

ADSP 2017

Poniższy tekst jest tłumaczeniem niemieckiej wersji ADSp 2017.
W przypadku wątpliwości rozstrzygająca jest niemiecka wersja ADSp 2017.



Ogólne Warunki Handlowe Niemieckich Spedytorów 2017 (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 – ADSp 2017) są zalecane do stosowania od 1 stycznia 2017 przez Federalne Stowarzyszenie Przemysłu Niemieckiego (BDI), Federalne Stowarzyszenie Niemieckiego Handlu Hurtowego, Handlu Zagranicznego i Usług (BGA), Federalny Związek Transportu Drogowego, Logistyki i Utylizacji (BGL), Federalny Związek Spedytorów i Logistyki Mebli (AMÖ), Federalny Związek Transportu i Logistyki Przemysłu i Handlu (BWWL), Związek Niemieckiego Izby Przemysłowo-Handlowe (DIHK), Federalne Stowarzyszenie Niemieckich Spedytorów i Operatorów Logistycznych (DSLVL) oraz Niemiecka Federacja Handlu Detalicznego (HDE). Niniejsza porada jest niewiążąca, a strony umowy mogą swobodnie zawierać umowy odbiegające od jej treści

rekomendacje.

1. Definicje¹

1.4 Odbiorca

Osoba prawna, do której towar ma zostać dostarczony zgodnie z Umową Spedycji lub aktualną dyspozycją Zleceniodawcy lub innych osób uprawnionych do dysponowania.

1.11 Przypadek szkody/zdarzenie szkody

Przypadek szkody oznacza sytuację, w której w wyniku procesu zewnętrznego powód zgłasza roszczenie na podstawie umowy spedycji lub w miejsce roszczenia spedycyjnego; Zdarzenie Szkody oznacza sytuację, w której w wyniku procesu zewnętrznego kilku powodów zgłasza roszczenia na podstawie kilku Umowy spedycyjne.

1.6 Towary niebezpieczne

Towary niebezpieczne to towary, które mogą stanowić zagrożenie dla ludzi, Pojazdów lub interesów prawnych osób trzecich podczas standardowego transportu, magazynowania lub innych czynności. W szczególności towary niebezpieczne są zdefiniowane jako towary, które wchodzą w zakres stosowania ustaw i przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych, takich jak przepisy dotyczące materiałów niebezpiecznych, wody lub śmieci.

1.1 Dostawa

Termin Dostawy obejmuje również dostawę w ramach działalności magazynowej.

1.13 Spedytor Osoba prawna,

która zawiera Umowę spedycji ze Zleceniodawcą. Spedytorami są w szczególności spedycytorzy zgodnie z § 407, spedycytorzy zgodnie z § 453, prowadzący skład zgodnie z § 467 i spedycytor morski zgodnie z § 481, 527 HGB.

1.14 Umowy spedycyjne („Umowy transportowe“)

ADSp obejmują wszystkie Umowy Spedycji podejmowane przez Spedytora jako zleceniobiorcę dla wszystkich czynności, niezależnie od tego, czy są to spedycja, przewóz towarów (drogą morską), magazynowanie czy inne, typowe usługi związane z działalnością spedycyjną, takie jak: obsługa celna, śledzenie towarów lub obsługa ładunków.

Niniejsze warunki mają również zastosowanie do wszystkich typowych usług logistycznych wchodzących w skład spedycji, jeżeli są one związane z transportem lub magazynowaniem towarów, w szczególności czynności takich jak tworzenie jednostek ładunkowych, przesyłek, etykietowanie, ważenie towarów i zwroty przetwarzanie.



Za umowy spedycyjne ("Lohnfuhrverträge") uważa się również umowy o przedstawienie załogowych pojazdów mechanicznych do użytku na polecenie Zleceniodawcy.

1.12 Interfejsy

Po przyjęciu i przed Dostawą towarów przez spedytora interfejsy definiuje się jako każde przeniesienie towarów z jednej osoby prawnej do drugiej, przeładunek z jednego pojazdu do drugiego, wszelkie (tymczasowe) składowanie.

1.7 Środki Ładunkowe

Środki służące do agregacji Paczek i tworzenia jednostek ładunkowych, takich jak palety, kontenery, przyczepy wymienne, pojemniki.

1.16 Istotne zobowiązania umowne

Istotne zobowiązania umowne definiuje się jako te, które początkowo umożliwiają uzgodnioną w umowie realizację umowy spedycji i na których partner umowy ma prawo w uzasadniony sposób polegać.

1.10 Paczki

Pojedyncze przedmioty lub jednostki utworzone przez Zleceniodawcę w celu realizacji zlecenia ze środkami ładunkowymi lub bez, które spedytork musi przewozić jako jeden komplet (element frachtowy w rozumieniu §§ 409, 431, 504 niemieckiego kodeksu handlowego (HGB)).

1.8 Miejsce załadunku/rozładunku

Adres pocztowy, jeżeli strony nie uzgodniły dokładniejszej lokalizacji.

1.19 Punkt czasowy

Uzgodniony punkt czasowy przybycia spedytora do miejsca załadunku lub miejsca rozładunku.

1.2 Zleceniodawca

Osoba prawna zawierająca Umowę Spedycji ze Spedytorem.

1.15 Spedytor

Osoba prawna, która przekazuje towar do przewozu zgodnie z Umową Spedycji lub na podstawie ważnego zlecenia.

1.3 Towary wrażliwe na kradzież

Towary wrażliwe na kradzież to towary narażone na zwiększone ryzyko rabunku i kradzieży, takie jak pieniądze, metale szlachetne, biżuteria, zegarki, minerały szlachetne, dzieła sztuki, antyki, książeczki czekowe, karty kredytowe i/lub inne środki płatnicze, akcje i papiery wartościowe, dokumenty, alkohole, tytoń, elektronika rozrywkowa, towary telekomunikacyjne, sprzęt i akcesoria IT oraz karty inteligentne.

1.18 Ramy czasowe

Uzgodnione ramy czasowe przybycia spedytora do miejsca załadunku lub miejsca rozładunku.

1.9 Czas realizacji

Czas (data, pora dnia) do określonego występu musi mieć miejsce, na przykład Ramy Czasowe lub Punkt Czasowy.

1.17 Towary wartościowe

Dobry, w czasie i miejscu odbioru, o rzeczywistej wartości co najmniej 100 Euro/kg.

1.5 Pojazd

Środki transportu do przewozu towarów na szlakach komunikacyjnych.

2. Zakres zastosowania

2.1 ADSp obejmują wszystkie Umowy Spedycji podejmowane przez Spedytora jako zleceniobiorcę.

2.2 Przepisy ustawowe, których nie można zmienić w drodze pre-for zmienione standardowe warunki mają pierwszeństwo przed ADSp.

2.3 ADSp nie mają zastosowania do firm, które są przeznaczone wyłącznie do:

2.3.1 opakowanie,

2.3.2 transport i magazynowanie holowanych lub ratowanych towarów,

2.3.3 transport i magazynowanie towarów do przeprowadzki zgodnie z § 451 HGB,

2.3.4 przechowywanie i digitalizacja plików; pliki to wszelkiego rodzaju utracone i zdigitalizowane dokumenty handlowe, dokumenty, nośniki danych i podobne przedmioty służące do gromadzenia informacji,

2.3.5 transporty ponadnormatywne i ciężkie, które wymagają zezwolenia lub wyjątku od przepisów przewozowych, usługi dźwigowe i związane z nimi prace montażowe,

2.4 ADSp nie mają zastosowania do umów spedycji z konsumentami w rozumieniu § 13 niemieckiego kodeksu cywilnego (BGB).

3. Obowiązek Zleceniodawcy dotyczący składania zamówień, wymagań informacyjnych, towarów specjalnych

3.1 Zleceniodawca poinformuje o wszystkim Spedytora istotne parametry mające wpływ na realizację zamówienia.

Obejmują one

3.1.1 adresy, rodzaj i jakość towaru, wagę brutto (w tym opakowanie i środki ładunkowe) lub w inny sposób określone ilości, oznaczenia, numerację, ilość i rodzaj Opakowań, szczególne cechy towaru (takie jak żywe zwierzęta i rośliny, łatwo psujących się), wartości towarów (na przykład dla celów celnych lub ubezpieczenia towarów zgodnie z klauzulą 21 ADSp) i terminów dostaw,



3.1.2 wszelkie obowiązki publicznoprawne i przepisy bezpieczeństwa, takie jak cła, przepisy dotyczące handlu zagranicznego (w szczególności dotyczące towarów i osób oraz embarga poszczególnych krajów) oraz prawne obowiązki bezpieczeństwa.

3.1.3 w przypadku przewozu towarów drogą morską, wszystkie istotne dane w obowiązkowy formularz dotyczący przepisów bezpieczeństwa (np. Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS).

3.1.4 prawa własności intelektualnej osób trzecich, takie jak ograniczenia dotyczące znaków towarowych i licencji, które są związane z posiadaniem towarów, w tym przeszkody prawne lub regulacyjne mogące przeszkodzić w realizacji zamówienia.

3.1.5 szczegółowe wymagania techniczne dotyczące środków transportu oraz poszczególnych środków zabezpieczenia ładunku, które mają być dostarczone przez spedytora.

3.2 W przypadku Towarów Niebezpiecznych Zleceniodawca ma obowiązek poinformować Spedytora w odpowiednim czasie i w formie tekstowej o ilości i specyfice zagrożenia, w tym - jeśli jest to wymagane - o niezbędnych środkach bezpieczeństwa. Jeżeli Towary Niebezpieczne podlegają przepisom dotyczącym transportu towarów niebezpiecznych (Gsetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBeFG) lub jeżeli inne transportowane i składowane towary podlegają innym ustawom lub przepisom dotyczącym Towarów Niebezpiecznych lub śmieci, Zleceniodawca musi dostarczyć odpowiednie informacje, w szczególności klasyfikację zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi towarów niebezpiecznych, a najpóźniej w momencie przekazania towarów dostarczyć wymaganą dokumentację.

3.3 W przypadku towarów wartościowych lub wrażliwych na kradzież, Zleceniodawca musi poinformować spedytora w formie tekstowej o rodzaju i wartości towaru oraz aktualnych zagrożeniach, aby umożliwić spedytorowi ocenę przyjęcia zlecenia lub podjęcie odpowiednich działań w celu bezpiecznej i bezszkodowej realizacji tego zlecenia. W przypadku przyjęcia zlecenia Spedytor zobowiązany jest do podjęcia odpowiednich środków bezpieczeństwa w celu zabezpieczenia towaru.

3.4 Zleceniodawca jest odpowiedzialny za dostarczenie spedytorowi wszelkich informacji, certyfikatów i innych dokumentów wymaganych, takich jak klasyfikacja celna, do prawidłowej odprawy celnej lub innej wymaganej ustawowo obsługi towaru, w tym między innymi kontroli bezpieczeństwa dla przesyłek lotniczych.

4. Prawa i obowiązki Spedytora

4.1 Spedytor jest zobowiązany do działania w interesie Zleceniodawcy, sprawdzenia złożonego zlecenia pod kątem oczywistych wad i w razie potrzeby niezwłocznie poinformowania Zleceniodawcy o wszelkich znanych mu niebezpieczeństwach związanych z realizacją zlecenia.

4.2 Spedytor dba o to, aby Pojazdy, środki zabezpieczające ładunek oraz, o ile uzgodniono ich prezentację, Środki ładunkowe znajdowały się w nienagannym stanie technicznym, odpowiadały przepisom prawa oraz wymaganiom Umowy Spedycji. Pojazdy i Środki Ładunkowe powinny być wyposażone w typowe urządzenia, urządzenia lub metody zabezpieczenia towaru, w szczególności w środki zabezpieczające ładunek. Pojazdy będą charakteryzować się niskim poziomem emisji i hałasu oraz niskim zużyciem energii.

4.3 Spedytor rozmieszcza rzetelnie, odpowiednio oraz, do danego zadania, odpowiednich i należycie zatrudnionych, wykwalifikowanych i przeszkolonych kierowców oraz, jeśli jest to wymagane, posiadających świadectwo kierowcy.

4.4 Na terenach zagranicznych spedytora nie zastosuje się z obowiązującymi przepisami wewnętrznymi, zakładowymi lub budowlanymi, jeżeli zostały ogłoszone spedytorowi. Artykuł 419 HGB pozostaje nienaruszony.

4.5 Spedytor ma prawo uzależnić dokonanie odprawy celnej od udzielenia pisemnego pełnomocnictwa ustanawiającego reprezentację bezpośrednią.

4.6 Jeżeli spedytorowi przydzielono transgraniczny przewozu towaru lub odprawy celnej importowej lub eksportowej, spedytora jest w razie wątpliwości uprawniony również do czynności celnych lub innych ustawowo wymaganych czynności związanych z towarem, jeżeli transport towaru do uzgodnionego miejsca przeznaczenia byłoby niemożliwe bez takiego działania.

Niniejszym upoważniony jest Spedytor

4.6.1 otwierać Paczki, ilekroć takie działanie jest konieczne do przestrzegania ustawowo wymaganych kontroli (np. Spedytor jako zarejestrowany agent), a następnie podejmować wszelkie działania niezbędne do zrealizowania zamówienia, takie jak przepakowanie towaru.

4.6.2 na zaliczki wymagane przez organy celne.

4.7 W przypadku uszkodzenia lub opóźnienia towaru, na żądanie Zleceniodawcy lub Odbiorcy, Spedytor musi niezwłocznie uzyskać wszelkie wymagane i znane informacje w celu zabezpieczenia swoich roszczeń odszkodowawczych.

4.8 W przypadku braku odrębnego uzgodnienia w zleceniu przekazanym Spedytorowi usługa nie obejmuje:

4.8.1 dostawa lub wymiana palet lub innych Środków Ładunkowych,

4.8.2 ładunku i rozładunku towarów, chyba że ind uwarunkowane okolicznościami lub powszechną praktyką.

4.8.3 zakaz przeladunku (§ 486 HGB nie ma zastosowania),



4.8.4 przydziału systemu śledzenia przesyłek, chyba że tak jest

w kolejce dla tego sektora przemysłu. Klauzula 14 ADSp pozostaje nienaruszona.

4.8.5 powroty, objazdy i ukryty dodatkowy ładunek.

Jeżeli w odstępstwie od faktycznego zlecenia spedytory przekazują i przyjmuje do przewozu jedną lub więcej Paczek, wówczas Spedytor i Zleceniodawca zawierają nową Umowę Spedycji dotyczącą tych towarów. W przypadku zwrotów lub ukrytych ładunków dodatkowych oraz w przypadku braku odrębnej umowy zastosowanie mają warunki pierwotnej umowy spedycyjnej. Punkt 5.2 ADSp pozostaje nienaruszony.

4.9 Należy wyraźnie uzgodnić dalsze zobowiązania w zakresie usług i

informacji, na przykład środki zarządzania jakością oraz ich systemy audytu, monitorowania i oceny, a także kluczowe wskaźniki wydajności.

5. Osoba kontaktowa, komunikacja elektroniczna i dokumenty

5.1 Na wniosek jednej ze stron każda ze stron wyznaczy jedną lub więcej osób kontaktowych do otrzymywania informacji, wyjaśnień i zapytań dotyczących realizacji umowy oraz wymiany nazw i adresów. Informacje te należy aktualizować w przypadku zmian. Jeżeli którakolwiek ze stron umowy nie poda danych osoby do kontaktu, wówczas właściwym sygnatariuszem umowy jest osoba wyznaczona do kontaktu

osoba.

Obowiązki informacyjne wykraczające poza obowiązki wynikające z przepisów ustawowych, na przykład działania spedytora w przypadku zakłóceń, w szczególności nieuchronnego opóźnienia w odbiorze lub Dostawie, przeszkód w przewozie i Dostawie, uszkodzeń towaru lub innych zakłóceń (awaryjne koncepcja) wymaga odrębnego uzgodnienia.

5.2 W przypadku braku wyraźnej umowy, umowne

oświadczenia składane przez personel magazynowy lub transportowy wymagają dla swojej ważności zatwierdzenia przez odpowiednią stronę.

5.3 Zleceniodawca dba o wymagane oświadczenia

dostarczonych przez Nadawcę lub Odbiorcę Zleceniodawcy w trakcie realizacji umowy w Miejscu Załadunku i Miejscu Dostawy oraz czynności rzeczywistych, takich jak Dostawa i odbiór towaru.

5.4 Jeżeli zostało to uzgodnione między Zleceniodawcą a Spedytorem, strony przekazują i otrzymują dane dotyczące wysyłki, w tym utworzenie faktury, drogą elektroniczną

(elektroniczna wymiana danych / zdalna transmisja). Strona przekazująca ponosi odpowiedzialność za utratę, kompletność i aktualność przesłanych danych.

5.5 W przypadku umowy zgodnie z punktem 5.4 ADSp,

strony zapewniają, że ich system informatyczny jest gotowy do działania i że dane mogą być odpowiednio przetwarzane, w tym zwykle środki bezpieczeństwa i kontroli, w celu ochrony elektronicznej wymiany danych i zapobiegania nieupoważnionemu dostępowi, modyfikacji, utracie lub zniszczeniu przez osoby trzecie. Wszystkie strony są zobowiązane do terminowego powiadamiania o wszelkich zmianach w swoich systemach informatycznych, które mogą mieć wpływ na elektroniczną wymianę danych.

5.6 Dokumenty elektroniczne lub cyfrowe, w szczególności dowody dostawy, są traktowane na równi z dokumentami pisemnymi.

Ponadto każda ze stron ma prawo do archiwizacji dokumentacji pisemnej wyłącznie w formacie elektronicznym lub cyfrowym oraz do wyeliminowania oryginałów, przy czym to drugie zawsze z uwzględnieniem przepisów prawnych dotyczących tego dokumentu.

6. Obowiązki Zleceniodawcy w zakresie pakowania i etykietowania

6.1 Zleceniodawca zapakuje towary i w razie potrzeby wyraźnie i trwale oznakuje wszystkie Paczki wymaganymi danymi identyfikacyjnymi, takimi jak adresy, oznaczenia, numery i symbole odnoszące się do obchodzenia się z towarami i właściwościami. Stare znaki identyfikacyjne należy usunąć lub zniekształcić. To samo dotyczy Pakietów.

6.2 Ponadto Zleceniodawca jest odpowiedzialny za:

6.2.1 identyfikacji wszystkich przedmiotów należących do tej samej przesyłki, w celu zapewnienia łatwego rozpoznania,

6.2.2 zapewnienie, że jeśli jest to wymagane, nie można uzyskać dostępu do Paczek bez pozostawienia zewnętrznych śladów.

7. Zabezpieczenie ładunku i obowiązki dozоровe statku Spedytor

7.1 We wszystkich przypadkach, gdy załadunek i rozładunek odbywa się w więcej niż jednym miejscu, Spedytor dba o zabezpieczenie ładunku do ostatniego Miejsca rozładunku i przez cały czas, ale nie przed zakończeniem załadunku w bezpiecznym transporcie sposób.

7.2 Spedytor przeprowadza kontrole na wszystkich Interfejsach.

Spedytor jest zobowiązany do sprawdzenia kompletności i tożsamości towaru, jego widocznego porządku i stanu oraz wszelkich plomb i zamków, a wszelkie nieprawidłowości odnotowuje w dokumentach towarzyszących lub odrębnym zawiadomieniem.



8. Pokwitowanie

8.1 Spedytor wystawi poświadczenie odbioru

odnotowane zastrzeżenia, jeśli to konieczne.

W razie wątpliwości poświadczenie odbioru wystawione przez Spedytora tylko potwierdza ilość i rodzaj Paczek, ale nie ich zawartości, wartości, wagi lub innych pomiary.

8.2 Wcześniej załadowane lub zaplombowane jednostki ładunkowe, takie jak kontenery lub nadwozie wymienne oraz wcześniej przesłane dane, dokładność poświadczenia odbioru co do ilości i rodzaju załadowanych Paczek jest wadliwa, jeżeli Spedytor powiadomi Zleceniodawcę o różnicach (ilościowych) lub uszkodzeń, bezpośrednio po rozładunku jednostki ładunkowej.

8.3 Spedytor musi zażądać dowodu dostawy od

Odbiorcy w formie Dowodu Dostawy, wymieniającego wszystkie Paczki zgodnie ze zleceniem lub innym dokumentem towarzyszącym. W przypadku odmowy wystawienia przez Odbiorcę dowodu dostawy, Spedytor musi zwrócić się o instrukcje do Zleceniodawcy.

Zleceniodawca może żądać pokwitowania Dostawy przez okres jednego roku po dostarczeniu towaru.

8.4 Za pokwitowanie odbioru lub Dostawy towaru uważa się każdy podpisany dokument potwierdzający realizację zamówienia, taki jak dowody dostawy, poświadczenie odbioru spedytora, list przewozowy, morski list przewozowy, list przewozowy lub konosament.

8.5 Może być również poświadczenie odbioru i potwierdzenie dostawy wystawionych elektronicznie lub cyfrowo, chyba że Zleceniodawca żąda wystawienia listu przewozowego, morskiego listu przewozowego, konosamentu lub konosamentu.

9. Instrukcje

Przy zawarciu umowy spedytor jest zobowiązany do przestrzegania wszystkich instrukcji dotyczących ładunku, chyba że wykonanie tych instrukcji narazi jego działalność na szkodę lub szkody w przesyłkach innych Zleceniodawców lub Odbiorców.

Jeżeli spedytor nie zamierza wykonać polecenia, niezwłocznie informuje o tym instruktora.

10. Płatność za fracht, za pobraniem

10.1 Powiadomienia przez Zleceniodawcę o realizacji zamówienia powinny być wykonane za pobraniem lub na rachunek Odbiorcy lub osoby trzeciej, np. na warunkach Inco, nie zwalniają Zleceniodawcy z obowiązku zapłaty Spedytorowi jego wynagrodzenia oraz nakładów, w tym frachtów, opłat celnych i innych wydatków. Instrukcje dotyczące odbioru ładunku, na przykład zgodnie z § 422 HGB, art. 21 CMR, pozostają nienaruszone.

11. Zwłoka w załadunku i czasie dostawy, postój

11.1 W przypadkach, gdy Zleceniodawca musi załadować lub rozładować Pojazd, Zleceniodawca ma obowiązek zrobić to w uzgodnionym terminie, w przeciwnym razie w rozsądnym czasie załadunku i rozładunku.

11.2 Jeżeli w przypadku przewozu drogowego rzeczy strony uzgodnią Ramy czasowe lub Punkty czasowe lub zostaną one podane przez Spedytora bez sprzeciwu Zleceniodawcy, Nadawcy lub Odbiorcy, czas załadunku i rozładunku – niezależnie od ilości przesyłek na Miejsce Załadunku i Rozładunku – dla ładunków całopojazdowych, z wyjątkiem towarów masowych, dla Pojazdów o DMC 40 ton wynosi ogólnie maksymalnie 2 godziny na załadunek i rozładunek. Casy zostaną odpowiednio skrócone dla Pojazdów o niższej dopuszczalnej masie całkowitej w indywidualnym przypadku.

11.3 Czas załadunku lub rozładunku rozpoczyna się wraz z przybyciem pojazdu drogowego do wyznaczonego Miejsca załadunku i rozładunku (np. poprzez zawiadomienie portiera), a kończy się z chwilą wykonania przez Zleceniodawcę wszystkich swoich obowiązków.

Jeżeli jednak dla przybycia Pojazdów drogowych na Miejsce Załadunku i Rozładunku uzgodniono Czas Wykonania, czas załadunku i rozładunku nie rozpoczyna się przed uzgodnionym czasem prezentacji.

11.4 W przypadkach, gdy uzgodniony w umowie załadunek i rozładunek czas załadunku nie są dotrzymane z przyczyn niezależnych od Spedytora, Zleceniodawca jest zobowiązany zapłacić Spedytorowi uzgodnione, poza tym powszechnie akceptowane, opłaty postojowe.

11.5 Powyższe postanowienia stosuje się odpowiednio, gdy spedytor zobowiązany jest do załadunku i rozładunku towaru oraz gdy zleceniodawca zobowiązuje się wyłącznie do przygotowania towaru do załadunku lub do jego odbioru po rozładunku.



12. Utrudnienia w realizacji i siła wyższa

12.1 Jeżeli spedytor nie jest w stanie odebrać towaru lub nie może go odebrać w terminie, musi niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Zleceniodawcę i zwrócić się o jego instrukcje. Odpowiednio stosuje się § 419 HGB.

Zleceniodawca zachowuje prawo do rozwiązania umowy spedycyjnej, podczas gdy spedytor nie jest uprawniony do żądania odszkodowania zgodnie z § 415 ust. 2 HGB.

12.2 Przeszkody w wykonaniu, które nie wchodzą w zakres odpowiedzialności żadnej ze stron umowy, zwalniają te strony z ich obowiązków w zakresie wykonania na czas trwania przeszkody i zakresu jej skutków.

Takie przeszkody w realizacji są definiowane jako siła wyższa, niepokoje społeczne, wojna lub akty terroryzmu, strajki i lokauty, blokady tras transportowych oraz wszelkie inne nieprzewidywalne, nieuniknione i poważne zdarzenia.

W przypadku przeszkody w wykonaniu umowy, strony umowy są zobowiązane do niezwłocznego powiadomienia drugiej strony. Dodatkowo Spedytor ma obowiązek zwrócić się do Zleceniodawcy o instrukcje.

13. Dostawa

13.1 Jeżeli po przybyciu na miejsce rozładunku okaże się, że rozładunek nie może nastąpić w czasie rozładunku, spedytor musi niezwłocznie powiadomić o tym Zleceniodawcę i poprosić o wydanie odpowiednich instrukcji. Odpowiednio stosuje się § 419 HGB.

13.2 Jeżeli spedytor nie może dotrzymać uzgodnionego Terminu Wykonania lub – w przypadku braku porozumienia – rozsądnego terminu Dostawy, spedytor zwraca się do Zleceniodawcy lub Odbiorcy o instrukcje.

13.3 W przypadku, gdy Odbiorca jest nieobecny pod wskazanym adresem zamieszkania, siedziby firmy lub wspólnego miejsca zamieszkania, a Odbiorca tam mieszka, towar, zawsze przy założeniu, że nie ma oczywistych wątpliwości co do uprawnienia danej osoby do odbioru towaru, może być dostarczone do:

13.3.1 pełnoletni członek rodziny; pracownik rodziny; lub osoba pełnoletnia posiadająca stałe miejsce zamieszkania pod wskazanym adresem zamieszkania,

13.3.2 pracownik w wyznaczonym miejscu prowadzenia działalności,

13.3.3 kierownika lub przedstawiciela upoważnionego do odbioru towaru w wyznaczonym udostępnionym miejscu.

13.4 W przypadkach, w których spedytor i zleceniodawca mają uzgodnioną Dostawę bez przedstawienia rzeczywistej osobie (na przykład dostawy w nocy, do garażu lub na linię montażową), Uznaje się, że Dostawa miała miejsce w momencie rzeczywistego fizycznego złożenia towaru w uzgodnionym miejscu.

13.5 Dostawa może odbywać się wyłącznie pod nadzorem Zleceniodawcy, Odbiorcy lub osobie trzeciej upoważnionej do odbioru. Punkty 13.3 i 13.4 ADSp pozostają nienaruszone.

14. Obowiązki informacyjne i restytucyjne Spedytora

14.1 Spedytor ma obowiązek przekazać Zleceniodawcy wymagane informacje oraz na jego żądanie stan prowadzonej działalności, jak również zażądać rozliczenia po jej zakończeniu. Jednakże, Spedytor jest zobowiązany do ujawnienia kosztów tylko wtedy, gdy Spedytor pracuje na rachunek Zleceniodawcy.

14.2 Spedytor ma obowiązek udzielić czegokolwiek spedytorowi Zleceniodawcy to, co otrzymał prowadząc i zarządzając biznesem.

15. Magazynowanie

15.1 Zleceniodawca ma obowiązek spakować i oznaczyć towar, jeśli dotychczasowe wymagane, oraz udostępnić wszystkie dokumenty i informacje spedytorowi w celu odpowiedniego przechowywania.

15.2 Spedytor decyduje według własnego uznania, czy magazynowanie odbywa się w jego własnych obiektach lub, jeśli nie uzgodniono inaczej, w obiektach osób trzecich. Ilekroć składowanie odbywa się w magazynach osób trzecich, spedytor musi w odpowiednim czasie przekazać Zleceniodawcy informacje dotyczące swojej nazwy i lokalizacji lub, w przypadku wydania kwitu magazynowego, sporządzić notatkę na ten temat.

15.3 Spedytor dba o należyte utrzymanie i pielęgnację magazynu i powierzchni magazynowej, napędów na terenie obiektu oraz o zabezpieczenie towaru, w szczególności zabezpieczenie przed kradzieżą. Dodatkowe środki bezpieczeństwa, na przykład środki wykraczające poza ustawowe przepisy przeciwpożarowe, muszą zostać wyraźnie uzgodnione.

15.4 O ile nie uzgodniono inaczej:

15.4.1 Przejęcie towaru na magazyn rozpoczyna się z dniem rozładunku towaru z Pojazdu przez Spedytora i kończy się z chwilą zakończenia Dostawy przez Spedytora.



15.4.2 zarządzanie zapasami odbywa się za pośrednictwem magazynu spedytora księgowość księgową,

15.4.3 przeprowadza się jedną kontrolę inwentarza z natury w ciągu roku. w instrukcji Zleceniodawcy, Spedytor przeprowadzi dalsze inwentaryzację z natury za odszkodowaniem.

15.5 Przy odbiorze towaru i o ile dostępne są odpowiednie środki kontrolne, spedytor jest zobowiązany do przeprowadzenia kontroli odbiorczej rodzaju, ilości, oznaczeń, numeracji, ilości Paczek oraz zewnętrznych widocznych uszkodzeń zgodnie z § 438 HGB.

15.6 Spedytor przeprowadza regularne kontrole z odpowiednim personelem w celu zabezpieczenia towaru.

15.7 W przypadku braków magazynowych i zbliżających się zmian w towarze, Spedytor niezwłocznie poinformuje o tym Zleceniodawcę i poprosi o instrukcje. § 471 ust. 2 HGB pozostaje nieaktualny
zainfekowany.

15.8 Dodatkowe obowiązki w zakresie usług i informacji wymagają wyraźnej zgody.

16. Wynagrodzenie

16.1 Usługi wynikające z umowy spedycji są rekompensowane umówionym wynagrodzeniem, jeżeli wynagrodzenie to obejmuje koszty transportu i magazynowania.

Dodatkowe roszczenia dotyczące kosztów, które wystąpiły podczas regularnego transportu lub składowania i których nie można było przewidzieć w momencie składania oferty, nie mogą być dochodzone oddzielnie, chyba że uzgodniono inaczej. Błędy obliczeniowe są kosztem kalkulatora. §§ 412, 418, 419, 491, 492, 588 do 595 HGB i porównywalne postanowienia konwencji międzynarodowych pozostają nienaruszone.

17. Roszczenia odszkodowawcze i regres

17.1 Spedytor ma prawo, jeśli nie z jego winy, żądać zwrotu prawidłowo poniesionych wydatków, w szczególności związanych z przeciętnymi składkami, opłatami za przetrzymanie lub przestój, w tym dodatkowego opakowania zabezpieczającego towar.

17.2 Jeżeli Zleceniodawca zleca spedytorowi odbiór towaru i jeżeli przy odbiorze towaru przez spedytora żądany jest fracht, pobranie, cła, podatki lub inne wydatki i należności, spedytor jest uprawniony - ale nie zobowiązany - do pokrycia tych kosztów stosownie do okoliczności, które właściwie ocenił, oraz do żądania ich zwrotu od Zleceniodawcy, chyba że uzgodniono inaczej.

17.3 Zleceniodawca na żądanie musi niezwłocznie zwolnić spedytora z odpowiedzialności za wydatki, takie jak fracht, składki średnie, cła, podatki i inne opłaty wymagane od spedytora, w szczególności działającego jako osoba uprawniona do rozporządzania lub jako posiadacz towaru należących do osób trzecich, chyba że spedytor nie ponosi odpowiedzialności za ich naliczenie.

18. Faktury, waluty obce

18.1 Roszczenia wynagrodzenia Spedytora wymagają otrzymania faktury lub harmonogramu płatności zgodnie z wymogami ustawowymi. O ile nie uzgodniono inaczej, termin płatności nie jest uzależniony od przedstawienia dowodu dostawy w przypadku dostawy bezspornej.

18.2 W przypadku zagranicznych Zleceniodawców lub Odbiorców, naczelnik frachtu ma prawo zapytać, czy otrzymać płatność w odpowiedniej walucie obcej, czy też w euro (EUR).

18.3 Jeżeli spedytor jest winien walutę obcą lub posiada przedpłaty w walutach obcych, spedytor ma prawo zażądać zapłaty w odpowiedniej walucie obcej lub w EUR (EUR). W przypadku euro (EUR) przewalutowanie następuje według oficjalnego kursu obowiązującego w dniu płatności, co potwierdza spedytor.

18.4 Płatność zgodnie z procedurą noty kredytowej musi zostać wyraźnie uzgodniona. W przypadku wątpliwości wszystkie noty kredytowe mają być wystawione niezwłocznie po wykonaniu usługi. Punkt 18.1 zdanie 1 ADSp nie ma zastosowania do procedur not kredytowych.

19. Potrącenie, zatrzymanie

W przypadku roszczeń wynikających z umowy spedycji i związanych z nimi roszczeń pozaumownych potrącenie lub zatrzymanie jest dozwolone tylko wtedy, gdy roszczenie jest bezsporne, gotowe do rozstrzygnięcia lub prawnie stwierdzone.

20. Prawo zastawu i retencji

20.1 Spedytor jest uprawniony do zabezpieczenia swoich roszczeń z usług spedycyjnych zgodnie z prawnie dopuszczalnymi przepisami dotyczącymi prawa zastawu i zatrzymania.

20.2 Prawa zastawu mogą być wykonywane zgodnie z przepisami prawa łączone postanowienia, przewidujące:

20.2.1 groźbę i wymagane zawiadomienia o zastawie wykonanie i sprzedaż przedmiotów zastawionych przez przewoźnika zostaje przekazana Odbiorcy,



20.2.2 termin jednego miesiąca określony w § 1234 BGB zostaje zastąpiony terminem dwóch tygodni.

20.3 Zleceniodawca ma prawo zakazać wykonywania zastawu poprzez udzielenie równoważnego zabezpieczenia swoich roszczeń, takiego jak bezpośrednio wykonalna gwarancja bankowa.

21. Ubezpieczenie towaru

21.1 Spedytor organizuje ubezpieczenie towaru (dotyczy ubezpieczenia towaru w transporcie lub składowania) u wybranego przez siebie ubezpieczyciela, jeżeli Zleceniodawca powierzy to Spedytorowi przed wydaniem towaru.

21.2 Spedytor zapewni ubezpieczenie towaru, jeżeli leży to w interesie Zleceniodawcy. Strażnik frachtu może założyć, że ubezpieczenie leży w interesie przewoźnika Zleceniodawcy, w szczególności gdy:

21.2.1 spedytor zawarł dla tego samego Zleceniodawcy ubezpieczenie poprzedniej Umowy Spedycji w ramach trwających relacji biznesowych,

21.2.2 Zleceniodawca zadeklarował wartość towaru dla celów ubezpieczenia.

21.3 Założenie, że ubezpieczenie leży w interesie Zleceniodawcy zgodnie z punktem 21.2 ADSp może podlegać dyskонтowaniu, w szczególności gdy:

21.3.1 Zleceniodawca zabronił zakupu,

21.3.2 Zleceniodawcą jest Spedytor, przewoźnik lub magazyn opiekun.

21.4 W przypadku wykupienia ochrony ubezpieczeniowej Spedytor zobowiązany jest do przestrzegania zaleceń Zleceniodawcy, w szczególności wysokości sumy ubezpieczenia oraz ryzyk podlegających ochronie. W przypadku braku takiej dyspozycji, spedytor musi według własnego uznania ocenić rodzaj i zakres ubezpieczenia i wykupić ochronę ubezpieczeniową na zwykłych warunkach rynkowych.

21.5 Jeżeli, ze względu na charakter towaru, który ma być ubezpieczony, lub dla z innego powodu Spedytor nie jest w stanie wykupić ochrony ubezpieczeniowej, Spedytor niezwłocznie powiadomi o tym Zleceniodawcę.

21.6 Jeżeli spedytor po zawarciu umowy spedycji i na polecenie zleceniodawcy wykupi ubezpieczenie lub odzyska szkodę lub w inny sposób postąpi na połowę zleceniodawcy w zakresie realizacji roszczeń ubezpieczeniowych lub uśredni, spedytorowi przysługuje roszczenie rozsądne wynagrodzenie zgodnie z lokalnymi normami, w przeciwnym razie odpowiednie wynagrodzenie oprócz zwrotu poniesionych wydatków, nawet w przypadku braku uprzedniej umowy.

22. Odpowiedzialność spedytora, Subrogacja roszczeń zwrotnych

22.1 Spedytor odpowiada za szkody zgodnie z przepisami ustawowymi. Poniższe postanowienia mają jednak zastosowanie, o ile nie są sprzeczne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności z prawem z góry ustalonych warunków.

22.2 We wszystkich przypadkach, w których spedytor ponosi odpowiedzialność z tytułu winy za straty lub uszkodzenia towaru („Güterschaden“) zgodnie z klauzulami 23.3 i 24, spedytor musi zapłacić tylko wartość i zwrócić koszty zgodnie z § 429, 430, 432 HGB zamiast odszkodowania.

22.3 W przypadku rozbieżności inwentaryzacyjnych, spedytor jest uprawniony do bilansowania zapasów z dodatnimi różnicami saldowymi i niedoborami zapasowymi tego samego Zleceniodawcy do wyceny wartości w przypadkach określonych w pkt. 24 ADSp.

22.5 Jeżeli Spedytor ma roszczenia, za które Spedytor nie ponosi odpowiedzialności, przeciwko osobie trzeciej z tytułu szkód lub w przypadkach, gdy roszczenia Spedytora przekraczają sumę, za którą Spedytor jest odpowiedzialny, Spedytor musi na żądanie Zleceniodawcy wstąpić w takie roszczenia, chyba że Spedytor ma odrębną umowę o dochodzenie roszczeń w imieniu i na koszt Zleceniodawcy. §§ 437, 509 HGB pozostają nienaruszone.

23. Ograniczenia odpowiedzialności

23.1 Z wyjątkiem szkód powstałych podczas przewozu towarów drogą morską lub zleconego magazynowania, odpowiedzialność spedytora za szkody w towarach jest ograniczona zgodnie z § 431 ust. 1, 2 i 4 HGB do:

23.1.1 8,33 Specjalne prawa ciągnięcia (SDR) za każdy kilogram, gdy Spedytorem jest:

- przewoźnika w rozumieniu § 407 HGB, - działającego jako zleceniodawca („Spediteur im Selbsteintritt“), stałe koszty spedytora (Fixkostenspediteur) lub konsolidatora („Sammelladungsspediteur“), zgodnie z § 458 ust. 460 HGB lub

- opieka, opieka i kontrola spedytora („Obhutsspediteur“) zgodnie z § 461 ust. 1 HGB.

23.1.2 2 zamiast 8,33 SDR za każdy kg, ilekroć Zleceniodawca wyraził zgodę na Umowę spedycji, która podlega różnym środkom transportu i obejmuje przewóz towarów drogą morską i nieznanym miejscem uszkodzenia.



W przypadku znanego miejsca uszkodzenia odpowiedzialność zgodnie z § 452a HGB podlega wyłączeniu i ograniczeniu odpowiedzialności ADSp.

23.1.3 Ilekroć odpowiedzialność Spedytora zgodnie z punktem 23.1.1 ADSp przekroczy kwotę 1,25 mln EUR na Przypadek Uszkodzenia, odpowiedzialność ta jest ponadto ograniczona do 1,25 mln EUR na Przypadek Uszkodzenia lub do 2 SDR za każdy kilogram, w zależności od tego, która kwota jest wyższa.

23.2 Odpowiedzialność spedytora za szkody w powierzonych mu towarów dla Umów spedycji, które są przedmiotem przewozu towarów drogą morską i transportu transgranicznego, jest ograniczona do maksymalnej kwoty odpowiedzialności ustawowej. Klauzula 25 ADSp pozostaje nienaruszona.

23.3 We wszystkich przypadkach poza zakresem punktów 23.1 i 23.2, takich jak § 461 ust. 2 HGB, 280 i następne BGB, odpowiedzialność spedytora za szkody towarowe jest ograniczona zgodnie z § 431 ust. (4) HGB maksymalnie do:

23.3.1 2 SDR za kg dla umów spedycji dotyczących przewozu towarów drogą morską lub przewozu różnymi środkami transportu, w tym przewozu towarów drogą morską,

23.3.2 8,33 SDR za kg dla wszystkich innych umów spedycyjnych.

23.3.3 Ponadto odpowiedzialność spedytora jest ograniczona do maksymalną kwotę 1,25 mln EUR za każdy przypadek szkody.

23.4 Odpowiedzialność spedytora za wszelkie inne szkody niż szkody w towarze z wyjątkiem szkód powstałych podczas zleconego magazynowania lub szkód na osobie lub rzeczach osób trzecich jest ograniczona do trzykrotności kwoty, jaka byłaby należna za utratę towaru zgodnie z pkt. 23.3.1 lub 23.3.2 ADSp. Ponadto odpowiedzialność spedytora jest ograniczona w każdym przypadku szkody do maksymalnej kwoty 125 000 euro.

23.4.1 Sekcje 413 (2), 418 (6), 422 (3), 431 (3), 433, 445 (3), 446 (2), 487 (2), 491 (5), 520 (2), 521 ust. 4, 523 HGB oraz odpowiednie postanowienia konwencji międzynarodowych dotyczące odpowiedzialności pozostają nienaruszone.

23.4.2 Punkt 23.4 ADSp nie ma zastosowania do przepisów ustawowych, takich jak art. 25 Konwencji montrealskiej (MC), art. 5 Przepisów ujednoliconych dotyczących umowy międzynarodowego przewozu kolejami towarów (CIM) lub art. 20 Konwencji budapeszteńskiej o umowach przewozu towarów śródlądowymi drogami wodnymi (CMNI), które rozszerzają Odpowiedzialność spedytora lub zezwolenie na przedłużenie.

23.5 Jeżeli odpowiedzialność Spedytora zgodnie z Artykułami 23.1, 23.3 i 23.4 ADSp przekroczy kwotę 2,5 mln EUR na Zdarzenie Szkody, wówczas odpowiedzialność Spedytora jest, niezależnie od

zależy od tego, ile roszczeń wynika z pojedynczego Zdarzenia Szkody, dalej ograniczona do maksymalnej kwoty 2,5 miliona EUR na Zdarzenie Szkody lub do 2 SDR za kg utraconych lub uszkodzonych towarów, w zależności od tego, która kwota jest wyższa. W przypadku więcej niż jednego powoda odpowiedzialność spedytora będzie proporcjonalna do indywidualnych roszczeń.

24. Ograniczenia odpowiedzialności za zlecone magazynowanie, inwentaryzacje i deklaracje wartości

24.1 W przypadku magazynowania zleconego odpowiedzialność Spedytora za szkody w towarze ogranicza się do:

24.1.1 8,33 SDR za każdy kilogram odpowiadający 431 (1), (2) i (4) HGB,

24.1.2 maksymalnie 35 000 EUR na Przypadek Uszkodzenia.

24.1.3 70 000 euro rocznie, w przypadkach, gdy szkoda dochodzona przez Zleceniodawcę opiera się, wbrew klauzuli 24.1.2 ADSp, na różnicy między wyliczonym a rzeczywistym stanem zapasów inwentarza, niezależnie od ilości i rodzaju sporządzenia inwentarza oraz ilości Przypadków Szkód powodujących różnicę w inwentarzu.

24.2 Po zapłaceniu uzgodnionej dopłaty i przed magazynowaniem towaru Zleceniodawca może określić pisemnie wartość zwiększonej odpowiedzialności, która różni się od kwot maksymalnych określonych w punkcie 24.1. W takim przypadku określona wartość zastępuje odpowiednią kwotę maksymalną.

24.3 W przypadku magazynowania na zlecenie, fracht dla odpowiedzialność opiekuna za inne szkody, z wyłączeniem szkód na osobie lub mieniu osób trzecich, jest ograniczona do kwoty 35.000 EUR za każdy przypadek szkody.

24.4 W przypadku magazynowania na zlecenie, z wyłączeniem per uszkodzenia ciała lub uszkodzenia towarów osób trzecich, odpowiedzialność spedytora jest zawsze ograniczona do kwoty 2,5 mln EUR na jedno zdarzenie szkody, niezależnie od tego, ile roszczeń wynika z jednego zdarzenia szkody. W przypadku więcej niż jednego powoda odpowiedzialność spedytora będzie proporcjonalna do indywidualnych roszczeń. Punkt 24.2 ADSp pozostaje nienaruszony.

25. Wyłączenie odpowiedzialności za przewóz towarów transportem morskim i wodnym śródlądowym

25.1 Uzgodniono zgodnie z § 512 ust. 2 nr 1 HGB że:

Spedytor jako przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za jakąkolwiek winę lub zaniedbanie ze strony swoich pracowników lub armatora, o ile odpowiadająca im szkoda została



spowodowane w trakcie kierowania lub innej eksploatacji statku, lub zostały spowodowane przez pożar lub eksplozję na pokładzie statku, a podjęte środki nie były w przeważającej mierze korzystne dla ładunku.

25.2 Zgodnie z art. 25 ust. 2 CMNI ustala się, że spedytor jako przewoźnik lub przewoźnik faktyczny nie ponosi odpowiedzialności za szkody:

25.2.1 spowodowane działaniem lub zaniechaniem kapitana statku, pilota lub jakiegokolwiek innej osoby obsługującej statek, pchacza lub wieżę podczas żeglugi lub formowania lub rozwiązywania konwoju pchanego lub holowanego, pod warunkiem że: spedytor dopełnił obowiązków określonych dla załogi w art. 3 ust. 3 CMNI, chyba że działanie lub zaniechanie wynika z zamiaru wyrządzenia szkody lub lekkomyślnego postępowania ze świadomością prawdopodobieństwa wystąpienia szkody,

25.2.2 spowodowane pożarem lub wybuchem na pokładzie statku, jeżeli nie można udowodnić, że pożar lub wybuch powstały z winy spedytora lub przewoźnika faktycznego lub ich pracowników lub agentów albo z wady statku,

25.2.3 usterek istniejących przed rozpoczęciem rejsu jego statku lub statku wydzierżawionego lub wycarterowanego, jeżeli może udowodnić, że pomimo zachowania należytej staranności, wady te nie mogły zostać wykryte przed rozpoczęciem podróży.

25.3 Punkt 22.4 ADSp pozostaje nienaruszony.

26. Odpowiedzialność pozaumowna

Zgodnie z §§ 434, 436 HGB powyższe wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności obowiązują również w przypadku roszczeń pozaumownych. Punkt 23.4.1 ADSp stosuje się odpowiednio.

27. Błąd kwalifikowany

27.1 Wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności wymienione w punktach 22.2, 22.3, 23.3 i 23.4 w związku z 23.5, 24 oraz 26 ADSP nie mają zastosowania, gdy szkoda została spowodowana przez:

27.1.1 **umyślne** lub rażące niedbalstwo spedytora lub osób wykonujących jego obowiązki lub

27.1.2 naruszenia Istotnych Zobowiązań Umownych, przy czym takie roszczenia są ograniczone do przewidywalnych i typowych szkód.

27.2 W odróżnieniu od klauzuli 27.1.2 ADSp, ograniczenia odpowiedzialności zawarte w klauzulach 24.1 i 24.2 ADSp mają zastosowanie tylko w przypadku rażącego niedbalstwa lub umyślnego naruszenia istotnych obowiązków umownych.

27.3 §§ 435, 507 HGB pozostają w mocy w zakresie ich obowiązywania.

27.3 Klauzula 27.1 ADSp nie ma zastosowania do przepisów ustawowych, takie jak art. 25 MC, art. 36 CIM czy art. 20, 21 CMNI, które rozszerzają odpowiedzialność spedytora, umożliwiając rozszerzenie lub rozszerzenie przypisania winy pracownikom lub osobom trzecim.

28. Ubezpieczenie OC Spedytora

28.1 Spedytor jest zobowiązany do wykupienia i utrzymywania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej na zwykłych warunkach rynkowych u wybranego przez siebie ubezpieczyciela, które pokrywa co najmniej zwykłe kwoty odpowiedzialności cywilnej spedytora zgodnie z ADSp i przepisami ustawowymi. Dozwolone jest uzgodnienie maksymalnych kwot ubezpieczenia na Przypadek szkody, Zdarzenie szkody i rok, jak również uzgodnienie rozsądnych odliczeń dla spedytora.

28.2 Na żądanie spedytor jest zobowiązany do przedstawienia dowodu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i jego ważności przez przedstawienie potwierdzenia ubezpieczenia w rozsądnym terminie Ramy czasowe. W przypadku braku takiego przedstawienia Zleceniodawca jest uprawniony do wypowiedzenia Umowy Spedycji w trybie nadzwyczajnym.

28.3 Spedytor ma prawo powoływać się wyłącznie na odpowiedzialność ograniczenia ADSp, gdy spedytor zapewni odpowiednią ochronę ubezpieczeniową w momencie zlecenia.

29. Odpowiedzialność Zleceniodawcy

29.1 Odpowiedzialność Zleceniodawcy zgodnie z art. 414, 455, 468 i 488 HGB jest ograniczona do 200 000 EUR na zdarzenie powodujące szkodę.

29.2 Powyższe ograniczenie odpowiedzialności nie ma zastosowania w przypadku obrażeń ciała, takich jak uszkodzenie życia, ciała i zdrowia, jeżeli szkoda została spowodowana rażącym niedbalstwem lub umyślnym działaniem Zleceniodawcy lub jego pomocników lub naruszeniem Istotnych zobowiązań umownych, podczas gdy ta ostatnia ogranicza się do przewidywalnych i typowych szkód.

30. Prawo właściwe, miejsce wykonania, miejsce jurysdykcji

30.1 Stosunek prawny między spedytorem a zleceniodawcą podlega prawu niemieckiemu.



30.2 Miejszem wykonania dla wszystkich zaangażowanych stron jest siedziba oddziału spedytora zajmującego się zleceniem lub zapytaniem.

30.3 Miejsce jurysdykcji dla wszystkich sporów i wszystkich zaangażowanych par powiązaniach wynikających z umowy spedycji, zapytania ofertowego lub w związku z nim jest siedziba Zleceniodawcy lub oddziału spedytora zajmującego się zleceniem lub zapytaniem, o ile wszystkie te strony są kupcami. Wskazane miejsce jurysdykcji uważa się za dodatkowe miejsce jurysdykcji w rozumieniu art. 31 CMR i art. 46 § 1 CIM, ale nie w przypadku art. 39 CMR, art. 33 KK, art. 28 Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowy przewóz lotniczy (WC).

31. Poufność

31.1 Strony umowy zobowiązane są do zachowania w tajemnicy wszelkich niepublikowanych informacji uzyskanych w trakcie wykonywania umowy spedycji. Informacje te mogą być wykorzystywane wyłącznie w celu realizacji umowy. Strony zobowiązują inne osoby prawne z równoważnym obowiązkiem zachowania poufności, jeżeli te osoby prawne zostaną oddelegowane do wykonania umowy.

32. Zgodność

32.1 Spedytor przestrzega płacy minimalnej pro wizji i minimalnych warunków miejsc pracy oraz potwierdza zgodność w formie tekstowej na żądanie Zleceniodawcy. Spedytor zwalnia Zleceniodawcę z odpowiedzialności za płacę minimalną, jeżeli spedytor, jego podwykonawca lub najemca w trakcie wykonywania umowy spedycyjnej nie zapłaci płacy minimalnej, a do jej zapłaty wezwano Zleceniodawcę.

32.2 Spedytor zapewni w przypadku usług transportowych, aby jego podwykonawca wykonujący

32.2.1 posiada, w zakresie stosowania Güterkraft verkehrsgesetz (GüKG), zezwolenie zgodnie z § 3 GüKG, uprawnienie zgodnie z § 6 GüKG lub licencję wspólnotową lub nie korzysta z takiego zezwolenia, uprawnienia lub licencji niezgodnie z prawem .

32.2.2 wysłała personel kierujący, który spełnia wymagania określone w § 7b ust. 1 zdanie 1 GüKG, jeśli ma to zastosowanie,

32.2.3 na żądanie udostępnia wszystkie dokumenty, które zgodnie z przepisami prawa muszą być przewożone podczas przewozu, gdy Zleceniodawca lub osoby trzecie muszą przestrzegać ustawowych obowiązków kontrolnych,

32.3 W przypadku przewozu spedytor lub jego wykonawca cięcie podwykonawca jest zobowiązany do zorganizowania czynności swojego personelu kierującego zgodnie z obowiązkowymi czasami pracy, jazdy i wypoczynku. Podczas prowadzenia Pojazdów spożywanie alkoholu i narkotyków jest generalnie zabronione.

32.4 Obie strony umowy zobowiązują się do wykonywania swoich obowiązków umownych i działać zgodnie z przepisami prawnymi dotyczącymi ich działalności oraz wspierać i przestrzegać zasad inicjatywy United Nations Global Compact (UNGC), Deklaracji Praw Człowieka Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej Deklaracja z 1998 r. w sprawie podstawowych zasad i praw w pracy, zgodnie z krajowymi przepisami i zwyczajami. W szczególności obie strony zobowiązują się do:

32.4.1 zakaz pracy dzieci lub pracy przymusowej,

32.4.2 przestrzegać odpowiednich krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących czasu pracy, wynagrodzeń, wynagrodzeń oraz wykonywania wszelkich innych obowiązków nałożonych na pracodawców,

32.4.3 przestrzegania obowiązujących przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapewnienia bezpiecznego i zdrowego miejsca pracy w celu zapewnienia zdrowia pracowników oraz uniknięcia wypadków, urazów i chorób zawodowych,

32.4.4 zakazać wszelkiej dyskryminacji ze względu na rasę, religię, niepełnosprawność, wiek, orientację seksualną lub płeć,

32.4.5 przestrzegać międzynarodowych standardów dotyczących korupcji, takich jak te opublikowane w UNGC, oraz przestrzegać lokalnych przepisów antykorupcyjnych i przekupstwa,

32.4.6 przestrzegać wszystkich obowiązujących przepisów i regulacji dotyczących ochrony środowiska,

32.4.7 angażować swoich partnerów biznesowych i podwykonawców zgodnie z powyższymi zasadami.



Niemieckie Ogólne Warunki Spedycyjne 2017 (Ogólne Niemieckie Warunki Spedycyjne 2017 – ADSp 2017, wersja 14 grudnia 2016)

Wydawca: Niemiecki Związek Spedycji i Logistyki (Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. – DSLV)

Odpowiedzialny za treść: Frank Huster (dyrektor generalny)

Siedziba: Unter den Linden 24 | Friedrichstrasse 155 – 156, 10117 Berlin | Biuro Bonn: Weberstrasse 77, 53113 Bonn | www.dslv.org

Zdjęcia: Fotolia.com – pmphoto, Christian Schwier, Matthias Buehner, Calado, Pierre-Yves Babel, corepics, Kadmy, maxoidos, Eric Degraph, Iurii Sokolov, Thomas Siepmann, Friedberg, liveostockimages, Marco2811, mhph, liboriop