

Zusätzliche Informationen für LCL - Sendungen

Auch und gerade bei Stückgutsendungen (LCL) ist es enorm wichtig, dass wir vom Versender das genaue Gewicht inkl. Lademitteln übermittelt bekommen.

Eine falsche Gewichtsangabe kann dazu führen, dass der komplette Sammelcontainer nicht verladen wird.

Der Container müsste in diesem Falle zum Packschuppen zurückgebracht, ausgepackt und sämtliche Stückgutsendungen einzeln neu gewogen werden, um herauszufinden welche Gewichtsangabe fehlerhaft war. Erst danach kann der Container neu beladen und schließlich verschifft werden.

Zusätzlich zu den Kosten hierfür wurden von mehreren Reedern bereits hohe Gebühren für falsche Übermittlung des Gewichts angekündigt.

Auch Kosten für detention und demurrage, sowie eventuelle Verspätungsschäden können anfallen, wenn die Schiffsabfahrt dadurch verpasst wird. Da die VGM (Verified Gross Mass) spätestens zum Dokumenten-Closing übermittelt werden muss, ist davon auszugehen, dass eine solche Verspätung zum Verpassen der Abfahrt führt.

Diese Kosten müssen an den Verursacher weiterbelastet werden.

Bitte achten Sie daher immer auf eine korrekte und verifizierte Gewichtsangabe.

Sollten Sie noch Fragen haben, wenden Sie sich bitte an Herrn Fabian Marufke unter der Telefonnummer 0661 8300 437 an. Unser Team berät Sie gern.

Fulda, im April 2016

Müller + Partner GmbH
International Logistics

- Geschäftsleitung -

Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, jeweils neuester Fassung. Diese beschränken in Ziffer 23 ADSp die gesetzliche Haftung für Güterschäden nach § 431 HGB für Schäden im speditionellen Gewahrsam auf 5,- Euro/kg, bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung auf 2 SZR/kg sowie ferner je Schadenfall bzw. -ereignis auf 1 Mio. bzw. 2 Mio. Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Ergänzend wird vereinbart, dass (1) Ziffer 27 ADSp weder die Haftung des Spediteurs noch die Zurechnung des Verschuldens von Leuten und sonstigen Dritten abweichend von gesetzlichen Vorschriften wie § 507 HGB, Art. 25 MÜ, Art. 36 CIM Art. 20, 21 CMNI zu Gunsten des Auftraggebers erweitert, (2) der Spediteur als Verfrachter in den in § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB aufgeführten Fällen des nautischen Verschuldens oder Feuer an Bord nur für eigenes Verschulden haftet und (3) der Spediteur als Frachtführer im Sinne der CMNI unter den in Art. 25 Abs. 2 CMNI genannten Voraussetzungen nicht für nautische Verschulden, Feuer an Bord oder Mängel des Schiffes haftet.

We operate exclusively in accordance with the latest version of the Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen – ADSp – (German Freight Forwarders' General Terms and Conditions). These limit in clause 23 ADSp the legal liability for damage to goods in case of damage to goods whilst in the care of a forwarder to € 5/kg, in accordance with Art. 431 of the German Commercial Code (HGB), in case of multimodal transports including sea transport to 2 SDR/kg. In addition the liability is limited to € 1 Million per damage respectively to € 2 Million per event or 2 SDR/kg whichever is the greater. The parties agree subsidiary, that (1) clause 27 ADSp does neither extend the liability nor the responsibility of the forwarder for agents, servants employees or crewmembers beyond legal regulations as Art. 507 HGB, Art. 25 MC, Art. 36 CIM, Art. 20, 21 CMNI for the benefit of the principal, (2) the freight forwarder as a sea carrier is only liable for fault of his own part in case of risks provided in Art. 512 paragraph 2 no. 1 HGB such as default in navigation of the ship or fire on board and the freight forwarder as a carrier defined in CMNI is relieved of liability in compliance with the requirements provided in Art. 25 paragraph 2 CMNI such as default in navigation of the ship fire on board or defects of vessel. USt.- IdNr/VAT-Registration: DE 115311076 HR - Commercial Register: Amtsgericht Göttingen B 853 – Gerichtsstand Jurisdiction Fulda - GF/MD: Ralf Mihm, Andreas Rottmann, Ortwin H. Schmidt

