

Niemieckie warunki spedycyjne - ADSp 2017

Lata 2015-2016 stanowiły szczególny okres w historii niemieckiej branży spedycyjnej albowiem po raz pierwszy od 1927 roku jej przedstawiciele oraz organizacje reprezentujące branżę przemysłowo - handlową nie byli w stanie dojść do porozumienia w kwestii obowiązywania jednolitego wzorca tzw. Ogólnych Niemieckich Warunków Spedycyjnych (niem. " *Allgemeine Deutschen Spediteurbedingungen*", w skrócie "ADSp"). W konsekwencji, w miejsce dotychczas obowiązującej wersji ADSp 2003, obie strony zarekomendowały stosowanie własnych opracowań. I tak organizacje reprezentujące branżę przemysłowo - handlową opublikowały: Niemieckie Warunki Transportu i Składowania (niem. „*Deutsche Transport und Lagerbedingungen*”, w skrócie "DTLB"), a reprezentujące spedytatorów DSLV przedstawiło zaktualizowaną wersję ADSp 2016.

Rozłam ten nie trwał jednak długo. Funkcjonowanie dwóch niezależnych opracowań szybko okazało się być rozwiązaniem utrudniającym bieżący obrót gospodarczy oraz zdecydowanie nie sprzyjającym pewności prawnej. W konsekwencji, w marcu 2016r. podjęto ponownie rozmowy nad opracowaniem nowej wspólnej wersji, zgodnie z obowiązującą dotychczas formułą.

W efekcie tychże prac, opublikowano nową wspólną wersję Ogólnych Niemieckich Warunków Spedycyjnych - ADSp 2017, które począwszy od 01 stycznia 2017r. będą rekomendowane do zastosowania w codziennej działalności. Kształt ADSp 2017 bazuje w istotnym zakresie na ADSp 2016, jednakże z istotnymi zmianami, które, w drodze wypracowanego kompromisu, miały z założenia wychodzić naprzeciw oczekiwaniom i interesom przedstawicieli branży przemysłowo - handlowej.

I tak, jednym z istotniejszych kierunków zmian stanowiło podniesienie kwotowe przyjętych wcześniej limitów odpowiedzialności spedytatorów. Tytułem przykładu, ograniczenie tejże odpowiedzialności za szkodę powstałą przy realizacji umów przewozu i spedycji wzrosło z 1 mln EUR do 1,25 mln EUR, a za zdarzenie w wyniku którego szkoda bądź szkody mogły wyniknąć z 2 mln EUR do 2,5 mln EUR. W odniesieniu do umów składowych, limit za szkodę wzrósł z 25 tys EUR do 35 tys EUR oraz analogicznie do 2,5 mln EUR za zdarzenie.

Nowym rozwiązaniem, tym razem jednak zaczerpniętym z zapisów DTLB było wprowadzenie ograniczenia kwotowego zleceniodawcy, które ustalono na poziomie 200 tys EUR za zdarzenie.

Kolejno, w porównaniu do ADSp 2016 wprowadzono, między innymi: modyfikacje dotyczące reguł odpowiedzialności w transporcie multimodalnym; zrezygnowano z rozwiązań, regulujących kwestie takie jak odpowiedzialność kierowcy w związku z za- i rozładunkiem towaru czy regulacji dotyczącej wymiany palet; zmodyfikowano reguły dotyczące wynagrodzenia należnego spedytatorowi za koszty powstałe w związku z realizacją usług przewozowych czy składowych; podniesiono kryterium przesądzające o uznaniu towaru jako wartościowy (z 50 EUR za kg do 100 EUR za kg).

Rekomendacja do stosowania ADSp 2017 w codziennej działalności ma charakter niewiążący. Strony konkretnej relacji kontraktowej, stosownie do specyfiki swojej działalności, mogą podejmować odmienne ustalenia od tych zaproponowanych w ADSp 2017 (bądź np. umówić się na obowiązywanie wcześniejszych wersji ADSp). Istotne jest jednak aby - stosownie do podjętych ustaleń - przywiązać należyłą uwagę do kwestii wyboru warunków jakie mają obowiązywać w wzajemnych relacjach i jednoznacznego odzwierciedlenia tego wyboru w dokumentacji kontraktowej oraz zastrzeżenia w sposób przejrzysty ewentualnych odstępstw

jakie się w tym zakresie przewiduje. Albowiem wszelkie ewentualne wątpliwości w tym zakresie mogą nieść ze sobą daleko idące konsekwencje, czy to w aspekcie problemów z ustaleniem przyjętych ram prawnych świadczenia usług i związanego z tym rozdziału obowiązków czy też odpowiedzialności związanej z ich naruszeniem i związanych z tą odpowiedzialnością ograniczeń kwotowych.



Autor:
Piotr Gajlewicz