

Die nachfolgenden Angebots- und Transportbedingungen sind für alle durch die in Deutschland ansässigen Unternehmen der Conceptum Logistics Gruppe organisierten Straßen-, Bahn-, Binnenschiffs-, Seetransporte und Lufttransporte und/oder Kombinationen daraus (Multimodaltransporte), verfügte Lagerungen und sonstige nicht-speditionelle Leistungen gültig.

## I. Geltung der ADSp 2017

1. Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) 2017 sowie unserer nachfolgenden ergänzenden Bedingungen (die „Angebotsbedingungen“). Die vollständigen ADSp 2017 können auf unserer Homepage eingesehen werden ([www.conceptum-logistics.com](http://www.conceptum-logistics.com)). Auf Verlangen versenden wir die ADSp 2017 an den Auftraggeber.
2. In Abweichung von ADSp 2017 Klausel 2.3.5. beziehen wir die Geltung der ADSp ausdrücklich auch auf Schwer- oder Großraumtransporte, deren Durchführung eine verkehrsrechtliche Transporterlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung erfordert, Kranleistungen und damit zusammenhängende Montagearbeiten.
3. Im Falle von Widersprüchen zwischen den ADSp 2017 und den nachfolgenden Angebotsbedingungen, gehen die Angebotsbedingungen vor.

## II. Allgemeiner Teil

### 1. Geltungsbereich der Angebotsbedingungen

- 1.1 Die Angebotsbedingungen gelten für alle durch uns organisierten oder von uns als Auftraggeber beauftragten Straßen-, Bahn-, Luft-, Binnenschiffs- und Seetransporte und/oder Kombinationen daraus (Multimodaltransporte), verfügte Lagerungen und nicht-speditionelle Leistungen. Der Allgemeine Teil gemäß dieser Ziffer II. gilt für alle unsere Verträge. Die zusätzlichen Bedingungen der Ziffern III. bis VII. gelten darüber hinaus für Verträge mit dem betreffenden Transportweg. Für nicht-speditionelle Leistungen gilt ergänzend Ziffer VIII.
- 1.2 Diese Angebotsbedingungen gelten ausschließlich. Abweichende, entgegenstehende oder ergänzende Allgemeine Geschäftsbedingungen des Auftraggebers werden nur dann und insoweit Vertragsbestandteil, als wir ihrer Geltung ausdrücklich und schriftlich zugestimmt haben. Dieses Zustimmungserfordernis gilt in jedem Fall, beispielsweise auch dann, wenn wir in Kenntnis der Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Auftraggebers den Auftrag vorbehaltlos ausführen.

### 2. Vertragsschluss

- 2.1 Soweit in unseren Angeboten nichts anderes bestimmt ist, sind unsere Angebote freibleibend und unverbindlich. Sie basieren auf den zum Zeitpunkt des Angebotes gültigen Frachtraten und Tarifen und verstehen sich exklusive sämtlicher Zuschläge sowie vorbehaltlich endgültiger Sendungsdetails.
- 2.2 Der Auftrag durch den Auftraggeber gilt als verbindliches Vertragsangebot. Sofern sich aus dem Auftrag nichts anderes ergibt, sind wir berechtigt, dieses Vertragsangebot innerhalb von 14 Tagen anzunehmen. Die Annahme erfolgt durch schriftliche Auftragsbestätigung.
- 2.3 Soweit nichts anderes ausdrücklich genannt, beziehen sich unsere Angebote ausschließlich auf harmlose Güter üblicher Beschaffenheit.
- 2.4 Unsere Angebote sind streng vertraulich zu behandeln und dürfen ohne unsere schriftliche Erlaubnis nicht an Dritte weitergeleitet oder sonst wie zugänglich gemacht werden.
- 2.5 Soweit nichts anderes vereinbart, sind Transport- und Projekthaftungsversicherungen nicht Bestandteil des Angebotes.

### 3. Machbarkeitsstudie

Ist für die Erstellung eines Angebots erforderlich, dass wir zuvor eine Machbarkeitsstudie erstellen, um zu evaluieren, ob die Durchführung des vom Auftraggeber gewünschten Transports überhaupt möglich ist, werden wir den Auftraggeber hierüber informieren. Sollte uns der Auftraggeber daraufhin mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie beauftragen und sofern nicht anders mit dem Auftraggeber vereinbart, werden wir für die Arbeitsleistungen unserer Mitarbeiter einen Stundensatz von € 150,- berechnen.

### 4. Preise

- 4.1 Unsere Preise verstehen sich in EURO und/oder USD exkl. Zollabfertigung, Steuern sowie sonstiger öffentlicher Abgaben und

beinhalten ausschließlich die in unserem Angebot aufgeführten und vorhersehbaren Kosten.

- 4.2 Die Kosten für Verpackungen sind nur bei entsprechender Vereinbarung in den Vertragspreis inkludiert.
- 4.3 Kosten, die durch Maßnahmen oder Anordnungen seitens Behörden oder anderen öffentlichen Institutionen erfolgen, gehen unabhängig von der Rechtmäßigkeit der Maßnahmen oder Anordnungen zu Lasten des Auftraggebers, es sei denn, dass diese von uns zu vertreten sind.
- 4.4 Sämtliche sonstige von Dritten berechneten Kosten, die die Durchführung des Transports betreffen, insbesondere Standgelder, Lagergelder, Demurrage, Container-Demurrage, Detention, Container-Detention, kurzfristig angeordnete Multistops oder durch Wartezeiten verursachte Kosten, gehen zu Lasten des Auftraggebers. Dies gilt nicht, wenn und soweit die Entstehung der Kosten durch uns zu vertreten ist.
- 4.5 Soweit nicht anders ausdrücklich vereinbart, setzen unsere Preise übliche Beförderungs- und Wegeverhältnisse, die Möglichkeit unmittelbarer sofortiger Weiterverladung sowie unveränderte technische Vorgaben und Verfahrensanweisungen voraus, es sei denn, die Veränderungen sind unter Berücksichtigung der Umstände bei Vertragsschluss für uns vorhersehbar gewesen. Sämtliche aus unvorhersehbaren Veränderungen resultierende Mehrkosten gehen zu Lasten des Auftraggebers.
- 4.6 Haben sich nach Abschluss des Vertrages die Marktpreise für die Leistungen unserer eigenen Subunternehmer wesentlich verändert (z.B., aber nicht limitiert auf, aufgrund einer Steigerung der Fracht- oder Charraten beim Seetransport, und/oder zusätzlichen oder veränderten Zuschlägen für jeglichen Transport, wie z.B. einer zusätzlichen oder veränderten Fuel Surcharge, Peak Season Surcharge oder Congestion Surcharge, etc.) und/oder haben sich die unter den Subunternehmerverträgen von uns marktüblich zu tragenden Treibstoffkosten wesentlich verändert, so sind beide Parteien berechtigt, eine entsprechende Anpassung des Vertragspreises zu verlangen.

### 5. Zahlungsbedingungen

- 5.1 Unsere Rechnungen sind innerhalb von 14 Tagen nach Zugang der Rechnung in der fakturierten Währung und ohne Abzug zahlbar. Raten- oder Teilzahlungen sind ausgeschlossen.
- 5.2 Sollte der Auftraggeber mit einer Zahlung in Verzug geraten, so sind wir berechtigt, alle etwaigen weiteren gegen den Auftraggeber bestehenden Forderungen zur Zahlung fällig zu stellen. Ferner hat der Auftraggeber alle Gebühren, Kosten und Auslagen zu tragen, die uns selbst, oder hinsichtlich einer abgetretenen Forderung einem Abtretungsempfänger aus und im Zusammenhang mit der notwendigen Rechtsverfolgung, einschließlich etwaiger Mahn- und Inkassoverfahren, im In- und/oder Ausland entstehen.
- 5.3 Sollte der Auftraggeber mit einer Zahlung in Verzug geraten, schuldet uns der Auftraggeber ab Verzugsbeginn Zinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz im Sinne von § 247 BGB (z.B. betragen die Zinsen im Dezember 2025 10,27 % p.a., auf Basis des von der Deutschen Bundesbank zum 1. Juli 2025 bestimmten Basiszinssatz i.H.v. 1,27 % p.a.) (§ 288 Abs. 1, 2 BGB). Zusätzlich schuldet uns der Auftraggeber im Fall des Verzugs eine Kostenpauschale in Höhe von netto EUR 40 (§ 288 Abs. 5 S. 1 BGB). Die Geltendmachung eines weiteren Schadens ist nicht ausgeschlossen.
- 5.4 Die Aufrechnung mit Gegenansprüchen des Auftraggebers ist nur zulässig, soweit die fälligen Gegenansprüche unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind. In Abweichung zu Ziffer 19 ADSp 2017 steht uns ein Zurückbehaltungsrecht bei fälligen Gegenansprüchen gegen den Auftraggeber zu. Zahlungen des Auftraggebers werden stets nach Maßgabe des § 366 Absatz 2 BGB verrechnet.
- 5.5 Wir sind zur Abtretung unserer Forderungen gegen den Auftraggeber auch ohne dessen Zustimmung berechtigt.
- 5.6 Etwaige Ansprüche des Auftraggebers gegen uns auf (Rück-)Zahlung werden – soweit gesetzlich zulässig – vorrangig mit bestehenden Forderungen gegen den Auftraggeber verrechnet und im Übrigen frühestens 30 Tage nach Zugang einer prüffähigen Anspruchsanmeldung sowie nach Vorliegen aller zur Beurteilung des Anspruchs erforderlichen

Unterlagen fällig. Sind Ansprüche dem Grunde oder der Höhe nach aufgrund begründeter Einwendungen streitig, verschiebt sich die Fälligkeit bis zur Klärung der Streitpunkte. Zahlungen erfolgen ohne Anerkennung einer Rechtspflicht.

## 6. Pflichten des Auftraggebers; Sanktionen und Embargos

6.1 Soweit nicht anders vereinbart, ist der Auftraggeber verpflichtet, alle einschlägigen Vorschriften zu (internationalen) Sanktionen und Embargos in Bezug auf die vertraglich vereinbarten Transport- und sonstigen Logistikdienstleistungen, die von uns erbracht werden, einzuhalten und uns durch Vorlage der entsprechenden Dokumentation nachzuweisen, dass der Auftrag gegen keine Bestimmung dieser Vorschriften verstößt (insbesondere, aber nicht abschließend in Bezug auf, durch die Europäische Union erlassenen Sanktionen im Rahmen des Russland-Ukraine-Konflikts). Das gleiche gilt in Hinblick auf die Einhaltung aller anwendbaren Vorschriften des Zoll- und Exportkontrollrechts. Der Auftraggeber hat uns auf alle einschlägigen Einschränkungen hinzuweisen. Bei einer entsprechenden Einschränkung können wir die Erfüllung des Vertrags verweigern. Zudem hat uns der Auftraggeber von sämtlichen Ansprüchen Dritter freizustellen, die gegen uns aufgrund der Verletzung seiner Verpflichtungen aus dieser Ziffer 6.1 geltend gemacht werden.

6.2 Soweit nicht anders vereinbart, müssen sämtliche Packstücke mit ausreichend Hebe- und Laschpunkten versehen sein und die Ware muss stapel- und überstaubar sein. Holzverpackungen müssen den HPE (herausgegeben vom Bundesverband Holzpackmittel, Paletten, Exportverpackungen e.V.) & ISPM 15 (Internationaler Standard für Pflanzengesundheitliche Maßnahmen, herausgegeben von der Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)) Standards entsprechen. Im Falle einer Verletzung dieser Verpflichtung, gehen sämtliche Schäden (z.B. durch Verzögerungen) zu Lasten des Auftraggebers und wir können die uns daraus entstehenden Mehrkosten ersetzt verlangen.

## 7. Haftung

Wir haften gemäß den Bestimmungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (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 auf 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.** Die vollständigen ADSp 2017 können auf unserer Homepage eingesehen werden ([www.conceptum-logistics.com](http://www.conceptum-logistics.com)). Auf Verlangen versenden wir die ADSp 2017 an den Auftraggeber.

## 8. Höhere Gewalt

8.1 Soweit nicht zwingende gesetzliche Regelungen entgegenstehen, befreien Ereignisse Höherer Gewalt die Parteien für die Dauer ihrer Auswirkungen und, soweit sie zur Unmöglichkeit der Leistung führen, vollständig von ihren Leistungs- und Haftungspflichten, sofern die andere Partei unverzüglich über das Vorliegen Höherer Gewalt und dessen voraussichtliche Auswirkungen und Dauer informiert wird. Insbesondere haften wir nicht für Schäden, Verlust, Verzögerungen oder Leistungshindernisse, die unmittelbar oder mittelbar auf Höhere Gewalt zurückzuführen sind.

8.2 „Höhere Gewalt“ sind alle außergewöhnlichen, von außen kommenden, unvorhersehbaren und auch bei Anwendung äußerster, vernünftigerweise zu erwartender Sorgfalt nicht abwendbaren Ereignisse, wie z.B. Naturkatastrophen (wie Sturm, Überschwemmung, Erdbeben, Feuer), (Bürger-)Krieg, Terrorakte, Pandemien, allgemeine Arbeitsunruhen (wie Streiks), flächendeckende IT-Ausfälle, plötzlich verhängte staatliche Maßnahmen (wie Grenzsicherungen, Fahrverbote), großflächige Verkehrsstörungen.

8.3 Mehrkosten, die in Folge Höherer Gewalt entstehen – einschließlich, aber nicht beschränkt auf Demurrage, Detention, Standgeld, Hafen- oder Terminalgebühren, Lagerkosten, Umwege, Wartezeiten sowie sonstige Zusatzaufwendungen –, trägt der Auftraggeber.

8.4 Soweit möglich, werden wir im Falle des Vorliegens von Höherer Gewalt, Weisungen von unserem Auftraggeber einholen. Erfolgen nicht

unverzüglich sachdienliche Weisungen des Auftraggebers oder ist die Einholung von Weisungen nicht oder nicht rechtzeitig möglich, sind wir berechtigt, nach pflichtgemäßem Ermessen die erforderlichen Maßnahmen auf Kosten des Auftraggebers durchzuführen.

## 9. Kündigung

9.1 Der Auftraggeber hat das Recht, den Vertrag jederzeit ohne Angabe von Gründen zu kündigen. Erfolgt eine Kündigung des Auftrags durch den Auftraggeber, so haben wir Anspruch auf die in § 415 Abs. 2 HGB festgesetzte Entschädigung.

9.2 Beide Parteien können den Vertrag aus wichtigem Grund kündigen. Für uns liegt ein wichtiger Kündigungsgrund insbesondere dann vor, wenn uns, ohne dass wir dies zu vertreten haben, ein für unsere Leistung eingesetzter Subunternehmer kündigt oder die kontrahierte Leistung aus sonstigen Gründen nicht ausführt und wir innerhalb angemessener Zeit keinen gleichwertigen Ersatz besorgen können.

## 10. Anwendbares Recht und Gerichtsstand

Für alle Streitigkeiten zwischen den Parteien (außer solchen über grenzüberschreitende Luftbeförderungen) ist das Landgericht Hamburg zuständig; das gilt auch für Streitigkeiten über das Zustandekommen eines Vertrags. Bei Verträgen über grenzüberschreitende Beförderungen mit Lkw oder Bahn ist die Zuständigkeit des Landgerichts Hamburg eine zusätzliche zu den von dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr („CMR“) oder den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern („CIM“) vorgesehenen Gerichtsständen, in allen anderen Fällen eine ausschließliche. Es gilt deutsches Recht.

## III. Zusätzliche Bedingungen für Straßentransporte

1. Soweit nicht anders zwischen den Parteien vereinbart, gelten im Falle von Straßentransporten zusätzlich zu den Regelungen der Ziffern I. und II. dieser Angebotsbedingungen die nachfolgenden Regelungen dieser Ziffer III. Die Regelungen dieser Ziffer III. gehen im Falle von Widersprüchen vor.

2. Soweit nicht anders vereinbart, sind die Kosten für Genehmigungen und die zivile Begleitung in der vereinbarten Vergütung inkludiert. Exkludiert sind Kosten für Polizeibegleitung bzw. BF4-Begleitung, verkehrslenkende Maßnahmen, Streckenstudien, sonstige Auflagen aus der Beantragung der Genehmigung (z. B. statische Berechnungen, etc.) sowie eventuell benötigte Leistungen, die sich aus der Streckenerkundung oder den Genehmigungsaufgaben ergeben. Derartige Kosten zuzüglich einer Auslagenpauschale werden gesondert in Rechnung gestellt.

3. Unsere Preise gelten für die kürzeste, verkehrsbüchliche Strecke und schließen freie Be- und Entladezeiten bis 2 Stunden an der Be- und Entladestelle ein. Kosten für Umwege, zusätzliche Transportnächte, Mehreinsatzzeiten und Standgelder gehen zu Lasten des Auftraggebers.

4. Die Be- und Entladestelle muss für Fahrer und Fahrzeuge frei erreichbar sein. Das Be- und Entladen der Fahrzeuge selbst ist ohne anderweitige Vereinbarung nicht Teil unserer Leistungen.

5. Soweit nicht anders vereinbart, erfolgen Großraum- und Schwertransporte nicht abgeplant.

6. Bei Großraum- und Schwertransporten, deren Durchführung eine verkehrsrechtliche Transporterlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung erfordert, Kranleistungen und damit zusammenhängenden Montagearbeiten gilt folgendes:

6.1 Die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten sowie Kranverbringungen im öffentlichen Straßenverkehr bedarf der Erlaubnis oder Genehmigung der zuständigen Behörde, insbesondere gemäß §§ 29 III und 46 I Nr. 5 Straßenverkehrs-Ordnung („StVO“) sowie § 70 I Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung („StVZO“) und gegebenenfalls weiterer Sondernutzungsgenehmigungen nach Straßen- und Wegerecht sowie anderer notwendiger öffentlich-rechtlicher Genehmigungen. Die unter diesen Bedingungen geschlossenen Verträge sind auflösend bedingt und enden, sofern die Erlaubnis oder Genehmigung durch die zuständige Behörde versagt wird. Vergütungsansprüche für die bis dahin erbrachten Leistungen bleiben davon unberührt.

6.2 Sofern verkehrslenkende Maßnahmen oder sonstige Auflagen und Nebenbestimmungen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und

Leichtigkeit des Straßenverkehrs und/oder zum Schutz der Straßenbausubstanz behördlich verfügt werden, stehen die unter diesen Bedingungen geschlossenen Verträge auch unter der auflösenden Bedingung der rechtzeitigen Verfügbarkeit der Sicherungskräfte und der rechtzeitigen Umsetzbarkeit der behördlichen Sicherungsmaßnahmen. Vergütungsansprüche für die bis dahin erbrachten Leistungen bleiben davon unberührt.

- 6.3 Wir sind berechtigt, uns unter Ausschluss von Schadenersatzansprüchen vom Vertrag zu lösen, wenn nach sorgfältiger Prüfung vor oder während des Einsatzes von Fahrzeugen, Geräten oder Arbeitsvorrichtungen aller Art und trotz aller zumutbaren Anstrengungen zur Schadensverhütung wesentliche Schäden an fremden und/oder eigenen Sachen und/oder Vermögenswerten bzw. Personenschäden mit großer Wahrscheinlichkeit nicht zu vermeiden sind. Der Ausschluss der Schadenersatzansprüche entfällt, wenn wir die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (Frachtführers) nicht beachtet haben. Im Fall des Rücktritts wird bei Kranleistungen das Entgelt anteilig berechnet, bei Transportleistungen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.
- 6.4 Wir sind berechtigt, den Einsatz bei Gefahr für Ausrüstung, Ladegut, Personal und/oder Dritte sofort zu unterbrechen. Wir verlieren nicht unseren Anspruch auf Zahlung der vereinbarten Vergütung bei Höherer Gewalt oder wenn die Hemmnisse trotz zumutbarer Anstrengungen und äußerster Sorgfalt nicht abwendbar waren. Witterungsbedingte Unterbrechungen mindern nicht unseren Anspruch auf Zahlung der vereinbarten Vergütung.

#### IV. Zusätzliche Bedingungen für Binnenschifftransporte

1. Soweit nicht anders zwischen den Parteien vereinbart, gelten im Falle von Binnenschifftransporten zusätzlich zu den Regelungen der Ziffern I. und II. dieser Angebotsbedingungen die nachfolgenden Regelungen dieser Ziffer IV. Die Regelungen dieser Ziffer IV. gehen im Falle von Widersprüchen vor.
2. Bei unvorhergesehenen Wasserstraßensperrungen, Aufhalten durch Hoch- oder Niedrigwasser, Behinderungen durch Eis oder sonstigen, nicht durch uns vertretbaren Wartezeiten sind wir berechtigt, ein etwaig für diesen Fall mit dem Binnenschiff vereinbarten Liegegeldsatz dem Auftraggeber in Rechnung zu stellen.
3. Ein eventuell erforderlicher Unterbau und/oder Ballast zur Lastverteilung ist exkludiert und muss gesondert vereinbart werden.

#### V. Zusätzliche Bedingungen für Seetransporte

1. Soweit nicht anders zwischen den Parteien vereinbart, gelten im Falle von Seetransporten zusätzlich zu den Regelungen der Ziffern I. und II. dieser Angebotsbedingungen die nachfolgenden Regelungen dieser Ziffer V. Die Regelungen dieser Ziffer V. gehen im Falle von Widersprüchen vor.
2. Zuschläge werden wie zum Zeitpunkt der Durchführung des Transportes/Service/Shipment gültig („v.a.t.o.s.“) gegen Nachweis abgerechnet. Dies gilt bspw. für veränderte oder zusätzlich anfallende Seefrachtzuschläge (z.B., aber nicht limitiert auf, Peak Season Surcharge, Congestion Surcharge, Treibkostenzuschläge (u.a. auch den sog. „BAF“ – Bunker Adjustment Factor – berücksichtigend), etc.) oder kurzfristige marktbedingte Ratenerhöhungen.
3. Die Verladung erfolgt mit Schiff, Reederei und Flagge unserer Wahl. Es gelten keine Beschränkungen hinsichtlich Alter oder Flagge der eingesetzten Schiffe, soweit nicht anders vereinbart.
4. Notwendiges spezielles Ladegerüst (Traversen, Schäkel, etc.) ist durch den Auftraggeber zu stellen.
5. Die Verladung, Entladung, Stauung, Laschung und Seefestmachung der Ladung erfolgt in fachgerechter und branchenüblicher Weise unter Beachtung der anwendbaren gesetzlichen Vorschriften sowie der einschlägigen IMO (International Maritime Organization) Richtlinien und Standards (einschließlich aber nicht beschränkt auf den „Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing“ („CSS Code“)). Besondere Anforderungen oder Maßnahmen, die über diese Richtlinien und Standards hinausgehen und auf Weisungen oder Anforderungen des Auftraggebers, seiner Erfüllungsgehilfen, Repräsentanten der Ladungsinteressenten, eines vom Auftraggeber oder dessen Versicherer

beauftragten Marine Warranty Surveyors oder vom Auftraggeber eingeschalteter Dritter beruhen – einschließlich zusätzlicher technischer Parameter wie Gewichtszuschläge (Weight Contingency) oder dynamischer Verstärkungsfaktoren (Dynamic Amplification Factors) –, gelten als Zusatzleistungen. Die hieraus unmittelbar entstehenden Mehrkosten und Aufwendungen trägt der Auftraggeber; solche Kosten und Aufwendungen können dem Auftraggeber gesondert und zu den tatsächlich angefallenen Kosten in Rechnung gestellt werden, zuzüglich einer Managementgebühr von 15%. Soweit durchführbar, sind solche Zusatzanforderungen vor ihrer Umsetzung schriftlich zu dokumentieren. Dies gilt entsprechend für zusätzliche Anforderungen des Kapitäns des Schiffes, soweit diese branchenüblich und/oder für die sichere Durchführung des Transports vernünftigerweise erforderlich sind und nicht auf Umständen beruhen, die unserem Verantwortungs- oder Risikobereich zuzurechnen sind. Die vorstehende Kostenregelung berührt nicht unsere Haftung für Verlust oder Beschädigung des Gutes gemäß § 498 HGB sowie unsere Haftung aus der Verletzung von uns obliegenden Hinweis-, Schutz- oder Mitwirkungspflichten im Zusammenhang mit den Verladungs-, Entladungs-, Stauungs-, Laschungs- oder Seefestmachungsarbeiten.

6. Soweit nicht anders vereinbart, erfolgt die Verladung von Break Bulk Sendungen und Containerverladungen jeglicher Art mit „Decks Option“.
7. Nicht rechtzeitig bekanntgegebene oder unrichtige VGM-Daten („Verified Gross Mass“) und dadurch entstehende Kosten gehen zu Lasten des Auftraggebers.

#### VI. Zusätzliche Bedingungen für internationale Bahntransporte

1. Soweit nicht anders zwischen den Parteien vereinbart, gelten im Falle von Bahntransporten zusätzlich zu den Regelungen der Ziffern I. und II. dieser Angebotsbedingungen die nachfolgenden Regelungen dieser Ziffer VI. Die Regelungen dieser Ziffer VI. gehen im Falle von Widersprüchen vor.
2. Für internationale Bahntransporte gelten das CIM bzw. das Abkommen über den Internationalen Eisenbahn Güterverkehr („SMGS“).
3. Soweit nicht anders vereinbart, stellen wir vor Transportbeginn geeignete Wagen und Ladeeinheiten am vereinbarten Beladeort zur Verfügung. Der Auftraggeber hat bereitgestellte Wagen und Ladeeinheiten vor Verladung auf ihre Eignung sowie auf sichtbare Mängel zu prüfen und uns über Beanstandungen unverzüglich zu informieren. Dem Auftraggeber obliegt die Be- und Entladung, soweit nicht anders vereinbart.
4. Ladeeinheiten, die der Auftraggeber an uns übergibt, müssen betriebssicher und für die Ladung geeignet sein und die Ladung muss betriebs- und ladungssicher gestaut sein. Der Auftraggeber hat die Betriebs- und Ladungssicherheit der Stauung nachzuweisen. Der Auftraggeber haftet für Schäden, die durch ungeeignete, schadhafte oder nicht betriebssichere Ladeeinheiten oder Stauung verursacht werden.
5. Vom Auftraggeber ist ein CIM / SMGS - Frachtbrief auszustellen. Erteilt der Auftraggeber den Transportauftrag ohne Verwendung eines CIM / SMGS - Frachtbriefes haftet er entsprechend § 414 HGB für die Richtigkeit und Vollständigkeit sämtlicher im Transportauftrag enthaltenen Angaben.

#### VII. Zusätzliche Bedingungen für Lufttransporte

1. Soweit nicht anders zwischen den Parteien vereinbart, gelten im Falle von Lufttransporten zusätzlich zu den Regelungen der Ziffern I. und II. dieser Angebotsbedingungen die nachfolgenden Regelungen dieser Ziffer VII. Die Regelungen dieser Ziffer VII. gehen im Falle von Widersprüchen vor.
2. Eventuell anfallende Treibstoff- und Sicherheitszuschläge werden wie zum Zeitpunkt der Durchführung des Transportes/Service/Shipment gültig (v.a.t.o.s.) gegen Nachweis abgerechnet.
3. Wir sind nicht dafür verantwortlich, dass die Güter den Status „sicher“ haben (je nach Anwendbarkeit SPX Secured for Passenger Aircraft oder SCO Secured for Cargo Aircrafts Only). Beim Versand von Sendungen ohne den Status „sicher“ fallen Zusatzkosten an, die nicht in den angebotenen Preisen inkludiert sind und nach Aufwand und gegen schriftlichen Nachweis in Rechnung gestellt werden.

**VIII. Haftung für selbstständige, nicht-speditionelle Leistungen, insbes. selbstständige Beratungsleistungen**

1. Schadensersatz- und Aufwendungsersatzansprüche gegen uns bestehen nur nach Maßgabe dieser Klausel und sind im Übrigen - ohne Rücksicht auf die Rechtsnatur des geltend gemachten Anspruchs - ausgeschlossen.
2. Wir haften nach den gesetzlichen Vorschriften für schuldhaft verursachte Schäden an Leben, Körper und Gesundheit und bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Wir haften ferner nach den gesetzlichen Bestimmungen, wenn wir einen Mangel arglistig verschwiegen haben oder eine Garantie für die Beschaffenheit der Ware übernommen haben.
3. Im Übrigen ist unsere Haftung ausgeschlossen, es sei denn wir haben schuldhaft eine wesentliche Vertragspflicht verletzt; in diesem Fall ist die Haftung auf den vorhersehbaren, typischerweise eintretenden Schaden begrenzt. Wesentliche Vertragspflichten sind solche, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrages erst ermöglichen und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertraut und auch vertrauen darf.
4. Soweit die Schadensersatzhaftung uns gegenüber ausgeschlossen oder eingeschränkt ist, gilt dies auch im Hinblick auf die persönliche Schadensersatzhaftung unserer Angestellten, Arbeitnehmer, Mitarbeiter, Vertreter und Erfüllungsgehilfen.

CONCEPTUM LOGISTICS GRUPPE

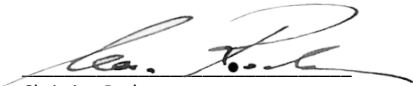
<https://www.conceptum-logistics.com/agb/>

Stand: 8. Juni 2026

**Conceptum Logistics Group Holding GmbH:**



Silke Pettkus  
Group Chief Financial Officer (Group CFO)



Christian Rode  
Group Chief Executive Officer (Group CEO)

**Conceptum Logistics Hamburg GmbH:**

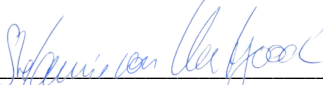


Silke Pettkus  
Chief Financial Officer (CFO)

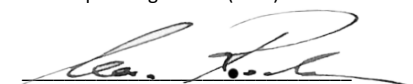


Rachel Kellett  
Chief Business Development Officer (CBDO)

**Conceptum Logistics Europe Holding GmbH:**



Stefanie v. Wintzingerode  
Chief Operating Officer (COO)



Christian Rode  
Chief Executive Officer (CEO)

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

## **1. Begriffsbestimmungen**

### **1.1 Ablieferung**

Der Begriff der Ablieferung umfasst auch die Auslieferung bei Lagergeschäften.

### **1.2 Auftraggeber**

Die Rechtsperson, die mit dem Spediteur einen Verkehrsvertrag abschließt.

### **1.3 Diebstahlgefährdetes Gut**

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

### **1.4 Empfänger**

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

### **1.5 Fahrzeug**

Ein zum Transport von einem Gut auf Verkehrswegen eingesetztes Beförderungsmittel.

### **1.6 Gefährliche Güter**

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

### **1.7 Lademittel**

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

### **1.8 Ladestelle/Entladestelle**

Die postalische Adresse, soweit die Parteien nicht eine genauere Ortsbestimmung getroffen haben.

### **1.9 Leistungszeit**

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

## **1.10 Packstücke**

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

## **1.11 Schadenfall / Schadenereignis**

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

## **1.12 Schnittstelle**

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

## **1.13 Spediteur**

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

## **1.14 Verkehrsverträge**

Verträge des Spediteurs über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Seefracht-, Lageroder 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.

## **1.15 Verlader**

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

## **1.16 Vertragswesentliche Pflichten**

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

## **1.17 Wertvolles Gut**

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

## **1.18 Zeitfenster**

Vereinbarer Leistungszeitraum für die Ankunft des Spediteurs an der Lade- oder der Entladestelle.

## **1.19 Zeitpunkt**

Vereinbarer Leistungszeitpunkt für die Ankunft des Spediteurs an der Lade- oder der Entladestelle.

## **2. Anwendungsbereich**

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

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

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

**2.3.1** Verpackungsarbeiten,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4. Rechte und Pflichten des Spediteurs**

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

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

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

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

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

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

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

**4.6.2** die zollamtlich festgesetzten Abgaben auslegen.

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

**4.8** Der dem Spediteur erteilte Auftrag umfasst mangels ausdrücklicher Vereinbarung nicht

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

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

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

**4.8.4** die Bereitstellung eines Sendungsverfolgungssystems, es sei denn, dies ist branchenüblich, wobei Ziffer 14 unberührt bleibt,

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

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

## **5. Kontaktperson, elektronische Kommunikation und Dokumente**

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

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

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

**5.3** Der Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass der 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.

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

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

**5.6** Elektronisch oder digital erstellte Dokumente, insbesondere Abliefernachweise, stehen schriftlichen Dokumenten gleich. Zudem ist jede Partei berechtigt, schriftliche Dokumente lediglich elektronisch oder digital zu archivieren und unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften die Originale zu vernichten.

## **6. Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten des Auftraggebers**

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

**6.2** Darüber hinaus ist der Auftraggeber verpflichtet,

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

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

## **7. Ladungssicherungs- und Kontrollpflichten des Spediteurs**

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

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

## **8. Quittung**

**8.1** Der Spediteur hat die Übernahme des Gutes – gegebenenfalls mit Vorbehalt – zu quittieren. Mit der Übernahmequittung bestätigt der Spediteur im Zweifel nur die Anzahl und Art der Packstücke, nicht jedoch deren Inhalt, Wert, Gewicht oder anders angegebene Menge.

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

**8.3** Als Ablieferungsnachweis hat der Spediteur vom Empfänger eine Ablieferungsquittung über die im Auftrag oder in sonstigen Begleitpapieren genannten Packstücke zu verlangen. Weigert sich der Empfänger, die Ablieferungsquittung zu erteilen, so hat der Spediteur Weisung einzuholen. Der Auftraggeber kann die Herausgabe der Ablieferungsquittung innerhalb eines Jahres nach Ablieferung des Gutes verlangen.

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

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

## **9. Weisungen**

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

## **10. Frachtüberweisung, Nachnahme**

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

## **11. Nichteinhaltung von Lade- und Entladezeiten, Standgeld**

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

**11.2** Wird im Straßengüterverkehr für die Gestellung eines Fahrzeugs ein Zeitpunkt oder ein Zeitfenster vereinbart oder vom Spediteur avisiert, ohne dass der Auftraggeber, Verloader oder Empfänger widerspricht, beträgt die Lade- oder Entladezeit bei Komplettladungen (nicht jedoch bei schüttbaren Massengütern) unabhängig von der Anzahl der Sendungen pro Ladeoder 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 angemessenem Umfang.

**11.3** Die Lade- oder Entladezeit beginnt mit der Ankunft des Straßenfahrzeugs an der Lade- oder Entladestelle (z. B. Meldung beim Pförtner) und endet, wenn der Auftraggeber oder Empfänger seinen Verpflichtungen vollständig nachgekommen ist. Ist für die Gestellung des Straßenfahrzeugs an der Lade- oder Entladestelle eine konkrete Leistungszeit vereinbart, so beginnt die Lade- oder Entladezeit nicht vor der für die Gestellung vereinbarten Uhrzeit.

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

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

## **12. Leistungshindernisse, höhere Gewalt**

**12.1** Kann der Spediteur das Gut nicht oder nicht rechtzeitig übernehmen, so hat er dies dem Auftraggeber oder Verloader unverzüglich anzuzeigen und entsprechende Weisungen einzuholen. § 419 HGB findet entsprechende Anwendung. Der Auftraggeber bleibt berechtigt, den Verkehrsvertrag zu kündigen, ohne dass der Spediteur berechtigt ist, Ansprüche nach § 415 Abs. 2 HGB geltend zu machen.

**12.2** Leistungshindernisse, die nicht dem Risikobereich einer Vertragspartei zuzurechnen sind, befreien die Vertragsparteien für die Dauer der Störung und den Umfang ihrer Wirkung von den Leistungspflichten. Als solche Leistungshindernisse gelten höhere Gewalt, Unruhen, kriegerische oder terroristische Akte, Streiks und Aussperrungen, Blockade von Beförderungswegen sowie sonstige unvorhersehbare, unabwendbare und schwerwiegende Ereignisse. Im Falle eines Leistungshindernisses ist jede Vertragspartei verpflichtet, die andere Partei unverzüglich zu unterrichten; der Spediteur ist zudem verpflichtet, Weisungen des Auftraggebers einzuholen.

## **13. Ablieferung**

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

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

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

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

**13.3.2** in Geschäftsräumen an eine dort beschäftigte Person,

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

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

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

## **14. Auskunfts- und Herausgabepflicht des Spediteurs**

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

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

## **15. Lagerung**

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

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

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

**15.4** Mangels abweichender Vereinbarung

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

**15.4.2** erfolgt die Bestandsführung durch das Lagerverwaltungssystem des Spediteurs,

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

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

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

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

**15.8** Weitergehende Leistungs- und Informationspflichten bedürfen der ausdrücklichen Vereinbarung.

## **16. Vergütung**

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

## **17. Aufwendungs- und Freistellungsansprüche**

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

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

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

## **18. Rechnungen, fremde Währungen**

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

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

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

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

## **19. Aufrechnung, Zurückbehaltung**

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

## **20. Pfand- und Zurückbehaltungsrecht**

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

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

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

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

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

## **21. Versicherung des Gutes**

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

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

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

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

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

**21.3.1** der Auftraggeber die Eindeckung untersagt,

**21.3.2** der Auftraggeber ein Spediteur, Frachtführer oder Lagerhalter ist.

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

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

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

## **22. Haftung des Spediteurs, Abtretung von Ersatzansprüchen**

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

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

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

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

## **23. Haftungsbegrenzungen**

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

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

- Frachtführer im Sinne von § 407 HGB,
- Spediteur im Selbsteintritt, Fixkosten- oder Sammelladungsspediteur im Sinne von §§ 458 bis 460 HGB oder
- Obhutsspediteur im Sinne von § 461 Abs. 1 HGB ist;

**23.1.2** auf 2 statt 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, wenn der Auftraggeber mit dem Spediteur einen Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung geschlossen hat und der Schadenort unbekannt ist. Bei bekanntem Schadenort bestimmt sich die Haftung nach § 452a HGB unter Berücksichtigung der Haftungsausschlüsse und Haftungsbegrenzungen der ADSp.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **24. Haftungsbegrenzungen bei verfügbarer Lagerung, Inventuren und Wertdeklaration**

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

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

**24.1.2** höchstens 35.000 Euro je Schadenfall.

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

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

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

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

## **25. Haftungsausschluss bei See- und Binnenschiffsbeförderungen**

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

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

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

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

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

**25.3** Ziffer 22.4 bleibt unberührt.

## **26. Außervertragliche Ansprüche**

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

## **27. Qualifiziertes Verschulden**

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

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

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

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

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

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

## **28. Haftungsversicherung des Spediteurs**

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

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

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

## **29. Auftraggeberhaftung**

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

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

## **30. Anzuwendendes Recht, Erfüllungsort, Gerichtsstand**

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

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

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

## **31. Geheimhaltung**

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

## **32. Compliance**

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

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

**32.2.1** im Anwendungsbereich des GüKG Inhaber einer Erlaubnis nach § 3 GüKG oder einer Berechtigung nach § 6 GüKG oder einer Gemeinschaftslicenz ist oder eine solche Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz nicht unzulässig verwendet, **32.2.2** im Anwendungsbereich des GüKG bei der Beförderung Fahrpersonal einsetzt, das die Voraussetzungen des § 7b Abs. 1 Satz 1 GüKG erfüllt,

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

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

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

**32.4.1** keine Kinder beschäftigen oder Zwangsarbeiter einsetzen,

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

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

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

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

**32.4.6** alle geltenden Umweltgesetze und -regelungen einhalten,

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