Frachtführer ver- oder entladen soll, wenn Besonderheiten hinsichtlich des einzusetzenden Fahrzeugs oder wenn Qualitätssicherungs- oder Sendungsverfolgungssysteme erforderlich sind. Ergänzende Vereinbarungen sollten schriftlich oder in Textform festgehalten werden!!

Für ein „Standardgeschäft“ sind die ADSp regelmäßig „ausreichend“



Einbeziehung der ADSp 2017

Einbeziehung der ADSp 2017

Für die Einbeziehung der ADSp 2017 reicht es danach aus, wenn sie Bestandteil der allgemeinen Vertragserklärungen werden. Die in den §§ 305 Abs. 2 und 3 BGB enthaltenen Anforderungen müssen nicht beachtet werden, da die ADSp 2017 nicht gegenüber Verbrauchern gelten. Für die Einbeziehung der ADSp 2017 in einen Vertrag genügt es daher, dass der Spediteur als Auftragnehmer bei Vertragsabschluss erkennbar darauf hinweist, dass die ADSp 2017 Vertragsinhalt werden sollen, und der Auftraggeber nicht widerspricht.

Möglichkeit der **Kenntniserlangung**: Hinweis auf Text auf homepage des Spediteurs

Weitere Optionen:

Vereinbarung in **Rahmenvertrag** oder **kaufmännischem Bestätigungsschreiben**

Nicht ausreichend: Hinweise nach Vertragsabschluss z.B. in Ablieferquittungen oder Rechnungen, da Vertragsinhalte nicht einseitig geändert werden können. Jedoch können solche Hinweise für zukünftige Vertragsabschlüsse Bedeutung erlangen.



Einbeziehung der ADSp 2017

Bei im Transportbereich verwendeten AGB wie die ADSp 2017 ist der in den §§ 449 und 466 Handelsgesetzbuch (HGB) verankerten Hinweispflicht zu genügen. Diese verlangen vom Verwender der ADSp 2017, also den Speditionsunternehmen, die nach den ADSp 2017 ihre Geschäfte abwickeln, ihre Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinzuweisen, dass diese Haftungsklauseln enthalten, die zu Gunsten des Spediteurs von §§ 431 Abs. 1 und 2, 461 Abs.1 HGB abweichen. Der **DSL**V empfiehlt folgende Formulierung:

*Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 – ADSp 2017 –. **Hinweis:** Die ADSp 2017 weichen in Ziffer 23 hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages für Güterschäden (§ 431 HGB) vom Gesetz ab, indem sie die Haftung bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung und bei unbekanntem Schadenort auf 2 SZR/kg und im Übrigen die Regelhaftung von 8,33 SZR/kg zusätzlich auf 1,25 Millionen Euro je Schadenfall sowie 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis, mindestens aber 2 SZR/kg, beschränken.*



ADSp gelten für Verkehrsverträge

Verkehrsverträge sind nach der Definition in Ziffer 1.14 alle Verträge des Spediteurs über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Seefracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditions-gewerbe 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.

Ziffer 2.3.1 -2.3.5 enthalten Ausnahmen vom Anwendungsbereich (z.B. reine Verpackungsarbeiten, Umzugsgut usw); überdies keine Geltung der ADSp gegenüber Verbrauchern.



Auftraggeberpflichten

Auftraggeber ist die Rechtsperson, die mit dem Spediteur einen Verkehrsvertrag abschließt: Also der Absender im Frachtgeschäft, der Versender im Speditionsgeschäft, der Einlagerer im Lagergeschäft, der Befrachter im Seefrachtrecht, aber aufgrund Ziffer 1.14 auch der Auftraggeber des Lohnfuhrunternehmers. Rechtsperson in diesem Sinne ist eine natürliche oder juristische Person, aufgrund des Ausschlusses in Ziffer 2.4 jedoch kein Verbraucher im Sinne des § 13 BGB. Auftraggeber in diesem Sinne ist nicht nur der „Urversender“ gegenüber dem Spediteur, sondern natürlich auch der Spediteur im Verhältnis zu dem von ihm beauftragten Frachtführer, der Hauptfrachtführer im Verhältnis zu dem von ihm beauftragten Unterfrachtführer etc, also jeder, der einen weiteren Verkehrsvertrag im Rahmen seiner Beauftragung abschließt.

Verlader ist die Rechtsperson, die das Gut nach dem Verkehrsvertrag oder aufgrund wirksamer Weisung zur Beförderung übergibt; diese **kann** gleichzeitig der Auftraggeber sein.



Auftraggeberpflichten

**Die Auftraggeberpflichten sind überwiegend in Ziffer 3 geregelt:
Pflichten bei Auftragserteilung; Informationspflichten, besondere Güterarten**

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

Ziffer 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,



Auftraggeberpflichten

Ziffer 3.1.2

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

Ziffer 3.1.3

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

Ziffer 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,



Auftraggeberpflichten

Ziffer 3.1.5

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

Ziffer 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.



Auftraggeberpflichten

Ziffer 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.

Wertvolles Gut ist nach Ziffer 1.17 Gut mit einem tatsächlichen Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme von mindestens 100 Euro/kg (gegenüber ADSp 2016 Verdoppelung; Wegfall der 10.000 € je Packstück)

Diebstahlgefährdetes Gut ist nach Ziffer 1.3 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.



Auftraggeberpflichten

Ziffer 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.

Insgesamt muß der Auftraggeber seinen Vertragspartner so gut informieren, daß dieser hinsichtlich des Informationsstandes auf „Augenhöhe“ ist; anderenfalls besteht das Risiko, daß der Spediteur im Schadenfall nicht oder nur eingeschränkt haftet.



Auftraggeberpflichten

Ziffer 5.3

Der Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass der Verloader 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.

Vorsicht bei Absprachen mit Lager- und Fahrpersonal:

Mangels ausdrücklicher Vereinbarung bedürfen vertragliche Erklärungen mit diesem Personenkreis nach Ziffer 5.2 zu ihrer Wirksamkeit der Genehmigung der jeweiligen Vertragspartei.



Auftraggeberpflichten

Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten

Ziffer 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.

Ziffer 6.2/6.2.1/6.2.2

Darüber hinaus ist der Auftraggeber verpflichtet, zu e i n e r Sendung gehörende Packstücke als zusammengehörig erkennbar zu kennzeichnen, und Packstücke – soweit erforderlich – so herzurichten, dass ein Zugriff auf den Inhalt ohne Hinterlassen äußerlich sichtbarer Spuren nicht möglich ist.

Ziffer 15 Lagerung

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.



Auftraggeberpflichten

Ziffer 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.



Auftraggeberpflichten

Ziffer 11 regelt u.a. Pflichten bezüglich Lade- und Entladezeiten und Standgeld

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

Ziffer 11.1

Wird im Straßengüterverkehr für die Gestellung eines Fahrzeugs ein Zeitpunkt oder ein Zeitfenster vereinbart oder vom Spediteur avisiert, ohne dass der Auftraggeber, Verloader 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.



Auftraggeberpflichten

Ziffer 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.

Ziffer 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.

Ziffer 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.

Pflichten des Spediteurs

Neu: Anforderungen an eingesetztes Personal und Equipment

- Transport: Ziffer 4.2 und 4.3 ADSp 2017
- Lager: Ziffer 15. 3 ADSp 2017
 - Kontrollpflichten
- **Verschärft:** Schnittstellenkontrollen, Ziffer 7.2 i.V.m. Ziffer 1.12 ADSp 2017
 - Wechsel Rechtsperson
 - Jede Umladung und jede (Zwischen)Lagerung
- **Neu:** Lagerkontrollen, Ziffer 15.5 und 15.6 ADSp 2017
 - Eingangskontrolle
 - Veränderungen am Gut

Pflichten des Spediteurs

Versicherung:

- **Ziffer 21.2 ADSp 2016:** Der Spediteur ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Versicherung des Gutes zu besorgen
- ...
- **Ziffer 21.2 ADSp 2017:** Der Spediteur **hat** die Versicherung des Gutes zu besorgen ...

Pflichten des Spediteurs

Versicherung:

- **Ziffer 21.2 ADSp 2017:** Der Spediteur **hat** die Versicherung des Gutes zu besorgen
 - - wenn der Auftraggeber ihn vor Übergabe der Güter damit beauftragt
 - - wenn dies im Interesse des Auftraggebers liegt
- Ein Interesse darf der Spediteur insbesondere vermuten,
 - - wenn er bereits bei vorherigen Aufträgen für den Versender eine Versicherung besorgen musste.
 - - wenn im Auftrag ein Warenwert für eine Versicherung des Gutes angegeben wurde.
- Ein Interesse liegt insbesondere dann **NICHT** vor,
 - - wenn der Auftraggeber die Eindeckung untersagt
 - - wenn der Auftraggeber Spediteur, Frachtführer oder Lagerhalter ist

Pflichten des Spediteurs

Versicherung:

- **Ziffer 21.2 ADSp 2017:** Der Spediteur **hat** die Versicherung des Gutes zu besorgen
- Das bedeutet: **Der Spediteur ist dann verpflichtet, eine Versicherung zu besorgen.**
- Im Regelfall muss der Spediteur seinen Kunden entsprechend beraten und diese Beratung und deren Ergebnis dokumentieren.

Haftung des Spediteurs

- **Haftung dem Grunde nach unverändert:**
 - Wertersatzprinzip, Ziffer 22.2 ADSp 2017
 - Sonderregel zu Inventurdifferenzen , Ziffer 22.3 ADSp 2017
 - Haftungsausschluss nautisches Verschulden/Feuer an Bord, Ziffer 25 ADSp 2017
- **Verändert gegenüber ADSp 2016:**
 - multimodal Transporte mit Seestreckenanteil
 - keine generelle Anwendung von Landtransportrecht
 - volle Anwendbarkeit des Seefrachtrechts bei bekannten Schadenort:
 - Stückhaftung, § 504 HGB
 - Haftungsausschluss nach Ziffer 25 ADSp 2017
 - Haftungsdurchbrechung nach § 507 HGB

Haftung des Spediteurs

- **Haftung der Höhe nach:**
 - unveränderte Punkte gegenüber ADSp 2016:
 - durchgehende gewichtsbezogene Haftungsbegrenzung in Höhe von 8,33 SZR/kg
 - (aber ADSp 2003: 5 €/kg!)
 - Wertdeklaration im Lagergeschäft (Güterschäden)
 - Haftungsdurchbrechung
 - Qualifiziertes Verschulden (**neu:** Erfüllungsgehilfen statt leitende Angestellte)
 - (grobe) Verletzung vertragswesentlicher Pflichten
 - keine Abweichung zu Lasten Spediteur bei
 - Haftungsverzicht/-erweiterung (z.B. Art. 25 MÜ)
 - Verschuldenszurechnung (z.B. Art. 20 CMNI)

Haftung des Spediteurs

- **Haftung der Höhe nach:**

- veränderte Punkte gegenüber ADSp 2016

- Haftungsbegrenzung von 2 SZR/kg bei Multimodalbeförderungen mit Seestrecke **nur bei unbekanntem Schadensort**

- **Haftungshöchstsummen je Schadenfall**

- Ziffern 23.1.3 und 23.3.3: 1.000.000 auf 1.250.000 Euro

- Ziffer 23.4.1 : 100.000 auf 125.000 Euro

- Ziffer 24.1.2: 25.000 auf 35.000 Euro (**ADSp 2003**: 5.000 € je Schadenfall!)

- Ziffer 24.1.3 (Inventuren): 50.000 auf 70.000 Euro pro Jahr (**ADSp 2003**: 25.000 € je Schadenfall!)

- **Haftungshöchstsummen je Schadenereignis**

- Ziffern 23.5 und 24.4: 2.000.000 auf 2.500.000 Euro



Auftraggeberhaftung

Seit der Neufassung der Absenderhaftung durch das Seerechtsreformgesetzes gilt eine unlimitierte verschuldensunabhängige Haftung des Absenders in besonderen Fällen:

Der Absender hat hiernach, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Frachtführer Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung, Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben, Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder durch Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der erforderlicher Urkunden oder Auskünfte.

Ziffer 29 limitiert die Auftraggeberhaftung wie folgt:

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

Diese 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 den vorhersehbaren, typischen Schaden.



Auftraggeberhaftung

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

Die dem Spediteur entstehenden Schäden bzw. die hieraus resultierenden Ansprüche werden regelmäßig durch die Betriebshaftpflichtversicherung des Auftraggebers abgedeckt sein.

Es empfiehlt sich, sehr zeitnah das Gespräch mit dem jeweiligen Betriebshaftpflichtversicherer zu suchen und abzuklären, ob die Versicherung diese Schäden dem Grunde nach und/oder der Höhe nach abdeckt und erforderlichenfalls den Versicherungsvertrag anzupassen oder neuen Versicherungsschutz einzudecken.



Compliance

Der Auftraggeber verpflichtet sich in Ziffer 32.4/32.4.1.-32.4.7 zu bestimmtem rechtskonformen Verhalten (Compliance)

Ziffer 32.1 – 32.3 tragen dem Umstand Rechnung, daß der Gesetzgeber den Auftraggebern von Spediteuren in erheblichem Umfang Pflichten auferlegt hat, die die Einhaltung bestimmter Vorschriften durch die auftragnehmenden Spediteure zum Gegenstand haben. **Der Auftraggeber muß dafür sorgen, daß sein Vertragspartner und die von ihm eingesetzten Nachunternehmer den jeweils aktuellen Mindestlohn nach dem Mindestlohngesetz zahlen, daß der die Beförderung ausführende Unternehmer über die für die Beförderung nach dem Güterkraftverkehrsgesetz erforderliche Erlaubnis oder Berechtigung verfügt, diese nicht unzulässig verwendet und nur legal beschäftigtes Fahrpersonal einsetzt und schließlich die vorgeschriebenen Höchststarbeits- und Lenkzeiten und die Mindestruhezeiten einhält.** Kommt es zu Verstößen, drohen auch dem Auftraggeber Geldbußen bis 500.000 €; zudem haftet er den Arbeitnehmern seiner Vertragspartner ohne Exculpationsmöglichkeit wie ein selbstschuldnerischer Bürge auf die Nettolohndifferenz zum Mindestlohn.

Durch die Klauseln in Ziffer 32.1-3 verpflichtet sich der Spediteur, was deklaratorischer Natur ist, zum Einen zur Einhaltung der jeweiligen Vorschriften, zum Anderen unter anderem jedoch auch dazu, dem Auftraggeber auf Verlangen die Einhaltung des Mindestlohns in Textform zu bestätigen, den Auftraggeber bei Mindestlohnverstößen von Ansprüchen auf Mindestlohndifferenzzahlungen freizustellen oder bei Kontrollen durch den Auftraggeber mitzuführende Dokumente vorzulegen, wozu der Auftragnehmer ohne entsprechende vertragliche Verpflichtung nicht angehalten werden kann.. Die Selbstverpflichtung des Spediteurs in Ziffer 32 allein reicht allerdings nicht aus; vielmehr wird vom Auftraggeber verlangt, im Einzelfall durch Kontrollen die Einhaltung der jeweiligen Vorschriften zu überprüfen und sicherzustellen.

Das **Alkohol- und Drogenverbot** beim Führen des Fahrzeugs“ in Ziffer 32.3 ist dahin auszulegen, daß ein Konsum von Alkohol jedenfalls in angemessener Frist vor Fahrtantritt, und daß der Konsum von Drogen durch Kraftfahrer auch in der Freizeit zu unterbleiben hat.



Fazit

Mit diesen Pflichten des Auftraggebers korrespondieren entsprechende Pflichten des Spediteurs.

Der Spediteur haftet nach den ADSp 2017 wesentlich schärfer als nach den alten ADSp 2003.

Hervorzuheben ist insbesondere die durchgehende Haftung mit 8,33 SZR und die deutlich angehobenen Haftungsgrenzen im Lagerbereich.

Insgesamt stellen die ADSp eine auch für die verladende Wirtschaft „fertig bereitliegende Vertragsordnung“ dar, die für das Massengeschäft bestimmt und geeignet ist. Trotz ADSp sollten aber die Besonderheiten des Gutes oder der beabsichtigten Beförderung oder Lagerung stets im Auge behalten und kommuniziert werden.

ADSp 2017: Die besten ADSp, die es je gab...



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**