

November 2016

Praxiswissen  
Transportrecht

## ADSp 2017

Es gibt positive Nachrichten für Verlader und Spediteure: beide Seiten haben sich auf neue Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp 2017) geeinigt. Bei den ADSp handelt sich um ein von Branchenverbänden empfohlenes Regelwerk für Transport-, Speditions- und Lagergeschäfte.

Die ADSp gibt es seit 1927 und sie stammen damit aus einer Zeit, als die gesetzlichen Bestimmungen für diese Bereiche noch allerlei Lücken aufwiesen.

Es war über die Jahre stets charakteristisch für die ADSp, dass es sich um Verbandsempfehlungen sowohl der Auftraggeberseite (Verlader) als auch der Auftragnehmerseite (Spediteure und Lagerhalter) handelte. Die Marktdurchdringung war durch diesen gemeinschaftlichen Ansatz enorm. Wer in Deutschland Güterverkehr abwickelte, musste sich mit den ADSp auseinandersetzen. Die Verkehrsversicherer waren hierauf eingerichtet und das höchste deutsche Zivilgericht, der Bundesgerichtshof, sprach 1985 von einer „*bereitliegenden Rechtsordnung, deren Verwendung allgemein üblich und bekannt ist*“.

2015 war dann das schwärzeste Jahr in der Geschichte der ADSp: Die federführenden Verbände konnten sich im Herbst 2015 nicht auf eine gemeinschaftliche Empfehlung einigen und erklärten die Verhandlungen am 18.09.2015 für gescheitert. Die Verladerseite reagierte prompt mit den Deutschen Transport- und Lagerbedingungen DTLB. Die Spediteurseite empfahl einseitig die Anwendung der ADSp 2016. In der Presse wurden die ADSp teilweise für ungültig erklärt, jedenfalls wurde ihre Zukunft in Frage gestellt.

Nun haben sich die beteiligten Wirtschaftsverbände wieder ihrer Stärken besonnen und sich Ende Oktober 2016 auf die ADSp 2017 geeinigt. Noch besser: anstatt der zuvor beteiligten fünf Verbände, haben sich nun sogar acht Verbände den gemeinsamen Empfehlungen angeschlossen. Die ADSp 2016 und die DTLB dürften damit in der Schublade verschwinden.

Inhaltlich ändert sich mit den ADSp 2017 einiges, überwiegend zugunsten der Verlader, z.B.:

- Die Haftungsgrenzen werden sowohl bei Fracht- und Speditionsverträgen als auch bei Lagerverträgen um durchschnittlich 25 % angehoben.

- Bei Schäden, die durch den Verlader verursacht werden (bspw. mangelhafte Verladung oder Verpackung), ist erstmalig eine Haftungsgrenze von EUR 200.000,- vorgesehen.
- Ferner ist in Zukunft eindeutig geregelt, dass der Spediteur für Kosten, die vorhersehbar waren, nachträglich keine Beträge in Rechnung stellen darf. Fehlkalkulationen gehen also zu seinen Lasten.

## Fazit

**Die Phase der Unsicherheit ist jedenfalls vorbei. Alle Verlader und Spediteure im deutschlandbezogenen Transport-, Speditions- und Lagergeschäft sollten sich ab sofort mit den ADSp 2017 auseinandersetzen.**

**Sollten Sie Fragen zu den ADSp 2017 haben, so stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.**

## Ihr Ansprechpartner



### Klaus-Peter Langenkamp

Partner

*Fachanwalt für Internationales Wirtschaftsrecht*

*Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht*

Tel: +49 211 8687 223

Email: [langenkamp@tigges.legal](mailto:langenkamp@tigges.legal)

Diese Publikation dient der allgemeinen Information und ersetzt nicht die Beratung im Einzelfall. Wenn Sie Fragen haben oder weitere Informationen wünschen, wenden Sie sich bitte an die Autoren.

TIGGES Rechtsanwälte | Zollhof 8, 40221 Düsseldorf | Email: [langenkamp@tigges.legal](mailto:langenkamp@tigges.legal) |

Tel: 0211-86 87 223 |