

## AGB-Auftragnehmer Allgemeine Geschäftsbedingungen als Auftragnehmer

### 1. Gültigkeit

Diese allgemeinen Geschäftsbedingungen („AGB“) gelten für sämtliche Leistungen, die wir als beauftragte Spediteurin, Frachtführerin, Lagerhalterin oder Auftragnehmerin (im Folgenden kurz „Auftragnehmer“ genannt) für unsere Vertragspartner (im Folgenden kurz „Auftraggeber“ genannt) erbringt bzw. besorgt. Diese AGB gelten auch für expeditionelle Nebenleistungen, wie Verpackungsleistungen, Containerstuffung, Verstaungsleistungen oder Ladungssicherungsarbeiten, zu solchen Nebenleistungen ist der Auftragnehmer nur bei entsprechender gesonderter, ausdrücklicher schriftlicher Vereinbarung verpflichtet.

Abweichende Bedingungen des Auftraggebers, die vom Auftragnehmer nicht ausdrücklich (schriftlich) anerkannt werden, sind unwirksam, auch wenn Ihnen nicht widersprochen werden sollte. Der Auftraggeber kann sich keinesfalls auf eigene AGBs stützen, selbst wenn diese in Aufträgen oder Auftragsbestätigungen enthalten wären. Es kommen keine diesen „AGB“ und den AÖSp widersprechende Bedingungen des Auftraggebers zur Anwendung. Der Auftraggeber erklärt sich weiters damit einverstanden, dass diese AGB für alle künftigen Geschäfte, unabhängig von einer nochmaligen ausdrücklichen Bezugnahme, gelten, insbesondere bei mündlichen, telefonischen oder fernschriftlichen Aufträgen.

### 2. Angebot

Das Angebot des Auftragnehmers ist freibleibend und basiert auf den vom Auftraggeber genannten Sendungsdaten, heute gültigen Preisen, Tarifen, Valutaverhältnissen und sonstigen Entgelten aller an der Transportdurchführung Beteiligten. Die angebotenen Preise gelten vorbehaltlich für verfügbaren Schiffsraum, Laderaum sowie Leercontainern. Alle genannten Zuschläge sind gültig bis auf Widerruf und vorbehaltlich der Einführung weiterer Zuschläge. Alle genannten Frachtraten haben nur Gültigkeit bei Versand mit Partnern des Auftragnehmers. Die Auswahl der Frachtführer erfolgt nach dem Ermessen des Auftragnehmers.

Es wird ausdrücklich Wertbeständigkeit der angebotenen und/oder vereinbarten Preise des Auftragnehmers vereinbart. Als Maß zur Berechnung der Wertbeständigkeit dient – vorbehaltlich der Regelung im nachfolgenden Absatz - der von der Statistik Austria monatlich verlaufbare Verbraucherpreisindex 2020 oder ein an seine Stelle tretender Index. Ausgangsbasis für die Wertsicherung sind die für den Monat des Vertragsabschlusses veröffentlichte Indexzahl des Verbraucherpreisindex.

Aufgrund der täglich auftretenden starken Schwankungen des Dieselpreises, orientiert sich das Angebot des Auftragnehmers für LKW-Transporte am variablen Durchschnittspreis für Dieseldieselfkraftstoffe, gemäß dem vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlichten Treibstoffpreis ([Treibstoffpreise aktuell \(bmk.gv.at\)](https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/spedition-logistik/allgemeine-geschaeftsbedingungen)) am Tag der Angebotslegung. Der Auftragnehmer behält es sich daher vor, Zuschläge aufgrund steigender Dieselpreise zu verrechnen. Alle genannten Zuschläge sind gültig bis auf Widerruf und vorbehaltlich der Einführung weiterer Zuschläge.

Die Beförderung, Lagerung oder sonstige Behandlung von Gütern, die Sanktionen unterliegen ist ausgeschlossen. Auch dürfen Lagermax keine Güter übergeben werden, die in irgendeiner Weise im Bezug zu Personen oder Unternehmen stehen, die von Sanktionen umfasst sind. Der Auftraggeber ist zu einem Sanktionscheck verpflichtet und garantiert, dass weder die Güter, noch die dazu in Bezug stehenden Personen Sanktionen unterliegen. In diesem Zusammenhang hält der Auftraggeber den Auftragnehmer vollumfänglich schad- und klaglos.

### 3. Gültigkeit der AÖSp

Ergänzend zu diesen AGB gelten die allgemeinen österreichischen Spediteurbedingungen (AÖSp) in der jeweils geltenden Fassung, veröffentlicht im Amtsblatt zur Wiener Zeitung 1947/184, zuletzt geändert durch Amtsblatt zur Wiener Zeitung 1993/68 (im Internet in Englisch/Deutsch abrufbar unter <https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/spedition-logistik/allgemeine-geschaeftsbedingungen>). Der Auftraggeber deklariert sich als Verbotskunde gem. §§ 39 ff AÖSp. Die AÖSp gelten auch im Verhältnis zu ausländischen Auftraggebern. Bei einem Widerspruch einer Regelung in diesen AGB zu den AÖSp, geht die Regelung in diesen AGB der entsprechenden Regelung in den AÖSp vor.

### 4. Gültigkeit von Konventionen

Die Vereinbarung dieser AGB (inkl. AÖSp) berührt nicht die Geltung von anwendbaren internationalen transportrechtlichen Abkommen in ihrer jeweils gültigen Fassung, soweit deren Bestimmungen zwingend eine abweichende Regelung vorschreiben, wie z. B. im Straßentransport das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR). Soweit solche anwendbaren Abkommen keine zwingende Regelung enthalten, gelten aber die Bestimmungen dieser AGB (inkl. AÖSp).

### 5. Be- Entladung, Verpackung

Der Auftraggeber hat eigenverantwortlich dafür Sorge zu tragen, dass die Be- und Entladung des Frachtgutes durchgeführt wird. Schäden, die auf Umstände während der Be- oder Entladung zurückzuführen sind, fallen ausschließlich in die Haftungssphäre des Auftraggebers; dies gilt auch dann, wenn der Auftraggeber mit dem tatsächlichen Verloader/Entlader nicht in einem Vertragsverhältnis steht. Wird die Be- und Entladung im Einzelfall durch einen Gehilfen vom Auftragnehmer tatsächlich durchgeführt, so ist dieser als Erfüllungsgehilfe des Auftraggebers anzusehen. Die Verantwortung für die Be- und Entladung liegt ausnahmslos immer beim Auftraggeber. Der Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass die Ladung ordnungsgemäß gesichert ist, den gesetzlichen Vorschriften entspricht und darüber hinaus verkehrs- und betriebssicher gesichert und verstaут ist. Die Ladungssicherungspflicht obliegt ausschließlich dem Auftraggeber, auch dann, wenn die Ware durch den LKW-Fahrer verladen worden sein sollte. Der Auftraggeber ist bei temperaturgeführten Transporten weiters verpflichtet, die Ware ordnungsgemäß vor zu kühlen.

Der Auftraggeber garantiert, dass die Verpackung transportgerecht ist. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Sendungen unter anderem auch im sogenannten Expressdienst/Massen-Sammelverkehr versendet werden und daher zu und innerhalb von Depots und Umschlagplätzen sortiert und befördert und daher – unter Umständen auch mehrfach – umgeschlagen werden können. Die Verpackung muss daher auch für derartige Sendungen transport- und beanspruchungsgerecht sein. Die Verpackung hat dementsprechend zumindest so zu beschaffen sein, dass die Güter bei einer Mindestfallhöhe diagonal aus 80 cm nicht beschädigt werden.

Gegenstände aus Glas oder andere zerbrechliche Gegenstände müssen in einen Behälter aus Metall, Holz, widerstandsfähigem Plastikmaterial oder festem Karton verpackt werden, welcher mit Papier, Holzwole oder jedem anderen geeigneten schützenden Material so ausgefüllt ist, dass jedes Reiben oder Zusammenstoßen der Gegenstände selbst oder der Gegenstände und Wände des Behälters während der Beförderung ausgeschlossen werden kann und die Gegenstände die mit dem jeweiligen Transport verbundenen Transportgefahren, einschließlich Umladevorgänge unbeschadet überstehen kann.

Flüssigkeiten und leicht schmelzbare Stoffe müssen in vollkommen undurchlässige Behälter abgefüllt werden. Jeder Behälter ist in einen festen Außenbehälter aus Metall, Holz, widerstandsfähigem Plastikmaterial oder starker Wellpappe einzulegen, der mit Sägemehl, Baumwolle oder jedem anderen geeigneten schützenden Material in genügender Menge ausgefüllt sein muss, um die Flüssigkeit bei Bruch des Behälters aufzusaugen. Der Deckel des

## GTC-Contractor General terms and conditions as Contractor

### 1. Validity

These general terms and conditions (“GTC“) apply to all services that we provided or procured by as the commissioned freight forwarder, freight carrier, warehouse keeper or contractor (hereinafter referred to as “contractor“) for our contractual partner (hereinafter referred to as “principal“). These GTC also apply to ancillary forwarding services, such as packaging services, container stuffing, stowage services or load securing work: the contractor is only obliged to provide such ancillary services if this has been separately and expressly agreed in writing.

Differing terms and conditions of the principal which are not explicitly recognised (in writing) by the contractor are invalid, even if they are not contradicted. Under no circumstances can the principal rely on his own general terms and conditions, even if these would be included in orders or order confirmations. No terms and conditions of the principal that contradict these “GTC“ and the AÖSp are applicable. Furthermore, the principal agrees that these terms and conditions apply to all future business transactions, irrespective of any further express reference, in particular in the case of orders placed verbally, by telephone or by telex.

### 2. Offer

The contractor's offer is non-binding and is based on the consignment data specified by the principal, current prices, tariffs, exchange rates and other fees of all parties involved in the transport. The prices offered are subject to available shipping space, cargo space as well as empty containers. All surcharges quoted are valid until revoked and subject to the introduction of further surcharges. All freight rates quoted are only valid for shipments with partners of the contractor. The carriers are selected at the discretion of the contractor.

It is expressly agreed that the prices offered by the contractor and/or agreed are stable in value. Subject to the provisions of the following paragraph, the consumer price index 2020 published monthly by Statistics Austria or an index replacing it serve as a measure for calculating the stability of value. The starting point for the value retention is the index figure of the consumer price index published for the month of conclusion of the contract.

Due to the strong daily fluctuations regarding the diesel price, the contractor's offer for truck transports is based on the variable average price for diesel fuels, according to the fuel price published by the Federal Ministry for Climate Protection, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (1) on the day the offer is submitted ([Treibstoffpreise aktuell \(bmk.gv.at\)](https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/spedition-logistik/allgemeine-geschaeftsbedingungen)). The contractor therefore reserves the right to add surcharges on account of rising diesel prices. All surcharges quoted are valid until revoked and subject to the introduction of further surcharges. The transport, storage or other handling of goods subject to sanctions is excluded. No goods must be handed over to Lagermax that are in any way related to persons or companies affected by sanctions. The principal is obliged to carry out a check for sanctions and guarantees that neither the goods nor the persons related to them are subject to sanctions. In this context, the principal fully indemnifies and holds harmless the contractor.

### 3. Validity of the AÖSp

In addition, the General Austrian Forwarders' Terms and Conditions (AÖSp) apply in their currently valid version, published in the Official Gazette of the Wiener Zeitung 1947/184, last amended by the Official Gazette of the Wiener Zeitung 1993/68 (available in English and German on the Internet at <https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/spedition-logistik/allgemeine-geschaeftsbedingungen>). The principal declares himself to be a waiver customer (“Verbotskunde“) according to §§ 39 ff AÖSp. The AÖSp also apply in relation to foreign principals. In the event of a conflict between a provision in these GTC and the AÖSp, the provision in these GTC takes precedence over the corresponding provision in the AÖSp.

### 4. Validity of conventions

The agreement of these GTC (including AÖSp) does not affect the validity of applicable international transport law agreements in their respective valid version, insofar as their provisions mandatorily stipulate a deviating regulation, e.g. for road transport the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). However, if such applicable agreements do not contain a mandatory regulation, the provisions of these GTC (including AÖSp) apply.

### 5. Loading and unloading, packaging

The principal is responsible for ensuring that the loading and unloading of the goods is carried out. Damage caused by circumstances during loading or unloading is the sole responsibility of the principal; this also applies if the principal does not have a contractual relationship with the actual loader/unloader. If in individual cases, loading and unloading is actually carried out by an assisting party of the contractor, this party is deemed to be the principal's vicarious agent. The responsibility for loading and unloading always lies with the principal without exception. The principal must ensure that the load is properly secured, complies with the statutory regulations and is also secured and stowed in a manner that is safe for traffic and operation. The principal is exclusively responsible for securing the load, even if the goods have been loaded by the lorry driver. In the case of temperature-controlled transports, the principal is also obliged to properly precool the goods.

The principal assures that the packaging is suitable for transport. It is expressly pointed out that the consignments are also sent in the so-called express service/groupage and are therefore sorted and transported to and within depots and transshipment points and therefore be transhipped - possibly several times. The packaging must in consequence also be suitable for these types of consignments in terms both of transport and stress. The packaging must be such that the goods are not damaged when dropped diagonally from a minimum height of 80 cm.

Objects made of glass or other fragile objects must be packed in a container made of metal, wood, strong plastic material or strong cardboard, filled with paper, wood shavings or any other suitable protective material in such a way that any rubbing or collision of the objects with each other or with the walls of the container during carriage can be excluded and the objects can survive the transport hazards associated with the respective transport, including transshipment operations, without damage.

Liquids and substances that melt easily must be filled into completely impermeable containers. Each container must be placed in a rigid outer container made of metal, wood, strong plastic material or strong corrugated board, filled with sawdust, cotton or any other suitable protective material in sufficient quantity to absorb the liquid in the event of breakage of the container. The lid of the outer container must be securely fastened in such a way that it cannot come off by itself even in the event of constant and/or strong vibrations.

It is explicitly pointed out that the principal must check the suitability for transport of the packaging of the goods before handing them over to the contractor, taking into account this type of shipment and the above provisions. In the absence of an express written agreement to the contrary, the

Außenbehälters muss so befestigt werden, dass er sich auch bei stetigen und/oder starken Erschütterungen nicht von selbst lösen kann.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Auftraggeber vor Übergabe an den Auftragnehmer die Transporttauglichkeit der Warenverpackung unter Berücksichtigung dieser Versandungsart und der vorstehenden Bestimmungen zu prüfen hat. Der Auftragnehmer ist ohne entsprechende ausdrückliche schriftliche gegenseitige Vereinbarung nicht zur Untersuchung sowie zur Durchführung von Maßnahmen zur Erhaltung des Gutes und seiner Verpackung verpflichtet. Dies obliegt ausschließlich dem Auftraggeber.

Zustellungen, in Abwesenheit des Empfängers - außerhalb der Betriebszeiten des Empfängers / Nachtzustellungen: Es wird ausdrücklich die Ablieferung des Gutes in Abwesenheit des Empfängers, insbesondere aufgrund der vom Auftraggeber ausdrücklich gewünschten Nachtzustellung (=außerhalb der Betriebszeiten des Empfängers und sohin in Abwesenheit von Mitarbeitern des Empfängers), vereinbart. In diesen Fällen erfolgt die Ablieferung zwangsläufig ohne entsprechende Übernahmebestätigung durch den Empfänger. Im Regelfall erfolgt die Ablieferung in ein verschließbares, witterungsbeständiges Nachtdepot des Empfängers. Es wird in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen, dass nur der Auftraggeber (in Zusammenarbeit mit dem Empfänger) das erhöhte Risiko eines Diebstahles, Verlustes oder einer Beschädigung bei Nachtzustellungen durch entsprechende Maßnahmen (wie zum Beispiel ein ordentlich versperrbares und witterungsbeständiges Depot o. ä.) verhindern kann. Der Auftraggeber hat deshalb, durch entsprechende Vereinbarungen mit dem Empfänger, selbst dafür zu sorgen, dass durch die Ablieferung des Frachtgutes an der vereinbarten Zustelladresse in Abwesenheit des Empfängers eine ungestörte Sachherrschaft durch den Empfänger erlangt wird; durch die Übergabe des Frachtgutes an den Auftragnehmer bzw. seinen Erfüllungsgehilfen bestätigt der Auftraggeber, dass die dafür erforderlichen Maßnahmen/Vereinbarungen mit dem Empfänger getroffen wurden und das Abstellen des Gutes durch den Auftragnehmer an der vereinbarten Lieferadresse (ohne förmliche Entgegennahme durch eine zustellbevollmächtigte Person des Empfängers) aufgrund der Besonderheiten der Nachtzustellung/Zustellung außerhalb der Betriebszeiten als wirksame Ablieferung vereinbart wird. Der Auftraggeber trägt ausschließlich das Risiko dafür, dass die Ware nach einer derartigen Zustellung beschädigt wird oder in Verlust gerät.

#### 6. Stornierung

Wird der Transportauftrag storniert, steht dem Auftragnehmer eine verschuldensunabhängige Konventionalstrafe in Höhe von 80 % des Frachtpreises zu. Darüberhinausgehende Schadensersatzansprüche bleiben davon unberührt. Der Auftragnehmer ist berechtigt den Transportauftrag kosten- und haftungsfrei frei bis zu einer Stunde vor dem vereinbarten Abholtermin stornieren.

#### 7. Besondere Güter

Den Auftraggeber trifft eine Warnpflicht hinsichtlich besonderer Eigenschaften des Frachtgutes. Der Auftraggeber hat daher unter anderem gesondert bekanntzugeben, wenn der Wert der Ware € 10,- pro Kilogramm überschreitet, es sich um Gefahrgut oder Abfall handelt oder eine besondere Diebstahlsgefahr mit dem Frachtgut verbunden ist. Darüber hinaus muss der Auftraggeber den Auftragnehmer über eine besondere Empfindlichkeit des Gutes und die richtige Handhabung (z.B. Transporttemperatur etc.) informieren. Der Auftraggeber bestätigt in seinem Unternehmen einen Gefahrgutbeauftragten zu haben und alle gefahrrelevanten Daten nach ADR zu überreichen. Ware, die Gefahrgut ist oder werden kann, darf dem Auftragnehmer nur dann zur Beförderung angeboten werden, gleichgültig ob sie in offiziellen oder inoffiziellen, internationalen oder nationalen Codes oder Abkommen aufscheint, wenn vorher schriftlich ihre Art, Type, Name, Etikettierung und Klassifizierung dem Auftragnehmer schriftlich mitgeteilt und die vorherige schriftliche Zustimmung des Auftragnehmers erwirkt wurde. Darüber hinaus muss die Verpackung, in der die Ware transportiert werden soll, sowie auch die Ware selbst, deutlich außen gekennzeichnet sein, mit der Angabe der Art und Beschaffenheit der Ware. Der Auftraggeber versichert alle gesetzlichen gefahrrechtsrechtlichen Vorgaben zu beachten und zu erfüllen.

#### 8. Weitergabe, Subunternehmer

Der Auftragnehmer behält sich das Recht vor, diesen Speditions- bzw. Transportauftrag – auch ohne vorherige Einholung einer Zustimmung des Auftraggebers – an Dritte weiterzugeben. Er ist daher berechtigt Subunternehmer einzusetzen. Der Auftragnehmer wird jedoch bei der Auswahl des von ihm beauftragten Unternehmens die Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs bzw. Frachtführers walten lassen.

#### 9. Wertdeklaration, besonderes Lieferungsinteresse

Eine Vereinbarung einer Wert- oder Interessensdeklaration bzw. eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge nach frachtrechtlichen Bestimmungen ist nicht möglich. Der Auftragnehmer widerspricht ausdrücklich jeder Art von Wert- oder Interessensdeklaration, insbesondere solche, die die in internationalen Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge erhöhen können. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass durch jede Art der Bekanntgabe eines Auftragswertes, Warenwertes (etc.) - auf welche Art auch immer (in Rechnungen, Aufträgen, Lieferscheinen, Angeboten etc.) - in keinem Fall zu einer Vereinbarung einer Wert- oder Interessensdeklaration führt, auch wenn kein ausdrücklicher Widerspruch des Auftragnehmers erfolgt. Eine Vereinbarung auf Erhöhung oder Verzicht auf Haftungshöchstgrenzen, die in vertraglichen Bedingungen oder in internationalen Übereinkommen festgelegt sind, ist nicht möglich. Bei Luftfrachttransporten im Geltungsbereich des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen-MÜ) gelten die Haftungshöchstbeträge gemäß Art. 22 MÜ ausnahmslos und zwar unabhängig vom Grad des Verschuldens; eine Erhöhung oder ein Verzicht auf diese Haftungsgrenzen ist in keinem Fall möglich. Dementsprechend gilt auch die Regelung des § 51 lit. b AÖSp und/oder des Punktes 11 dieser AGB nicht als Erhöhung der Haftungsgrenzen des MÜ.

#### 10. Einhaltung sämtlicher Vorschriften

Der Auftraggeber ist verpflichtet, sämtliche geltenden Gesetze, Vorschriften und Regelungen sowie Vorschriften von Zoll-, Hafen- und sonstigen Behörden einzuhalten und sämtliche Zölle, Steuern, Abgaben etc. zu tragen und zu bezahlen, sowie auch alle aufgelaufenen oder erlittenen Strafen, Abgaben, Spesen und Schäden zu vergüten. Der Auftraggeber haftet allein für Verwaltungsstrafen (insbesondere Strafen nach dem LSD-BG) die an diesen direkt gerichtet werden und könne derartige Strafen nicht an den Auftragnehmer weiter belastet werden. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Auftragnehmerhaftung nach dem LSD-BG. Der Auftraggeber verpflichtet sich zur Einhaltung aller außenwirtschaftsrechtlichen Vorschriften der betroffenen Länder und der Europäischen Union; dies betrifft insbesondere die genehmigungspflichtige Ein- und Ausfuhr von Waren einschließlich sogenannter Dual Use-Güter oder einem Embargo oder Sanktionsregime unterliegender Güter.

#### 11. Schäden/Haftung

Sind Verluste oder Schäden des Gutes äußerlich nicht erkennbar, obliegt dem Versender bzw. Auftraggeber der Nachweis, dass der Verlust oder die Beschädigung während des Haftungs- oder Transportzeitraums eingetreten ist. Äußerlich erkennbare Schäden sind sofort bei Ablieferung, äußerlich nicht erkennbare Schäden unverzüglich nach Entdeckung, spätestens jedoch binnen sieben Tagen gegenüber dem Auftragnehmer schriftlich geltend zu machen.

Der Auftragnehmer ist insbesondere von der Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbunden besonderen Gefahr entstanden ist:

contractor is not obliged to inspect the goods or to take measures to preserve the goods and their packaging. This is the sole responsibility of the principal.

Deliveries, in the absence of the consignee - outside the business hours of the consignee / night deliveries: It is expressly agreed to deliver the goods in the absence of the consignee, particularly due to the explicit request of the principal for night delivery (=outside the business hours of the consignee and thus in the absence of the consignee's employees). In these cases, the delivery inevitably takes place without the consignee's corresponding confirmation of receipt. As a rule, delivery is made to a lockable, weatherproof night depot of the consignee. In this context, it is once again emphasised that only the principal (in cooperation with the consignee) can prevent the increased risk of theft, loss or damage in the case of overnight deliveries by taking appropriate measures (such as a properly lockable and weatherproof depot or similar). Therefore, the principal himself must ensure, by making appropriate arrangements with the consignee, that the delivery of the goods to the agreed delivery address in the absence of the consignee results in undisturbed control of the goods by the consignee; by handing over the freight to the contractor or his vicarious agent, the principal confirms that the necessary measures/agreements have been made with the consignee and that the depositing of the goods by the contractor at the agreed delivery address (without formal acceptance by a person authorised to accept delivery on behalf of the consignee) is agreed as effective delivery due to the specifics of night delivery/delivery outside business hours. The principal bears the sole risk as regards the goods being damaged or lost after such delivery.

#### 6. Cancellation

If the transport order is cancelled, the contractor is entitled to a contractual penalty of 80 % of the freight price irrespective of fault. Any additional claims for damages remain unaffected. The contractor is entitled to cancel the transport order free of charge and free of liability up to one hour before the agreed collection date.

#### 7. Special goods

The principal is obligated to provide advance warning with regard to special characteristics of the goods. Among other things, the principal must separately disclose if the value of the goods exceeds € 10 per kilogram, if the goods are dangerous goods or waste, or if there is a particular risk of theft. Furthermore, the principal must inform the contractor about any particular sensitivity of the goods and the correct handling (e.g. transport temperature etc.). The principal confirms having a dangerous goods officer in their company and to provide all relevant dangerous goods data according to ADR. Goods which are or may become dangerous goods can only be offered to the contractor for transport, whether they appear in official or unofficial, international or national codes or agreements, if the contractor has been informed in writing in advance of their nature, type, name, labelling and classification and the contractor's prior written consent has been obtained. In addition, the packaging in which the goods are to be transported, as well as the goods themselves, must be clearly marked on the outside, indicating the type and nature of the goods. The principal assures to observe and comply with all legal requirements regarding dangerous goods.

#### 8. Subcontracting, subcontractors

The contractor reserves the right to assign this forwarding order or transport order to third parties - even without obtaining prior consent from the principal. Therefore, the contractor is entitled to use subcontractors. However, the contractor will act with the diligence of a prudent forwarder or carrier when selecting the company, he commissions.

#### 9. Value declaration, special delivery interest

An agreement on a declaration of value or interest or an increase in the liability limits according to freight law provisions is not possible. The contractor expressly objects to any kind of declaration of value or interest, in particular those which may increase the maximum liability amounts provided for in international agreements. It is explicitly pointed out that any kind of announcement of an order value, value of goods (etc.) - in any way whatsoever (in invoices, orders, delivery notes, offers etc.) - does not in any case lead to an agreement of a declaration of value or interest, even if there is no explicit objection by the contractor. An agreement to increase or waive maximum liability limits stipulated in contractual conditions or in international agreements is not possible. In the case of air freight transportation within the scope of the Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention-MC), the liability limits according to Article 22 MC apply without exception and regardless of the degree of fault; an increase or waiver of these liability limits is not possible under any circumstances. Accordingly, the regulation of § 51 lit. b AÖSp and/or point 11 of these GTC do not constitute an increase of the liability limits of the MC.

#### 10. Compliance with all regulations

The principal is obliged to comply with all applicable laws, regulations and rules as well as regulations of customs, port and other authorities and to bear and pay all customs duties, taxes, fees, etc. as well as to reimburse all penalties, fees, expenses and damages incurred or suffered. The principal is exclusively liable for administrative penalties (in particular penalties according to the Act to Fight Wage and Social Dumping LSD-BG) which are directly addressed to him and such penalties cannot be charged to the contractor. This applies in particular regarding the principal's liability according to the LSD-BG. The principal undertakes to comply with all foreign trade regulations of the countries concerned and of the European Union; this applies in particular to the import and export of goods subject to authorisation, including so-called dual use goods or goods subject to an embargo or sanctions regime.

#### 11. Damages/liability

If loss or damage to the goods is not externally visible, the dispatcher or principal is responsible to provide evidence that the loss or damage occurred during the period of liability or transport. Externally visible damage must be reported immediately upon delivery, and not externally visible damage must be reported to the contractor in writing promptly upon discovery, but no later than within seven days.

The contractor is exempt from liability in particular if the loss or damage has arisen from the special risk associated with one or more of the following circumstances:

- a) Beförderung in offenen Fahrzeugen
- b) Fehlen oder Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
- c) Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen durch den Empfänger;
- d) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;
- e) unrichtige, ungenaue oder unvollständige Bezeichnung oder Nummerierung der Frachtstücke;
- f) Beförderung lebender Tiere;
- g) Beförderung, die gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Beförderer unter Begleitung durchzuführen ist, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

Die Haftung des Auftragnehmers ist bei Zustellungen in Abwesenheit des Empfängers ausgeschlossen.

Ist der Auftragnehmer an der Erfüllung einer, mehrerer oder aller vertraglichen Verpflichtungen infolge von Naturkatastrophen, Krieg, Terroranschlägen, Unruhen, Aussperrungen, Streiks (z.B. in Häfen) oder anderen Fällen höherer Gewalt gehindert (Force Majeure) und liegt die Abwendung dieser Hindernisse nicht im unmittelbaren Machtbereich des Auftragnehmers und können sie auch nicht mit einem angemessenen wirtschaftlichen und/oder technischen Aufwand (den der Auftraggeber trägt) beseitigt oder umgangen werden, ist der Auftragnehmer für die Dauer dieses Ereignisses von der Erfüllung der von dem Force Majeure Ereignis betroffenen Vertragspflichten befreit. Cyber (Hacker-)Angriffe stellen einen Fall der Force Majeure dar.

Sofern in diesen Bedingungen nichts anderes geregelt ist und anwendbare internationalen transportrechtlichen Übereinkommen keine zwingend anwendbaren abweichenden Bestimmungen enthalten, ist die Haftung des Auftragnehmers wie folgt beschränkt:

- Verlust, Beschädigung des Gutes:
  - 2 SZR pro Kilogramm des beschädigten oder in Verlust geratenen Gutes
- Verspätungsschäden z.B. auf Grund Ladefristüberschreitungen, Lieferfristüberschreitungen:
  - Maximal Höhe der Fracht
- Sonstige Schäden: € 5.000,- pro Schadensfall

Soweit dem, nicht gesetzlich zwingend anwendbaren Vorschriften entgegenstehen, haftet der Auftragnehmer nur für Schäden, die auf eine Handlung oder Unterlassung des Auftragnehmers zurückzuführen sind, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Die Beweislast für diesen qualifizierten Verschuldensgrad trifft – abweichend von § 1298, Satz 2, ABGB, den Anspruchsteller. Jede Haftung für Vermögensschäden und Pönalen ist ebenfalls ausgeschlossen. Die Haftung ist darüber hinaus auf reine Sachschäden beschränkt und ist insbesondere die Haftung ausgeschlossen, wenn ein Schaden durch höhere Gewalt, Epidemien/Pandemien (zum Beispiel Covid-19 etc.), Naturkatastrophen, Krieg und Bürgerkrieg oder kriegsähnliche Ereignisse, Streik, Aussperrung, Arbeitsunruhen, politische Gewalttätigkeiten, Hafen- und Terminalüberlastungen, Aufruhr, sonstige bürgerliche Unruhen, Sabotage, Entziehung oder Eingriffe hoher Hand oder behördliche Anordnungen bzw. Beschränkungen verursacht worden ist bzw. der Schaden durch Einbruchdiebstahl, Raub oder sonstige strafbare Handlungen Dritter entstanden ist. Die Haftung ist ferner ausgeschlossen, wenn der Transport aufgrund von Problemen mit der Straßen- oder Schieneninfrastruktur nicht durchführbar bzw. verzögert wird.

### 12. Lieferfristen

Angebene Be- und Entladetermine sind keine Lieferfristen gem. Frachtrecht, sondern nur ungefähre Richtwerte/Regelladefristen und werden daher vom Auftragnehmer nicht garantiert und auch nicht verbindlich zugesagt. Derartige Angaben verpflichten den Auftragnehmer daher nicht zu einer Terminlieferung. Ansprüche wegen der Überschreitung von Leistungsfristen (welcher Art auch immer), werden vom Auftragnehmer daher nicht akzeptiert auch werden keine Kosten für eventuelle Folgeschäden bei Verzögerungen oder Säumniszuschläge für zu spät zugesendete Papiere akzeptiert. Eine Haftung des Auftragnehmers für Überschreitungen von Beladeterminen für die Nichteinhaltung von „Ladefenstern“ ist generell ausgeschlossen. Auch die ausdrückliche Anführung einer Lieferfrist im Transportauftrag des Auftraggebers für nicht zur Vereinbarung einer Lieferfrist.

### 13. Lademitteltausch

Ein Lademitteltausch wird nur so weit möglich und zumutbar und nur bei ausdrücklichem schriftlichem Auftrag und Bezahlung der Tauschgebühr gemäß dem Offert des Auftragnehmers durchgeführt (wenn kein Offert gelegt wurde ist die ortsübliche Tauschgebühr zu bezahlen). Ein Lademitteltausch kann nur für Europaletten mit der entsprechenden Kennzeichnung vereinbart werden. Bei allen anderen Lademitteln ist der Tausch ausgeschlossen. Der Auftragnehmer übernimmt keine Rückführungspflicht hinsichtlich Paletten, Lademitteln und Leergebinden und übernimmt auch keinesfalls das sogenannte Tauschrisiko. Für den Fall, dass – aus welchen Gründen auch immer – ein Palettentausch beim Absender oder Empfänger nicht möglich ist, stehen dem Auftraggeber keine Ansprüche gegen den Auftragnehmer zu, ausgenommen bei vorsätzlichen Handlungen/Unterlassungen des Auftragnehmers. Die Haftung des Auftragnehmers für „allfällige Lademitteldifferenzen“ ist somit gänzlich ausgeschlossen. Sofern ein Palettentausch vereinbart wurde, obliegt dem Auftraggeber die Besorgung eines ausreichenden Palettenvorrats beim Empfänger. Kosten für nicht getauschte Paletten bzw. Mehrkosten für eine spätere Abholung werden dem Auftraggeber in Rechnung gestellt. Nicht getauschte Lademittel durch Absenderverschulden werden beim Empfänger ebenfalls nicht getauscht und zurückgeführt.

### 14. Zahlungsanspruch

Der Anspruch auf Zahlung der Fracht entsteht mit Ablieferung bzw. bei Ablieferung in Abwesenheit des Empfängers, mit Abstellen des Frachtgutes. Der Auftragnehmer gewährt dem Auftraggeber ein Zahlungsziel von 14 Tagen netto geltend ab Abrechnungsdatum, sofern mit dem Auftraggeber keine anderslautende, speziellere Vereinbarung getroffen wurde. Skontoabzüge werden vom Auftragnehmer nicht akzeptiert. Im Falle des Zahlungsverzuges stehen dem Auftragnehmer Zinsen in Höhe von 1,5 % pro Monat gemäß § 29 AÖSp zu. Darüber hinaus hat der Auftraggeber sämtliche aufgelaufenen Mahnspesen sowie die mit der Betreibung der offenen Forderung verbundenen Kosten eines Inkassoinstitutes oder Rechtsanwaltes zur Gänze zu tragen.

### 15. Vertraulichkeit

Das Offert des Auftragnehmers und die darin enthaltenen Daten sind streng vertraulich zu behandeln und sind ausschließlich für den Auftraggeber bestimmt. Das Offert des Auftragnehmers und die darin enthaltenen Daten dürfen Dritten nur nach vorheriger schriftlicher Bestätigung des Auftragnehmers zur Kenntnis gebracht werden. Bei einem Verstoß gegen die in diesem Punkt geregelten Verpflichtungen steht dem Auftraggeber eine verschuldensunabhängige Vertragsstrafe i.H.v. EUR 15.000,- zu. Darüberhinausgehende Schadenersatzansprüche bleiben unberührt.

### 16. Transportversicherung

Da die Haftung des Auftragnehmers beschränkt ist, wird die Eindeckung einer Transportversicherung empfohlen. Eine Transportversicherung wird allerdings nur über ausdrücklichen schriftlichen Auftrag eingedeckt. Deckt der Auftraggeber selbst eine Transportversicherung ein, hat er mit dem Versicherer einen Regressverzicht zugunsten des Auftragnehmers zu vereinbaren.

- a) transport in open vehicles
- b) absence of or defective packaging in the case of goods which, by their very nature, are susceptible to loss or damage in the absence of packaging or defective packaging;
- c) loading of goods by the consignor or unloading by the consignee;
- d) the natural condition of certain goods which makes them susceptible to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, internal spoilage, drying out or scattering;
- e) incorrect, inaccurate or incomplete labelling or numbering of packages;
- f) transportation of live animals;
- g) transportation which, in accordance with the relevant provisions or an agreement between the consignor and the carrier contained in the consignment note, is required to be carried out under escort, if the loss or damage resulted from a risk which the escort was intended to avert.

The contractor's liability is excluded in the case of deliveries made in the absence of the consignee.

If the contractor is prevented from fulfilling one, several or all contractual obligations due to natural disasters, war, terrorist attacks, unrest, lockouts, strikes (e.g. in ports) or other cases of force majeure and the prevention of these obstacles is beyond the contractor's direct control and cannot be overcome or evaded with reasonable economic and/or technical effort (borne by the principal), the contractor is exempt from fulfilling the contractual obligation(s) affected by the force majeure event for the duration of this event. Cyber (hacker) attacks constitute a case of force majeure.

Unless otherwise regulated in these terms and conditions and the applicable international transport law provisions do not contain any mandatorily applicable deviating provisions, the liability of the contractor is limited as follows:

- Loss of or damage to goods:
  - 2 SDRs per kilogram of damaged or lost goods
- Damage caused by delays, e.g. due to exceeding loading deadlines, exceeding delivery deadlines:
  - Maximum height of the freight
- Other damages: € 5 000 per claim.

Unless mandatory legal regulations conflict with this, the contractor is only liable for damage resulting from an act or omission on the part of the contractor which was committed either with the intention of causing such damage or recklessly and with the knowledge that such damage would probably occur. The burden of proof for this qualified degree of fault is on the claimant - in deviation from § 1298, sentence 2, Austrian Civil Code (ABGB). Any liability for financial losses and penalties is also excluded. Furthermore, liability is limited to pure material damage and, in particular, liability is excluded if damage has been caused by force majeure, epidemics/pandemics (e.g. Covid-19, etc.), natural disasters, war and civil war or warlike events, strikes, lockouts, labour unrest, political acts of violence, port and terminal congestion, riots, other civil unrest, sabotage, seizure or intervention by public authorities or official orders or restrictions, or if the damage has arisen due to burglary, robbery, or other criminal acts by third parties. Liability is also excluded if the transport cannot be carried out or is delayed due to problems with the road or rail infrastructure.

### 12. Delivery deadlines

The specified loading and unloading dates are not delivery deadlines in accordance with freight law, but only guidelines/standard transit times and are therefore not guaranteed by the contractor and are also not binding. Any such specifications therefore do not obligate the contractor to make a scheduled delivery. Claims due to the exceeding of performance deadlines (of any kind whatsoever) are therefore not accepted by the contractor, nor are any costs for any consequential damages in the event of delays or late payment fines for documents sent too late. Any liability of the contractor for exceeding loading deadlines/for non-compliance with "loading windows" is generally excluded. Even the express mention of a delivery deadline in the principal's transport order does not constitute an agreement on a delivery deadline.

### 13. Exchange of loading tackle

An exchange of loading tackle is only carried out as far as possible and reasonable and only with an express written order and payment of the exchange fee in accordance with the contractor's offer (if no offer has been made, the exchange fee according to local practice must be paid). An exchange of loading tackle can only be agreed for Euro pallets with the appropriate marking. The exchange is excluded for all other loading tackle. The contractor does not assume any obligation to return pallets, loading tackle or empty containers and does not assume the so-called exchange risk under any circumstances. In the event that - for whatever reason - a pallet exchange is not possible at the consignor's or consignee's premises, the principal is not entitled to any claims against the contractor, except in the event of intentional acts/omissions on the part of the contractor. The contractor's liability for "possible differences in loading tackle" is therefore entirely excluded. If a pallet exchange has been agreed, it is the principal's responsibility to ensure an adequate supply of pallets at the consignee's premises. Costs for non-exchanged pallets or additional costs for a later pickup will be charged to the principal. Loading tackle which has not been exchanged due to the consignor's fault will also not be exchanged and returned at the consignee's premises.

### 14. Payment claim

The payment of the freight is due upon delivery or, in the case of delivery in the absence of the consignee, when the goods are parked. The contractor grants the principal a payment term of 14 days net, starting from the date of the invoice, unless a different, more specific agreement has been made with the principal. Cash discounts are not accepted by the contractor. In the event of default in payment, the contractor is entitled to interest of 1.5% per month in accordance with § 29 AÖSp. Furthermore, the principal must bear in full all accrued reminder fees as well as the costs of a collection agency or lawyer, associated with the collection of the outstanding debt.

### 15. Confidentiality

The contractor's offer and the data contained therein are to be treated as strictly confidential and are intended exclusively for the principal. The contractor's offer and the data contained therein may only be disclosed to third parties after prior written confirmation by the contractor. Should the obligations set out in this clause be breached, then the contractor is entitled to a contractual penalty of EUR 15,000,- irrespective of fault. Any additional claims for damages remain unaffected.

### 16. Transport insurance

Given that the contractor's liability is limited, obtaining transport insurance is recommended. However, transport insurance will only be taken out upon express written request. If the principal takes out transport insurance himself, he has to agree with the insurer on a waiver of subrogation in favour of the contractor.

#### 17. Besetzung, Fahrzeug, Routen

Die vom Auftragnehmer eingesetzten Fahrzeuge werden grundsätzlich mit einem LKW-Fahrer disponiert. Bei schriftlicher Vereinbarung einer 2er-Besetzung und Zahlung eines Frachtzuschlages stellt der Auftragnehmer zwei Fahrer zur Verfügung, wodurch das Diebstahlsrisiko gesenkt werden kann. Dies ist aufgrund der aktuellen Gefahrenlage im europäischen Güterverkehr zu empfehlen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhepausen können im Regelfall nur auf „herkömmlichen Parkplätzen“ konsumiert werden. Sollte vom Auftraggeber gewünscht sein, die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhepausen auf bewachten Parkplätzen zu konsumieren, so ist dies dem Auftragnehmer im Vorfeld ausdrücklich schriftlich bekannt zu geben und kann durch Zahlung eines Aufpreises vereinbart werden.

Bei den eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich im Regelfall um gewöhnliche Planen-Auflieger. Um mögliche Gefahren insbesondere das Diebstahlsrisiko zu minimieren empfiehlt es sich jedoch den Auftraggeber ausdrücklich schriftlich gegen Bezahlung eines Aufpreises mit dem Einsatz eines sogenannten Koffer-Aufliegers zu beauftragen, da dieser eine erhöhte Sicherheit aufweist. Bei den vom Auftragnehmer gewählten Routen handelt es sich um die schnellsten und kostengünstigsten Routen. Sollte vom Auftraggeber eine besondere Route gewünscht sein, um eventuelle Gefahren zu minimieren, so ist dies dem Auftragnehmer ebenfalls im Vorfeld ausdrücklich und schriftlich mitzuteilen und kann sodann eine andere Route gegen Zahlung eines Frachtzuschlages vereinbart werden.

#### 18. Pfand- und Zurückbehaltungsrechte

Der Auftragnehmer hat wegen aller fälligen und nicht fälligen Ansprüche, die ihm aus dem gegenständlichen Vertrag gegen den Auftraggeber zustehen, ein Pfandrecht und ein Zurückbehaltungsrecht an den in seiner Verfügungsgewalt befindlichen Gütern oder sonstigen Sachen. Sofern der Auftraggeber bei Auftragserteilung nicht ausdrücklich den Eigentümer der Waren im Frachtbrief bekannt gibt, kann der Auftragnehmer davon ausgehen, dass das Frachtgut im Eigentum des Auftraggebers steht. Der Auftraggeber ist berechtigt, die Ausübung des Pfandrechts zu untersagen, wenn er dem Auftragnehmer ein gleichwertiges Sicherungsmittel (z. B. Bankbürgschaft) einräumt.

#### 19. Standgeld

Der Auftragnehmer ist berechtigt, Standgeld in Höhe von € 450,- pro Tag (bei einer Standzeit von unter 24 Stunden mindestens € 100,- pro Stunde) an den Auftraggeber zu verrechnen; das Standgeld steht dem Auftraggeber auch dann zu, wenn den Auftraggeber kein Verschulden treffen sollte. Ein Standgeldanspruch entsteht, wenn eine Wartezeit/Stehtzeit von 1,5 Stunden insgesamt überschritten wird. Im Falle eines Sondertransportes gebührt dem Auftragnehmer ein Standgeld in Höhe von € 600,- pro jeweils angefangener 24 Stunden Standzeit.

#### 20. Aufrechnung

Der Auftraggeber ist in keinem Fall berechtigt, Frachtkürzungen vorzunehmen oder mit Gegenforderungen gegenüber Ansprüchen des Auftragnehmers aufzurechnen. Es gilt § 32 AÖSP („Gegenüber Ansprüchen des Auftragnehmers ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung nur mit fälligen Gegenansprüchen des Auftraggebers, denen ein Einwand nicht entgegensteht, zulässig“).

#### 21. Vertragssprache

Von diesen AGBs existieren eine deutsche und eine englische Fassung. Bei Auslegungsschwierigkeiten, Unklarheiten und Widersprüchen, ist der Wortlaut der deutschen Fassung maßgebend.

#### 22. Anwendbares Recht; Gerichtsstand

Sämtliche Streitigkeiten zwischen den Parteien unterliegen österreichischem Recht mit Ausschluss der Bestimmungen des IPR. Für sämtliche Streitigkeiten zwischen den Parteien, einschließlich von Streitigkeiten über den wirksamen Bestand eines zwischen den Parteien geschlossenen Vertrages sowie Streitigkeiten in Bezug auf Fracht oder andere Beträge die der Auftragnehmer schuldet, wird die Zuständigkeit des sachlich jeweils in Betracht kommenden Gerichtes für A-5020 Salzburg vereinbart. Dem Auftragnehmer steht es frei, Gerichtsverfahren gegen den Auftraggeber wahlweise auch vor dem sachlich zuständigen Gericht in Amsterdam (Niederlande) einzubringen.

#### 23. Besondere zusätzliche Bestimmungen für Seetransporte

Zusätzlich zu den vorstehenden allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten für Seetransporte ergänzend folgende Bestimmungen:

Die vom Auftragnehmer oder von ausgewählten Reedereien aufgeführten Zuschläge, Hafenkosten und öffentlichen Abgaben beziehen sich auf den Stand zum Zeitpunkt der Abgabe des Angebotes. Sie sind freibleibend bis zum Tag der Verschiffung (Datum B/L) und werden „vatos“ (valid at time of shipment) abgerechnet. Sollten vom Tag der Angebotsabgabe bis zur Ablieferung des Transportgutes bzw. bei Containertransporten bis zur Rückgabe der/des Container(s) von der Reederei oder sonstigen Dritten zusätzliche Zuschläge, Kosten und / oder öffentliche Abgaben erhoben werden, werden diese vom Auftragnehmer zusätzlich abgerechnet. Der Auftragnehmer wird den Auftraggeber über geänderte oder zusätzliche Zuschläge / Kosten nach Möglichkeit zeitnah informieren, ohne hierzu rechtlich verpflichtet zu sein (sowie immer eigene Kenntnis vorausgesetzt). Solche Änderungen berechtigen den Auftraggeber nicht, von diesem Vertrag zurückzutreten. Soweit vom Zeitpunkt der Übernahme des Gutes bis zu dessen Ablieferung bzw., soweit anwendbar, Rückgabe der/des Container(s) Demurrage- oder Detentionkosten (bzw. Standgelder, Stehkosten etc.) anfallen, sind diese vom Auftraggeber an den Auftragnehmer zu erstatten, es sei denn, der Anfall dieser Kosten wurde vom Auftragnehmer vorsätzlich oder bewusst leichtfertig verschuldet. Soweit, bedingt durch für den Auftragnehmer zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe unvorhersehbare Ereignisse (z.B. Insolvenz einer Reederei/eines Carriers, Einstellung oder Änderung von Liniendiensten o.ä.) der Auftragnehmer die geschuldete Leistung (unabhängig davon, ob rechtzeitig oder nicht) nur gegen Übernahme zusätzlicher Kosten, Sicherheiten etc. (z.B. Kaigebühren, Lagergelder, Umlade-, Umfuhrkosten) erbringen kann, ist der Auftraggeber verpflichtet, dem Auftragnehmer diese Kosten zu erstatten. Dies gilt auch für solche Mehrkosten, die insbesondere durch einen notwendigen Wechsel der Reederei/des Carriers, Wechsel des Lösshafens, Änderungen des Vor-/ Nachlaufs etc. entstehen. Soweit die vorgenannten Ereignisse dazu führen, dass infolge der dadurch eingetretenen Marktveränderungen die Angebotspreise nicht mehr den Marktgegebenheiten entsprechen, ist der Auftragnehmer berechtigt, die angebotenen Raten für zukünftige Transporte in angemessenem Rahmen anzupassen. Der Auftragnehmer wird die Anpassung der Raten dem Auftraggeber schriftlich mitteilen. Die Anpassung kann erstmals für Transporte verlangt werden, im Rahmen derer die Verschiffung (B/L Datum) eine Woche nach dieser Mitteilung liegt. Zusätzliche Kosten, die insbesondere in Zusammenhang mit dem Schutz und der Erhaltung der Container und des Ladegutes entstehen, gehen zu Lasten des Auftraggebers. Ebenso verhält es sich bei Ablieferungshindernissen.

Für Verlust oder Beschädigung von Gütern in offenen Wagen bzw. Open Top-Containern, FLAT/Plattform-Containern, Mafi-Trailern wird keine Haftung übernommen. Soweit auftragsgemäß Leercontainer zur Beladung zur Verfügung gestellt werden („Shipper's load, stow and count“), sind diese bei Anlieferung unverzüglich auf äußerliche Unversehrtheit und Eignung zur Beladung, insbesondere Geruchskontamination, Temperatureinstellung, Reinheit etc. zu prüfen. Im Falle von Beanstandungen sind diese umgehend schriftlich / elektronisch an den Auftragnehmer zu melden. Unterbleibt eine solche Meldung, gilt/genügen der/die Container als unbeschädigt und für die Beförderung geeignet. Sodann haftet der Auftragnehmer nicht für etwaige Ladungsschäden, die infolge solcher bei Beladung vorhandener Mängel des Containers eintreten. Sofern nicht anders vereinbart, ist der Auftraggeber für die Retourrierung der Leercontainer im innengereinigten Zustand an den vom Verfrachter/Auftragnehmer angeführten Ort innerhalb von 2 Tagen

#### 17. Staffing, vehicle, routes

The vehicles used by the contractor are generally dispatched with one truck driver. In the event of a written agreement for a crew of two and payment of a freight surcharge, the contractor will provide two drivers, which can reduce the risk of theft. This is recommended due to the current security situation concerning European freight transport. The legally required driving and rest periods can usually only be taken in "conventional parking areas". Should the principal wish that the mandatory driving and rest breaks be taken in guarded parking areas, this must be expressly communicated to the contractor in writing in advance and can be agreed by payment of an additional fee.

The vehicles used are usually standard tarpaulin trailers. However, in order to minimise possible risks, in particular the risk of theft, it is recommended that the contractor be expressly commissioned in writing and for an additional fee to use a so-called box trailer, as this offers increased security. The routes chosen by the contractor are the fastest and most cost-effective routes. If the principal wishes a specific route in order to minimise potential risks, this must also be expressly communicated to the contractor in writing in advance and a different route can then be agreed upon by paying a freight surcharge.

#### 18. Rights of lien and retention

The contractor has a lien and retention right over the goods or other objects under their control for all due and outstanding claims, to which the contractor is entitled against the principal under the present contract. If the principal does not expressly disclose the owner of the goods in the consignment note when placing the order, the contractor may assume that the goods are the property of the principal. The principal is entitled to prohibit the exercise of the lien if he grants the contractor an equivalent means of security (e.g. bank guarantee).

#### 19. Demurrage

The contractor is entitled to charge the principal a demurrage charge of € 450 per day (at least € 100 per hour if the standing time is less than 24 hours); the contractor is entitled to the demurrage even if the principal is not at fault. A claim for demurrage arises if a total waiting/standing time of 1.5 hours is exceeded. In the event of special transport, the contractor is entitled to a demurrage of € 600,- per 24 hours of standing time or part thereof.

#### 20. Offsetting

Under no circumstances is the principal entitled to make freight reductions or to set-off counterclaims against claims of the contractor. Section 32 of the AÖSP applies ("Claims arising out of the forwarding contract and other related claims may only be set off against counter claims, if these are undisputed").

#### 21. Contractual language

There is a German and an English version of these terms and conditions. In case of difficulties of interpretation, ambiguities and contradictions, the German version prevails.

#### 22. Applicable law; Jurisdiction

All disputes between the parties are subject to Austrian law with the exclusion of the provisions of the IPR. For all disputes between the parties, including disputes about the effective existence of a contract concluded between the parties as well as disputes relating to freight or other amounts owed by the contractor, the jurisdiction of the court competent regarding the subject matter in question for A-5020 Salzburg is agreed. The contractor is free to choose to bring legal proceedings against the principal before the competent court in Amsterdam (the Netherlands).

#### 23. Special additional provisions for sea transports

In addition to the general terms and conditions set out above, the following provisions additionally apply to sea transports:

The surcharges, port costs and public charges listed by the contractor or selected shipping companies refer to the status at the time of submission of the offer. They are subject to change until the day of shipment ("B/L" date) and will be invoiced "vatos" (valid at time of shipment). If additional surcharges, costs and/or public charges are imposed by the shipping company or other third parties between the date of submitting the offer and the delivery of the transported goods or, in the case of container transports, until the return of the container(s), then the contractor will invoice these additionally. The contractor will inform the principal about changed or additional surcharges/costs if possible in a timely manner, without being legally obligated to do so (always assuming their own knowledge). Such changes do not entitle the principal to withdraw from this contract. If demurrage or detention costs (or standing fees, idle costs, etc.) are incurred from the time of taking over the goods until their delivery or, where applicable, the return of the container(s), the principal must reimburse these costs to the contractor, unless the contractor was intentionally or deliberately reckless in causing these costs to be incurred. If due to events unforeseeable for the contractor at the time of submission of the offer (e.g. insolvency of a shipping company/carrier, discontinuation or change of scheduled services, etc.) the contractor can only provide the service owed (irrespective of whether on time or not) against payment of additional costs, securities, etc. (e.g. quay dues, storage charges, transhipment and transfer costs), the principal is obliged to reimburse the contractor for these costs. This also applies to additional costs incurred as a result of a necessary change of shipping company/carrier, change of port of discharge, changes to the pre-/on-carriage, etc. If the aforementioned events result in the offered rates no longer reflecting the market conditions as a consequence of the resulting market changes, the contractor is entitled to adjust the offered rates for future transports within reasonable limits. The contractor will notify the principal in writing of the rate adjustment. The adjustment can be demanded for the first time for transports where the shipment (B/L date) is one week after the notification. Additional costs arising in particular in connection with the protection and preservation of the containers and the cargo must be borne by the principal. The same applies in the event of obstacles to delivery.

No liability is assumed for loss of or damage to goods in open wagons or open-top containers, FLAT/platform containers, mafi trailers. If empty containers are made available for loading in accordance with the order ("shipper's load, stow and count"), these must be inspected immediately on delivery for external integrity and suitability for loading, in particular odour contamination, temperature setting, cleanliness, etc. In the event of complaints, these must be reported to the contractor immediately in writing/electronically. Failure to report such complaints means that the container(s) is/are deemed to be undamaged and suitable for transport. Thereafter, the contractor is not liable for any damage to the cargo which occurs as a result of such defects of the container at the time of loading. Unless otherwise agreed, the principal is responsible for returning the empty containers to the location specified by the carrier/contractor within 2 days provided that the containers have been cleaned inside, even if the principal is not the consignee of the containers and the delayed return of the containers is caused by the consignee. If the containers are not returned within 2 days, the principal is liable for delay and demurrage according to the local and applicable rates for container delay charges (demurrage) or container rental (detention) as well as for any other damages and costs resulting from such failure to return or late return, including any damage and costs incurred by the carrier or their agent in retrieving the containers. In the event that the contractor

verantwortlich und zwar auch, wenn der Auftraggeber nicht Empfänger der Container ist und die verzögerte Rückstellung der Container durch den Empfänger verursacht wird. Wenn die Container nicht innerhalb von 2 Tagen retourniert werden, haftet der Auftraggeber für Verspätung und Liegegeld nach den ortsüblichen und dort geltenden Sätzen für Containerverzögerungsgebühr (demurrage) bzw. Containermiete (detention) sowie zusätzlich für sonstige Schäden und Kosten aufgrund dieser nicht oder zu spät durchgeführten Retournierung, einschließlich der beim Verfrachter oder seinem Bevollmächtigten bei der Rückholung der Container aufgelaufenen Schäden und Kosten. Im Falle, dass der Auftragnehmer die Verantwortung für die Retournierung der Leercontainer übernommen hat, übernimmt der Auftraggeber den Ersatz aller Kosten, Belastungen und Spesen jeglicher Art, die bei der Retournierung der Leercontainer auf Grund von Handlungen, Unterlassungen durch den Auftraggeber, durch einen Vertragspartner des Auftraggebers und diesem zurechenbare Dritte (Empfänger) und/oder die durch Verzögerungen jeder Art (auch durch behördliche Akte, z.B. Zoll) angefallen/entstanden sind. Im Übrigen hat der Auftraggeber dem Auftragnehmer für alle Demurragecosts/Detentioncosts/Aufwendungen/Standgeld etc. verschuldensunabhängig freizustellen.

Der Auftraggeber ist selbst für die ordnungsgemäße Ladungssicherung, transportgerechte Verpackung und Verstaumung im Container verantwortlich. Bei der Verwendung von Verpackungen aus Vollholz sind die International Standards vor Phytosanitary Measures (ISPM 15) zu beachten. Bei Importaufträgen ist seitens des Auftraggebers darauf zu achten, dass abgangsseitig (durch den Lieferanten des Auftraggebers) im Rahmen der Containerbuchung sog. „carrier-owned / long-leased container“ bei der Reederei geordert werden, da nur diese nach Entladung auf der Importseite im Inland zurückgegeben werden können. Andernfalls (z.B. „short-leased-container“) muss eine Rückführung in den Seehafen zulasten des Auftraggebers erfolgen.

Soweit durch die SOLAS-Bestimmungen Zusatzkosten bzw. –aufwand entstehen, sind diese vom Auftraggeber zu tragen.

Der Auftragnehmer ist nicht verpflichtet, die Gewichtsangaben des Auftraggebers zu überprüfen. Soweit aus der Nicht-Einhaltung der SOLAS-Vorgaben – insbesondere durch Angabe eines unrichtigen Containergewichts (VGM – verified gross mass) bei FCL-Sendungen bzw. eines unrichtigen Sendungsgewichts bei LCL-Sendungen – Schäden resultieren (z.B. durch Lieferfristüberschreitungen), haftet der Auftragnehmer hierfür nicht. Allfällige dadurch verursachte Mehraufwendungen hat der Auftraggeber zu ersetzen.

#### **24. Besondere zusätzliche Bestimmungen für Paketsendungen, Sammelgutverkehr, AED Transporte und Nachtzustellungen**

Zusätzlich zu den vorstehenden allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten bei Paketsendungen, im Sammelgutverkehr, AED-Transporte und Nachtzustellungen nachstehende Bestimmungen:

Folgende Güter und Pakete sind bei der Paketversendung und im Sammelgutverkehr ausgeschlossen:

- unzureichend verpackte Güter,
- Sendungen mit falschen oder unvollständigen Versanddaten, nicht übertragenen Versanddaten,
- Güter, die einer Sonderbehandlung bedürfen (z.B. besonders zerbrechlich sind oder nur stehend oder nur auf einer Seite liegend transportiert werden dürfen),
- verderbliche und temperaturempfindliche Güter, sterbliche Überreste, Blutkonserven, Organe, lebende Tiere,
- Suchtgifte
- Gegenstände, deren Einfuhr oder Verbreitung im Bestimmungsland verboten ist
- verschreibungspflichtige Medikamente sowie Medikamente, die von anderen Gütern getrennt befördert werden müssen, Impfstoffe, Insulin und Betäubungsmittel,
- Edelmetalle und -steine, echter Schmuck und echte Perlen, Kunst- und Sammlergegenstände, Antiquitäten,
- Kredit-, Bank- und Bankomatkarten
- Valoren der Klasse I (Aktien, Wertpapiere, Frachtbriefe, Hypothekenbriefe, Pfandbriefe, Sparbücher)
- Valoren der Klasse II (Bargeld, Dividendenscheine, Fahrkarten, Edelmetalle und Schmuck).
- sonstige wertvolle Güter (z.B. Uhren) im Wert von über € 3.000,- pro Paket,
- Güter, die zwar selbst nur einen geringen Wert besitzen, durch deren Verlust oder Beschädigung aber hohe Folgeschäden entstehen können (z.B. Datenträger mit sensiblen Informationen),
- Telefonkarten und Prepaid-Karten (z.B. für Mobiltelefone),
- Geld und geldwerte Dokumente (z.B. Briefmarken, Wertpapiere, Wechsel, Sparbücher),
- Gutscheine, Eintrittskarten, Flugtickets
- Schusswaffen, wesentliche Waffenteile i.S.d. § 1 Waffengesetz sowie Munition,
- Pakete, deren Inhalt, äußere Gestaltung, Beförderung oder Lagerung gegen ein gesetzliches oder behördliches Verbot einschließlich gegen geltende Aus- oder Einfuhrbestimmungen verstößt; hiervon erfasst sind auch Pakete, deren Inhalt gegen Vorschriften zum Schutz des geistigen Eigentums verstößt einschließlich gefälschter oder nicht lizenzierten Kopien von Produkten (Markenpiraterie),
- Güter oder Pakete, deren Versand nach den jeweils anwendbaren Sanktionsgesetzen insbesondere wegen des Inhaltes, des Empfängers oder aufgrund des Herkunfts- oder Empfangslandes verboten ist. Sanktionsgesetze umfassen alle Gesetze, Bestimmungen und Sanktionsmaßnahmen (Handels- und Wirtschaftsbeschränkungen) gegen Länder, Personen/Personengruppen oder Unternehmen, einschließlich Maßnahmen, die durch die Vereinten Nationen, die Europäische Union und die europäischen Mitgliedsstaaten verhängt wurden,
- Pakete mit der Frankatur „unfrei“,
- Pakete, die nicht durch eine einzelne Person, ohne Eigengefährdung oder Gefährdung von Equipment oder Drittpersonen, in der Nacht, ohne Fremdunterstützung manipulierbar sind. Grundvoraussetzung für die Beförderung ist ein eben zugängliches, mittels Sackkarre oder Handhubwagen befahrbares Nachtdepot, ausreichend für die Verbringung der Ware dimensioniert.

Zusätzlich ausgeschlossen sind von der Beförderung ins Ausland: Tabakwaren und Spirituosen.

Die Haftung des Auftragnehmers ist ausgeschlossen, wenn der Schaden auf eine nicht für den Sammelguttransport gerechte Verpackung zurückzuführen ist. Die Haftung des Auftragnehmers ist ferner ausgeschlossen, wenn Verbotsgüter übergeben werden.

Der Auftraggeber ist zur Einhaltung der Beförderungsausschlüsse verpflichtet und hat vor der Übergabe der Pakete an den Auftragnehmer entsprechende Kontrollen durchzuführen. Der Auftragnehmer übernimmt ausschließlich verschlossene Pakete. Bei Verdacht auf das Vorliegen von Verstößen gegen Beförderungsausschlüsse sowie in den gesetzlich zulässigen Ausnahmesituationen ist der Auftragnehmer zur Öffnung der Pakete berechtigt. Beauftragt der Auftraggeber den Auftragnehmer mit dem Transport von Paketen, deren Beförderung gemäß den obigen Vorgaben untersagt ist, trägt der Auftraggeber sämtliche aus der vertragswidrigen Beauftragung resultierenden Schäden und Kosten, der Auftragnehmer oder Dritten entstanden sind, inklusive Aufwendersersatz für angemessene Maßnahmen, um den vertragswidrigen Zustand oder Gefahren zu beseitigen oder abzuwehren (z.B. Sicherstellung, Zwischenlagerung, Rücksendung, Entsorgung, Reinigung etc.). Bei Verstößen gegen diese Beförderungsausschlüsse ist der Auftragnehmer gleichwohl berechtigt, den Transport weiter durchzuführen und vom Versender einen pauschalen Aufwendersersatz in Höhe von € 250,- zu verlangen. Auf einem Paket angebrachte Beschriftungen oder Kennzeichen, die auf eine unter die Beförderungsausschlüsse fallende Beschaffenheit hinweisen, gelten nicht als Inkennzeichnung des Auftragnehmers. Bei Versendungen ins EU-Ausland obliegt die Erfüllung der Nachweispflichten im

has assumed responsibility for the return of the empty containers, the principal reimburses all costs, charges and expenses of any kind incurred during the return of the empty containers due to actions, omissions by the principal, by a contractual partner of the principal and third parties attributable to the principal (consignee) and/or due to delays of any kind (including official acts, e.g. customs). In all other respects, the principal must indemnify the contractor for all demurrage costs/ detention costs/ expenses/ standing costs etc. irrespective of fault.

The principal is solely responsible for the proper securing of the load, appropriate packaging for transport and stowage in the container. When using packaging made of solid wood, the International Standards for Phytosanitary Measures (ISPM 15) must be observed.

In the case of import orders, the principal must ensure that on the departure side (by the principal's supplier) so-called "carrier-owned / long-leased containers" are ordered from the shipping company when booking the container, as only these can be returned inland after unloading on the import side. Otherwise (e.g. "short-leased container") a return to the seaport will have to be carried out at the expense of the principal.

If additional costs or expenses arise due to the SOLAS regulations, they must be borne by the principal.

The contractor is not obliged to verify the weight specifications of the principal. The contractor is not liable for damages (e.g. due to missed delivery deadlines) resulting from non-compliance with SOLAS requirements, in particular due to incorrect container weights (VGM - verified gross mass) for FCL consignments or incorrect consignment weights for LCL consignments). Any additional expenses caused by this must be reimbursed by the principal.

#### **24. Special additional provisions for parcel shipments, groupage shipments, AED transports and overnight deliveries**

In addition to the general terms and conditions set out above, the following provisions additionally apply to parcel shipments, groupage shipments, AED-transports and overnight deliveries:

The following goods and parcels are excluded from parcel shipment and groupage:

- insufficiently packaged goods,
- consignments with incorrect or incomplete shipping data, shipping data not transmitted,
- goods requiring special handling (e.g. are particularly fragile or may only be transported standing up or lying on one side),
- perishable and temperature-sensitive goods, mortal remains, blood units, organs, live animals,
- narcotics,
- items whose importation or distribution is prohibited in the country of destination,
- prescription only medicines and medicines that must be transported separately from other goods, vaccines, insulin and narcotics,
- precious metals and gemstones, genuine jewellery and pearls, art and collector's items, antiques,
- credit cards, bank cards and debit cards
- Class I securities (shares, securities, bills of lading, mortgage bonds, pawn certificates, savings books),
- Class II securities (cash, dividend coupons, tickets, precious metals and jewellery),
- other valuable goods (e.g. watches) worth more than € 3 000 per parcel,
- goods which may themselves be of low value, but whose loss or damage could result in significant consequential damages (e.g. data carriers containing sensitive information),
- telephone cards and prepaid cards (e.g. for mobile phones),
- money and documents of monetary value (e.g. stamps, securities, bills of exchange, savings books),
- vouchers, admission tickets, airline tickets,
- firearms, essential components of weapons as defined in § 1 of the Weapons Law as well as ammunition,
- parcels whose contents, external design, transport or storage violate a legal or official prohibition, including applicable export or import regulations; this also includes parcels whose contents violate regulations regarding the protection of intellectual property, including counterfeited or unlicensed copies of products ("trademark piracy"),
- goods or parcels whose shipment is prohibited under the applicable sanction laws, in particular because of the contents, the recipient or because of the country of origin or destination. Sanction laws include all laws, regulations and sanctions (trade and economic restrictions) against countries, individuals/groups of individuals or companies, including measures imposed by the United Nations, the European Union and the European member states,
- parcels with the postage "freight collect",
- Parcels that cannot be manipulated by a single person without endangering themselves or equipment or third parties during the night without assistance from others. The basic prerequisite for transportation is an easily accessible night depot that can be accessed by hand truck or hand pallet truck and is sufficiently dimensioned for the transport of the goods.

Additionally, the following items are excluded from transportation abroad: tobacco products and spirits

The contractor's liability is excluded if the damage is due to packaging not suitable for groupage transport. The contractor's liability is also excluded if prohibited goods are handed over.

The principal is obligated to comply with the transport exclusions and must carry out appropriate checks before handing over the parcels to the contractor. The contractor only accepts sealed parcels. In case of suspected violations of transport exclusions and in exceptional situations permitted by law, the contractor is authorised to open the parcels. If the principal commissions the contractor with the transport of parcels whose transport is prohibited in accordance with the above specifications, the principal must bear all damages and costs incurred by the contractor or third parties as a result of the commissioning in breach of contract, including reimbursement of expenses for reasonable measures to eliminate or avert the condition or risks in breach of contract (e.g. securing, interim storage, return, disposal, cleaning, etc.). In the event of violations of these transport exclusions, the contractor is nevertheless entitled to continue the transport and to demand a lump-sum reimbursement of expenses in the amount of € 250 from the consignor. Labels or markings affixed to a parcel which indicate a condition falling under the transport exclusions do not constitute notification of the contractor. For shipments to other EU countries, the principal is responsible for fulfilling the obligations to provide evidence in connection with the VAT exemption for intra-community deliveries.

Zusammenhang mit der Umsatzsteuerbefreiung für innergemeinschaftliche Lieferungen dem Auftraggeber.

**Zusätzlich zu den vorstehenden allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten bei „AED-Transporten“ und Nachtzustellungen nachstehende Bestimmungen (siehe auch Punkt 5):**

Zustellungen in Abwesenheit des Empfängers/außerhalb der Betriebszeiten des Empfängers/Nachtzustellungen: Es wird ausdrücklich die Ablieferung des Gutes in Abwesenheit des Empfängers, insbesondere aufgrund der vom Auftraggeber ausdrücklich gewünschten Nachtzustellung (=außerhalb der Betriebszeiten des Empfängers und sohin in Abwesenheit von Mitarbeitern des Empfängers), vereinbart. In diesen Fällen erfolgt die Ablieferung zwangsläufig ohne entsprechende Übernahmestellung durch den Empfänger. Im Regelfall erfolgt die Ablieferung in ein verschließbares, witterungsbeständiges Nachtdepot des Empfängers. Es wird in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen, dass nur der Auftraggeber (in Zusammenarbeit mit dem Empfänger) das erhöhte Risiko eines Diebstahles, Verlustes oder einer Beschädigung bei Nachtzustellungen durch entsprechende Maßnahmen (wie zum Beispiel ein ordentlich versperresbares und witterungsbeständiges Depot o. ä.) verhindern kann. Der Auftraggeber hat deshalb, durch entsprechende Vereinbarungen mit dem Empfänger, selbst dafür zu sorgen, dass durch die Ablieferung des Frachtgutes an der vereinbarten Zustelladresse in Abwesenheit des Empfängers eine ungestörte Sachherrschaft durch den Empfänger erlangt wird; durch die Übergabe des Frachtgutes an den Auftragnehmer bzw. seinen Erfüllungsgehilfen bestätigt der Auftraggeber, dass die dafür erforderlichen Maßnahmen/Vereinbarungen mit dem Empfänger getroffen wurden und das Abstellen des Gutes durch den Auftragnehmer an der vereinbarten Lieferadresse (ohne förmliche Entgegennahme durch eine zustellbevollmächtigte Person des Empfängers) aufgrund der Besonderheiten der Nachtzustellung/Zustellung außerhalb der Betriebszeiten als wirksame Ablieferung vereinbart wird. Der Auftraggeber trägt ausschließlich das Risiko dafür, dass die Ware nach einer derartigen Zustellung beschädigt wird oder in Verlust gerät.

**25. Besondere zusätzliche Bestimmungen für Bahntransporte**

Zusätzlich zu den vorstehenden allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten bei Bahntransporten folgende Bestimmungen:

Die Bestimmungen der COTIF/CIM gelangen auch dann zur Anwendung, wenn deren gesetzlicher Anwendungsbereich nicht eröffnet ist. Transportbeschränkungen in betroffenen Ländern, insbesondere solche, die nach der Absendung der Güter auftreten, können zusätzliche Kosten verursachen (d. h. Liegekosten, Umleitungskosten, Standgelder, Umschlagskosten etc.) und werden nach Aufwand in Rechnung gestellt. Bei Transportbehinderungen (Bsp. Störungen der Schieneninfrastruktur, etc.) kann die Ausführung der Transportleistung ganz oder teilweise eingestellt werden. Der Auftraggeber haftet für alle Schäden an Lokomotiven, Wagen, Ladeeinheiten sowie der Schieneninfrastruktur, die durch ihn oder einen von ihm beauftragten Dritten (fehlerhafte Beladung, Verpackung Sicherung etc.) oder durch Wagen/Ladeeinheiten etc., welche vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt wurden, verursacht werden. Sämtliche vom Auftraggeber oder von diesem beauftragten Dritten beigestellte Lademittel, insb. auch Container, Waggons, Kesselwagen, Leercontainer, WAB oder sonstige Transportbehältnisse, sind mangels anderer ausdrücklicher schriftlicher Vereinbarung vom Auftraggeber unverzüglich in unbeschädigtem Zustand, besenrein und frei von Verschmutzungen, angebrachten Labels oder Anschriften sowie Kontaminationen zurückzustellen. Durch Nichteinhaltung dieser Verpflichtung entstehende Kosten werden dem Auftraggeber weiterverrechnet. Er haftet auch für diesbezügliche Versäumnisse/Handlungen/Unterlassungen des Empfängers.

Vom Auftraggeber gestellte Wagen, Ladeeinheiten, Container, Waggons, Kesselwagen, WAB oder sonstige Transportbehältnisse: Der Auftraggeber ist verpflichtet alle infrage kommenden Bestimmungen einzuhalten. Der Auftraggeber stellt dabei sicher, dass die Bestimmungen des CSG eingehalten werden und der übergebene Wagen, Ladeeinheiten, Container, Waggons, Kesselwagen, WAB oder sonstige Transportbehältnisse mangelfrei sind. Der Auftraggeber stellt weiters sicher, dass nur Wagen übergeben werden, deren Halter dem AVV beigetreten sind. Der Auftraggeber haftet und hat den Auftragnehmer von allen Schadenersatzansprüchen freizustellen, wenn es im Zusammenhang mit diesem Wagen/Containern zu Schäden kommt (z.B. Schäden an der Schieneninfrastruktur, Verspätungsschäden etc.).

Bei der Verladung des jeweiligen Waggons hat der Auftraggeber eigenverantwortlich zu überprüfen, ob der Waggon den Bestimmungen des RID entspricht und gemäß den TSI, ORE sowie UIC-Bestimmungen zugelassen ist. Die Bestimmungen des RID sind vom Auftraggeber einzuhalten.

Der Auftraggeber ist in jedem Fall für die ordnungsgemäße Verstaueung, Verladung, Verpackung und Ladungssicherung verantwortlich. Dies gilt auch dann, wenn die Verladung durch Dritte vorgenommen wurde. Der Auftraggeber gewährleistet, dass mit Übergabe eines vorgeladenen Waggons/Containers/Ladeeinheit der Inhalt transportgerecht verladen und gesichert wurde. Die Verstaueung, Verladung, Verpackung und Ladungssicherung hat nach den UIC-Verladerichtlinien/Verpackungsrichtlinien zu erfolgen. Sendungen, die an der Schnittstelle Normalspur/Breitspur umgeladen werden, sind bis zur Umladestelle nach den UIC-Verladerichtlinien zu verladen. Ab der Umladestelle erfolgt die Verladung und Sicherung nach den SMGS-Bestimmungen. Der Auftraggeber versichert, dass die Verpackung und Ladeeinheitensicherung transportgerecht ist. Der Auftraggeber sichert weiters zu, dass der Inhalt verschlossener Container transportgerecht verpackt, gestaut und gesichert ist.

Der Auftraggeber hat selbst für die ordnungsgemäße Sicherung des Gutes, d. h. für die gesicherte Übergabe von vorgeladenen Transportgefäßen (Wagen, Ladeeinheiten, Container, Waggons, Kesselwagen, WAB oder sonstige Transportbehältnisse, etc.) zu sorgen. Alle Wagen, Ladeeinheiten, Container, Waggons, WAB oder sonstige Transportbehältnisse müssen mit einem massiven Bügelschloss gesichert sein. Der Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass dieses Schloss vor Übergabe zum Transport angebracht und der Wagen, Ladeeinheiten, Container, Waggons, WAB oder sonstige Transportbehältnisse entsprechend gesichert wurde. Die Haftung des Auftragnehmers für Verluste oder Beschädigungen im Zusammenhang mit dem Transport von Wagen, Ladeeinheiten, Container, Waggons, WAB oder sonstige Transportbehältnisse, die ohne entsprechende Diebstahlsicherungen (z.B. massives Bügelschloss etc.) zum Transport übergeben werden, ist ausnahmslos ausgeschlossen. Den Beweis für die Übergabe des Containers/Ladeeinheiten in einem abgesicherten Zustand (samt Bügelschloss etc.) hat der Anspruchsteller zu erbringen. Die Haftung des Auftragnehmers für Schäden im Zusammenhang mit der Verwendung von offenen Wagen ist ausgeschlossen.

Der Auftragnehmer ist berechtigt sämtliche Kosten im Zusammenhang mit Verspätungen bzw. Standzeiten an den Auftraggeber laut Auslage weiter zu verrechnen. Dieser Anspruch steht dem Auftragnehmer unabhängig vom Verschulden des Auftraggebers oder andere Personen zu. Der Auftraggeber verpflichtet sich sämtliche Frachtdokumente und die RID-Klassifizierung ordnungsgemäß und wahrheitsgetreu zu erstellen. Der Auftraggeber hat den Auftragnehmer rechtzeitig auf alle öffentlich-rechtlichen (auch abgabenrechtlichen und zollrechtlichen) Verpflichtungen aufmerksam zu machen, die mit dem Besitz des Gutes verbunden sind. Für alle Folgen der Unterlassung haftet der Auftraggeber.

Sofern der Auftragnehmer auf Grund einer besonderen schriftlichen Vereinbarung für die zollamtliche Abwicklung beauftragt wird, handelt der Auftragnehmer in Zollangelegenheiten als direkter Vertreter des Auftraggebers. Der Auftragnehmer ist berechtigt, für die Durchführung der Zollformalitäten einen Unterbevollmächtigten zu beauftragen. Der Auftraggeber hat alle erforderlichen Angaben und Unterlagen, insbesondere für die Erstellung des Frachtbriefes und der zollamtlichen Abwicklung des Gutes, sowie die gegebenenfalls erforderlichen Begleitpapiere vollständig und rechtzeitig an den Auftragnehmer zu übermitteln.

**In addition to the general terms and conditions set out above, the following provisions additionally apply to “AED-transports” and overnight deliveries (see also Point 5):**

Deliveries in the absence of the consignee/outside the business hours of the consignee/night deliveries: It is expressly agreed to deliver the goods in the absence of the consignee, particularly due to the explicit request of the principal for night delivery (=outside the business hours of the consignee and thus in the absence of the consignee's employees). In these cases, the delivery inevitably takes place without the consignee's corresponding confirmation of receipt. As a rule, delivery is made to a lockable, weatherproof night depot of the consignee. In this context, it is once again emphasised that only the principal (in cooperation with the consignee) can prevent the increased risk of theft, loss or damage in the case of overnight deliveries by taking appropriate measures (such as a properly lockable and weatherproof depot or similar). Therefore, the principal himself must ensure, by making appropriate arrangements with the consignee, that the delivery of the goods to the agreed delivery address in the absence of the consignee results in undisturbed control of the goods by the consignee; by handing over the freight to the contractor or his vicarious agent, the principal confirms that the necessary measures/agreements have been made with the consignee and that the depositing of the goods by the contractor at the agreed delivery address (without formal acceptance by a person authorised to accept delivery on behalf of the consignee) is agreed as effective delivery due to the specifics of night delivery/delivery outside business hours. The principal bears the sole risk as regards the goods being damaged or lost after such delivery.

**25. Special additional provisions for rail transports**

In addition to the general terms and conditions set out above, the following provisions additionally apply to rail transports:

The provisions of COTIF/CIM apply even if their legal scope of application does not apply. Transport restrictions in the affected countries, particularly those which occur after the goods have been dispatched, may give rise to additional costs (i.e. demurrage costs, diversion costs, standing fees, handling costs, etc.) and will be invoiced according to the actual expenses incurred. In the event of transport disruptions (e.g. disruptions to the rail infrastructure, etc.), the execution of the transport service may be fully or partially suspended. The principal is liable for all damages to locomotives, wagons, loading units as well as rail infrastructure caused by the principal or a third party commissioned by the principal (incorrect loading, securing of packaging etc.) or by wagon/loading units etc. provided by the principal. Unless otherwise expressly agreed, all loading tackle, in particular containers, wagons, tank wagons, empty containers, swap body containers or other transport containers, must be returned by the principal without delay in undamaged condition, clean as well as free of dirt, affixed labels, inscriptions and contamination. Any costs arising from non-compliance will be charged to the principal. The principal is also liable for failures/actions/omissions of the consignee in this respect.

Carriages, loading units, containers, wagons, tank wagons, swap body containers or other transport containers provided by the principal: The principal is obliged to comply with all relevant provisions. The principal must ensure that the provisions of the Container Safety Convention are complied with and that the wagon, loading units, containers, carriages, tank wagons, swap body containers or other transport containers handed over are free of defects. The principal also ensures that only wagons are provided whose keepers have joined the GCU. The principal is liable and must indemnify the contractor against all claims for damages if damages occur in connection with these wagons/containers (e.g. damage to the rail infrastructure, damage caused by delays, etc.).

When loading the respective wagon, the principal is responsible for checking whether the wagon complies with the provisions of RID and is approved in accordance with the TSI, ORE and UIC provisions. The principal must comply with the provisions of RID.

In any case, the principal is responsible for proper stowage, loading, packaging and securing of the load. This applies even if the loading was carried out by third parties. The principal guarantees that upon handover of a preloaded wagon/container/loading unit the contents have been properly loaded and secured for transport. Stowage, loading, packaging and load securing must be carried out in accordance with the UIC loading guidelines/packaging guidelines. Consignments that are shipped at the standard gauge/broad gauge intersection must be loaded in accordance with the UIC loading guidelines up to the transhipment point. From the transhipment point onwards, loading and securing must be carried out in accordance with the SMGS conventions. The principal guarantees that the packaging and securing of the loading units is suitable for transport. The principal further ensures that the contents of sealed containers are properly packed, stowed and secured for transport.

The principal must ensure that the goods are properly secured, i.e. that preloaded transport containers (wagons, loading units, containers, carriages, tank wagons, swap body containers or other transport containers, etc.) are handed over securely. All wagons, loading units, containers, carriages, swap body containers or other transport containers must be secured with a sturdy padlock. The principal must ensure that this lock is attached before handover for transport and that the wagons, loading units, containers, carriages, swap body containers or other transport containers have been appropriately secured. The liability of the contractor for loss or damage in connection with the transport of wagons, loading units, containers, carriages, swap body containers or other transport containers which are handed over for transport without appropriate anti-theft devices (e.g. sturdy padlock etc.) is excluded without exception. The claimant must provide evidence that the container/loading units have been handed over in a secured condition (including a padlock, etc.). The contractor's liability for damage in connection with the use of open wagons is excluded. The contractor is entitled to pass on all costs related to delays or standing times to the principal according to the expenses incurred. The contractor is entitled to this claim irrespective of the fault of the principal or other persons.

The principal undertakes to properly and truthfully prepare all freight documents and the RID classification. The principal must inform the contractor in good time of all obligations under public law (including tax and customs law) which are associated with the possession of the goods. The principal is liable for all consequences resulting from failure to do so.

If the contractor is commissioned for customs clearance based on a special written agreement, the contractor acts as the principal's direct representative in customs matters. The contractor is entitled to appoint a secondary representative to carry out the customs formalities. The principal must provide all necessary information and documents, particularly for the preparation of the consignment note and the customs clearance of the goods, as well as any accompanying documents that may be required, to the contractor in full and in a timely manner.

The contractor is exempt from liability insofar as the loss, damage or exceeding of the delivery deadline has been caused by a fault of the entitled party, an instruction of the entitled party for which the contractor is not responsible, special defects of the goods (internal spoilage, shrinkage, etc.), cases of force majeure (e.g. infrastructure damage, etc.) or by circumstances which the contractor could not avoid while observing the average diligence of a company and the consequences which he could not avert. Liability is also excluded if the transport cannot be carried out or is delayed due

Der Auftragnehmer ist von der Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Berechtigten, eine nicht vom Auftragnehmer verschuldete Anweisung des Berechtigten, besondere Mängel des Gutes (inneren Verderb, Schwund usw.), Füllen höherer Gewalt (z.B. Infrastrukturschäden, etc.) oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Auftragnehmer bei Einhaltung der durchschnittlichen Sorgfalt eines Unternehmens nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Die Haftung ist ferner ausgeschlossen, wenn der Transport aufgrund von Problemen mit der Schieneninfrastruktur nicht durchführbar bzw. verzögert wird. Der Auftragnehmer ist auch von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

- Beförderung in offenen Wagen gemäß den Allgemeinen Beförderungsbedingungen oder wenn dies ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist; vorbehaltlich der Schäden, die Güter infolge von Witterungseinflüssen erleiden, gelten Güter in intermodalen Transporteinheiten und in geschlossenen Straßenfahrzeugen, die auf Eisenbahnwagen befördert werden, nicht als in offenen Wagen befördert; benutzt der Absender für die Beförderung der Güter in offenen Wagen Decken, so haftet der Beförderer nur in dem Umfang, wie ihm dies für die Beförderung in offenen Wagen ohne Decken obliegt, selbst dann, wenn es sich hierbei um Güter handelt, die gemäß den Allgemeinen Beförderungsbedingungen nicht in offenen Wagen befördert werden;
- Fehlen oder Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
- Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen durch den Empfänger;
- natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweise Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;
- unrichtige, ungenaue oder unvollständige Bezeichnung oder Nummerierung der Frachtstücke;
- Beförderung lebender Tiere;
- Beförderung, die gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Beförderer unter Begleitung durchzuführen ist, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

Die Beweislast, dass der Schaden während einer Beförderung eingetreten ist, die einem zwingenden Sonderfrachtrecht unterliegt, trifft den Anspruchsteller. Sofern nicht zwingende gesetzliche Haftungsbestimmungen vorrangig sind, so ist die Haftung des Auftragnehmers auf unmittelbare Schäden und die nachstehenden Haftungshöchstbeträge dieses Kapitels beschränkt. Die Haftung für alle anderen Arten von Schäden oder Verlusten (einschließlich entgangenen Gewinns, Zinsen, Entgang von Einkünften oder künftigen Geschäftsgelegenheiten), insbesondere auch für mittelbare, höchstpersönliche oder immaterielle Schäden und Verluste, ist ausgeschlossen.

Eine Vereinbarung auf Erhöhung oder Verzicht von Haftungshöchstgrenzen, die in vertraglichen Bedingungen oder in internationalen Übereinkommen festgelegt sind, ist nicht möglich.

Sämtliche Lademittel, insb. auch Container, Waggons, Kesselwagen, Leercontainer, WAB oder sonstige Transportbehälter, sind mangels anderer ausdrücklicher Vereinbarung in unbeschädigtem Zustand, besenrein und frei von Verschmutzungen, angebrachten Labels oder Anschriften sowie Kontaminationen zurückzustellen. Durch Nichteinhaltung entstehende Kosten werden dem Auftraggeber weiterverrechnet.

## 26. Besondere zusätzliche Bestimmungen für Luftfrachttransporte

Zusätzlich zu den vorstehenden allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten für Luftfrachttransporte ergänzend folgende Bestimmungen:

Die Bestimmungen des Montrealer Abkommens gelangen ausdrücklich auch dann zur Anwendung, wenn deren gesetzlicher Anwendungsbereich nicht erfüllt ist.

Der Auftraggeber muss den Luftfrachtbrief ausstellen, ordnungsgemäß ausfüllen und haftet für sämtliche Schäden und Kosten, die dem Auftragnehmer aus der Mangelhaftigkeit des Frachtbriefes oder der darin enthaltenen Angaben entstehen.

Gemäß Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und deren Folgeverordnungen sind Kontrollen von Luftfrachtensendungen vorgeschrieben, um mit dieser Überprüfung das Vorhandensein von verbotenen Gegenständen auszuschließen und die Transportsicherheit zu gewährleisten. Sofern dies mittels Durchleuchtung nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden kann, wird das Öffnen der Verpackung mittels Aufschneiden erforderlich. Das Öffnen der Verpackung erfolgt zur Durchführung einer Sprengstoffspurendetektion (ETD) oder einer Kontrolle, ob die Transportsicherheit durch das Gut gefährdet ist. Auch Innenverpackungen müssen für diese Kontrolle geöffnet werden, um Zugang zu der Ware zu ermöglichen.

Der Auftraggeber verzichtet gegenüber dem Auftragnehmer und dessen Subunternehmer auf alle etwaigen Schadenersatzansprüche, die infolge des Öffnens, Auspackens und/oder Einpackens und Verschließen im Rahmen der oben beschriebenen Sicherheitskontrolle möglicherweise entstehen. Der Auftraggeber gestattet dem Auftragnehmer und dessen Erfüllungsgehilfen ausdrücklich das Öffnen der Verpackung.

Wird bei Übernahme der Sendung eine Abweichung des Gewichts und/oder Volumen zu den im Frachtbrief enthaltenen Angaben festgestellt, darf dieser Wert durch den Auftragnehmer korrigiert werden.

Folgende Kosten und Gebühren sind in den Frachtraten nicht enthalten: Standgelder, Lagergelder, Abhol-, Zustell-, und Zubringerdienste von und zu Flughäfen, Versicherungskosten, Nachnahmegebühren, Kosten die mit der Zollabwicklung verbunden sind, behördliche Strafen, Kosten die für die Neuverpackung bzw. Ausbesserung einer fehlerhaften Verpackung (wozu der Auftragnehmer jedoch nicht verpflichtet ist) entstehen, Kosten für die Umladung oder Zurückbeförderung von Gütern und Zuschläge.

Der Auftraggeber haftet insbesondere für sämtliche Verspätungskosten. Der Auftraggeber haftet darüber hinaus für alle Kosten, die dem Auftragnehmer dadurch entstehen, dass die Sendungen Gegenstände beinhalten, deren Beförderung verboten ist, oder das Produkt gewiss, die Abmessungen, Stückzahl überschritten werden.

Temperaturempfindliche und temperaturgeführte Güter müssen vom Auftraggeber derart verpackt werden, dass hierdurch die Besonderheiten der Güter berücksichtigt werden und ein ausreichender Schutz gegen Temperatureinwirkungen, die zu einer Beschädigung der Fracht führen können, gewährleistet ist. In dem Zusammenhang wird der Auftraggeber ausdrücklich darauf verwiesen, dass durch die Eigenart des Flugverkehrs (Umschichtung auf Flugzeug-Container; Beförderung zu/vom Flugzeug am Flughafenverford, einschließlich unvermeidbarer Liegezeiten am Flughafenverford, etc.) eine geschlossene Kühl-Kette bei Lufttransporten nicht gewährleistet werden kann und daher vom Auftragnehmer auch nicht zugesagt wird. Der Auftraggeber haftet insbesondere dafür, dass die Verpackung mit passiven Kühlmechanismen bzw. Kühlmaßnahmen (letztere insb. cooling packs) ausgestattet ist, wenn erforderlich. Bei Gütern, die empfindlich auf niedrige Temperaturen reagieren und eine bestimmte Temperatur im Plus-Bereich gehalten werden muss, sind ebenfalls so zu verpacken, dass die Temperatur unabhängig von äußeren Einflüssen auch ohne aktive äußere Wärmemechanismen gewahrt bleibt. Der Auftragnehmer weist darauf hin, dass Güter insbesondere im Zuge der Umladung und des Handlings über längere Zeiträume warmen sowie kalten Temperaturen ausgesetzt sein können und daher der Auftraggeber bereits mit einer entsprechenden Verpackung die ordnungsgemäße Temperatur gewährleisten muss. Die Güter müssen daher bereits aufgrund der Verpackung auch dann die gewünschte Temperatur

to problems with the rail infrastructure. The contractor is also exempt from liability if the loss or damage has arisen from the special risk associated with one or more of the following facts:

- transportation in open wagons in accordance with the General Conditions of Carriage or if expressly agreed and mentioned in the consignment note; except for damage suffered by goods as a result of weather conditions, goods in intermodal transport units and in closed road vehicles carried in railway wagons are not considered to be carried in open wagons; if the consignor uses covers for the carriage of goods in open wagons, the carrier is only liable to the extent required for carriage in open wagons without covers, even if these are goods which should not be carried in open wagons in accordance with the General Conditions of Carriage;
- absence of or defective packaging in the case of goods which, by their very nature, are susceptible to loss or damage in the absence of packaging or defective packaging;
- loading of goods by the consignor or unloading by the consignee;
- the natural condition of certain goods which makes them susceptible to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, internal spoilage, drying out or scattering;
- incorrect, inaccurate or incomplete labelling or numbering of packages;
- transportation of live animals;
- transportation which, in accordance with the relevant provisions or an agreement between the consignor and the carrier contained in the consignment note, is required to be carried out under escort, if the loss or damage resulted from a risk which the escort was intended to avert.

The burden of proof that the damage occurred during transportation which is subject to mandatory special freight regulations lies with the claimant. Unless mandatory statutory liability provisions take precedence, the contractor's liability is limited to direct damages and the maximum liability amounts set out in this chapter below. Liability for all other types of damages or losses (including lost profits, interest, loss of income or future business opportunities), particularly also for indirect, highly personal or immaterial damages and losses, is excluded.

An agreement to increase or waive maximum liability limits stipulated in contractual conditions or in international agreements is not possible.

Unless otherwise expressly agreed, all loading tackle, in particular containers, wagons, tank wagons, empty containers, swap body containers or other transport containers, must be returned in undamaged condition, clean as well as free of dirt, affixed labels, inscriptions and contamination. Any costs arising from non-compliance will be charged to the principal.

## 26. Special additional provisions for air freight transports

In addition to the general terms and conditions set out above, the following provisions additionally apply to air freight transports:

The provisions of the Montreal Convention expressly apply even if their legal scope of application is not fulfilled.

The principal must issue the air waybill, correctly complete it and be liable for all damages and costs incurred by the contractor as a result of the defectiveness of the air waybill or the information contained therein.

In accordance with Regulation (EC) No 300/2008 and its successor regulations, checks on air freight consignments are mandatory in order to exclude the presence of prohibited items and to ensure transport security by means of this check. If this cannot be ruled out beyond doubt by means of screening, it is necessary to open the packaging by cutting it open. The packaging is opened in order to carry out an explosives trace detection (ETD) or a check whether the transport safety is endangered by the goods. Inner packaging must also be opened for this inspection to allow access to the goods.

The principal waives all possible claims for damages against the contractor and any of his subcontractors which may possibly arise as a result of opening, unpacking and/or packing and sealing as part of the security check described above. The principal expressly permits the contractor and his vicarious agents to open the packaging.

If a discrepancy between the weight and/or volume and the information contained in the consignment note is ascertained upon acceptance of the consignment, this value may be corrected by the contractor.

The following costs and charges are not included in the freight rates: demurrage, warehousing charges, collection, delivery and feeder services to and from airports, insurance costs, cash on delivery charges, costs associated with customs clearance, official penalties, costs incurred for repackaging or repairing defective packaging (which the contractor is not obliged to do), costs for the transshipment or return of goods and surcharges.

The principal is liable in particular for all late delivery costs. In addition, the principal is liable for all costs incurred by the contractor due to the fact that the consignments contain items whose carriage is prohibited, or the product exceeds indeed the dimensions, number of pieces.

Temperature-sensitive and temperature-controlled goods must be packed by the principal in such a way that the special features of the goods are taken into account and sufficient protection is guaranteed against the effects of temperature which could damage the cargo. In this context, the principal is expressly advised that due to the nature of air transport (transfer to aircraft containers; transport to/from the aircraft on the airport apron, including unavoidable layover times on the airport apron, etc.) a closed cold chain cannot be guaranteed for air transport and is therefore not guaranteed by the contractor. The principal is liable in particular for ensuring that the packaging is equipped with passive cooling mechanisms or cooling measures (the latter in particular cooling packs), if required. Goods that are sensitive to low temperatures and need to maintain a certain temperature in the plus range must also be packaged in such a way that the temperature is maintained independently of external influences, even without active external thermal mechanisms. The contractor points out that goods may be exposed to warm as well as cold temperatures for longer periods of time, especially in the course of transshipment and handling, and that the principal must therefore ensure the proper temperature with appropriate packaging. The goods must therefore maintain the desired temperature already due to the packaging, even if the packages themselves are not in a refrigerated warehouse or refrigerated containers or heated containers and warehouses. The contractor must definitely be informed of temperature-specific data prior to the transport. If active cooling or heating of the goods is required by the principal, then the contractor must be explicitly notified of this separately in writing.

halten, wenn sich die Packstücke selbst nicht in einem Kühlhaus oder Kühlcontainern oder beheizten Containern und Lagerhäusern befinden. Temperaturspezifische Angaben sind dem Auftragnehmer jedenfalls im Vorfeld des Transports mitzuteilen. Ist eine aktive Kühlung oder Heizung der Ware vom Auftraggeber gewünscht, muss dies dem Auftragnehmer explizit schriftlich separat angezeigt werden.

Der Auftraggeber bestätigt, dass keine Waren übergeben werden, die Ausfuhr- oder Einfuhrbeschränkungen unterliegen und auch keine Sanktionswaren oder bei Transporten in sanktionierte Länder, „dual-use“ Güter sind.

Sind in den Gütern spezielle „tracking-devices“ zur Sendungsverfolgung enthalten, muss dies dem Auftragnehmer explizit schriftlich im Vorfeld des Transports angezeigt werden.

Der Auftragnehmer ist berechtigt die Flugstrecke und den Luftfrachtführer nach Kapazitäten und Verfügbarkeiten frei auszusuchen. Der Auftragnehmer garantiert keinen fixen Platz auf einem bestimmten Flug. Wird ein, vom Auftragnehmer ausgewählter Flug aufgrund von Wetterbedingungen, höherer Gewalt, Streiks, Aufstände, Naturereignissen, Embargos, bürgerliche Unruhen, Feindseligkeiten, Kriege, Epidemien, Pandemien, Terrorismus oder staatlicher Warnungen abgesagt, entsteht dem Auftragnehmer hieraus keine Haftung.

Der Auftragnehmer übernimmt keine Haftung oder Gewährleistung für eine bestimmte Reihenfolge bei der Abfertigung von Gütern. Es dürfen keine Sendungen übergeben werden, die empfindlich auf den Höhenwechsel reagieren.

Sämtliche Fristen, insbesondere Rüge- und Schadensfeststellungsfristen, Haftungsbegrenzungen und Haftungsausschlüsse gelten ausnahmslos, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Wertdeklarationen/Interessensdeklarationen sind ausnahmslos nicht möglich; es wird jeder Art von Wertdeklaration/Interessensdeklaration widersprochen. Bei Luftfrachttransporten auf die das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen-MÜ) anwendbar ist, gelten die Haftungshöchstbeträge gemäß Art. 22 MÜ ausnahmslos und zwar unabhängig vom Grad des Verschuldens; eine Erhöhung oder ein Verzicht auf diese Haftungsgrenzen ist in keinem Fall möglich, auch die Regelungen in diesen AGB führen zu keiner Erweiterung der Haftung nach dem MÜ. Aus diesem Grund wird eine Transportversicherung empfohlen. Eine Transportversicherung wird vom Auftragnehmer allerdings nur über schriftlichem Auftrag des Auftraggebers eingedeckt.

## 27. Besondere zusätzliche Bestimmungen für Lagerleistungen

Zusätzlich zu den vorstehenden allgemeinen Geschäftsbedingungen werden für Lagergeschäfte ergänzend folgende Bestimmungen vereinbart:

Das Lagerentgelt wird vor der Übernahme vereinbart und pro angefangenen Monat verrechnet. Die Ein- und Auslagerungsspesen für jeweils eine Ein- und eine Auslagerung, Versicherungsprämien und dergleichen sind im Lagerentgelt enthalten.

Der Auftragnehmer haftet nicht:

- für den Inhalt von Behältern aller Art, deren Ein- und Auspacken im Vertrag nicht schriftlich übernommen wurde;
- für Schäden, die infolge der natürlichen oder der mangelhaften Beschaffenheit des Gutes entstehen, wie z. B. Bruch oder Beschädigung von Marmorplatten, Glas, Porzellan, Spiegeln, Glühkörpern, Stuckrahmen, Beleuchtungskörpern, Lampenschirmen, Öfen und mechanischen Werken, es sei denn, dem Auftragnehmer wird ein grobes Verschulden nachgewiesen;
- für Schäden, wie z.B. zu große Belastung der Möbel, Lösen von Verleimungen, Rissig- oder Blindwerden der Politur, Oxydation, innerer Verderb, Lecken oder Auslaufen sowie Witterungseinflüsse;
- für Funktionsschäden an Elektrogeräten,
- für Schäden, die durch explosive, feuergefährliche, strahlende, selbstentzündliche, giftige, ätzende Stoffe, durch Öle sowie Fette entstehen;
- für Schäden, die durch Einbruchdiebstahl, Erpressung oder Raub entstehen;
- für Schäden aufgrund mangelhafter Verpackung, fehlender Handhabungshinweise, fehlender Kennzeichnungen;
- die Verpackung muss so beschaffen sein, dass die Ware über Jahre ordnungsgemäß verpackt ist;
- verbleibt eine Ware länger als vereinbart im Lager, ist der Auftragnehmer nicht dazu verpflichtet die Ware nach zu verpacken – in so einem Fall muss der Kunde entweder die Umverpackung beauftragen, oder selbst für eine entsprechende Verpackung sorgen;
- für Rost, Mäuse-, Ratten- und Mottenschäden, Holzwurm, Schimmel;
- für indirekte Schäden, Folgeschäden, Verzugsschäden, Gewinneinbußen, Wertminderungsansprüche und Konventionalstrafen;
- für Druckstellen an Möbeln und Schäden infolge von Temperaturschwankungen oder Einfluss von Luftfeuchtigkeit;

Der Auftragnehmer ist weiters von der Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch einen nicht vom Auftragnehmer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Auftragnehmer nicht vermeiden und deren Folgen der Auftragnehmer nicht abwenden konnte.

Für die Zahl, Art und äußere Beschaffenheit des vom Auftragnehmer übernommenen Lagergutes ist ausschließlich das Lagerverzeichnis maßgebend.

Der Auftragnehmer haftet nur für Schäden, welche nachweislich vom Auftragnehmer durch Vorsatz oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten werde, vom Auftragnehmer verursacht wurden. Sofern nichts Anderes ausdrücklich schriftlich vereinbart wurde, ist der Auftragnehmer lediglich zur Einlagerung der übergebenen Güter beauftragt. Zusätzliche Leistungen wie insbesondere die Umverpackung, Transport, besondere Behandlungen, Dokumentation/Inventarisierung etc. werden vom Auftragnehmer ausschließlich nur aufgrund gesonderter schriftlicher Vereinbarung erbracht. Bei der Übernahme der Güter zur Lagerung überprüft der Auftragnehmer lediglich die äußere Beschaffenheit und sofern zuzumutbar, die Anzahl der Packstücke, aber nicht den Inhalt von Behältnissen oder verpackten Gütern. Der Auftragnehmer ist nicht dazu verpflichtet, den Inhalt, die Eigenschaften, Gewicht, Wert, Anzahl, Kennzeichnungen und die Verpackung der Güter zu überprüfen. Die Verpflichtung zur ordnungsgemäßen und lagerechten Verpackung des Gutes sowie die Anbringung der erforderlichen Kennzeichnungen und Sendungsinformationen (Adressen) trifft ausschließlich den Auftraggeber.

Der Auftraggeber hat im Vorfeld der Lagerung eine Inventarisierung durchzuführen und die Inventarliste an den Auftragnehmer zu übermitteln. Erhält der Auftragnehmer vom Auftraggeber keine entsprechende Inventarliste, die vom Auftragnehmer nur über schriftlichen Auftrag des Auftraggebers zu überprüfen und hinsichtlich der Richtigkeit zu bestätigen ist, so ist eine Haftung des Auftragnehmers insbesondere für Unvollständigkeit, Verlust und Beschädigung, gänzlich ausgeschlossen.

Der Auftragnehmer überprüft bei Einlagerung der Ware lediglich oberflächlich deren äußere Beschaffenheit und sofern im Vorfeld vom Auftraggeber bekannt gegeben, die Stückzahl der Packstücke. Eine Verwiegung der Ware bei Ein- und Auslagerung findet nur statt, wenn dies vom Auftraggeber ausdrücklich verlangt wird, für eine amtliche zur Behandlung notwendig ist oder der Auftragnehmer dies aus anderen Gründen als erforderlich erscheint. Wird eine solche Verwiegung vom Auftraggeber verlangt, so wird für die Verwiegung ein entsprechender Zuschlag seitens des Auftragnehmers verrechnet. Bei Einlagerung der Ware stellt der Auftragnehmer dem Auftraggeber einen Lagerschein aus, der mit Unterzeichnung für beide Parteien verbindlich wird. Der Lagerschein hat keinen Wertpapiercharakter, er ist daher weder beifähig, verpfändbar noch übertragbar.

The principal confirms that no goods are handed over that are subject to export or import restrictions and that they are not sanctioned goods or, in the case of transports to sanctioned countries, "dual-use" goods.

If the goods contain special tracking devices, this must be explicitly notified to the contractor in writing prior to the transport.

The contractor is entitled to select the flight route and the carrier freely according to capacity and availability. The contractor does not guarantee a fixed spot on a particular flight. The contractor is not liable if a flight selected by the contractor is cancelled due to weather conditions, force majeure, strikes, riots, acts of nature, embargoes, civil unrest, hostilities, wars, epidemics, pandemics, terrorism or governmental warnings.

The contractor does not assume any liability or guarantee for a specific sequence in which goods are cleared. No items may be handed over that are sensitive to the change in altitude.

All deadlines, in particular deadlines for giving notice of defects and for assessing damages, limitations of liability and exclusions of liability apply without exception, insofar as this is legally permissible. Declarations of value/declarations of interest are not possible without exception; any kind of declaration of value/declaration of interest will be rejected. In the case of air freight transports within the scope of the Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention-MC), the maximum liability limits according to Article 22 MC apply without exception and regardless of the degree of fault; an increase or waiver of these liability limits is not possible under any circumstances, nor do the provisions in these GTC lead to an extension of liability as per the MC. For this reason, transport insurance is recommended. However, the contractor will only take out transport insurance if the principal has given a written order to this effect.

## 27. Special additional provisions for storage services

In addition to the general terms and conditions set out above, the following provisions are additionally agreed for warehousing transactions:

The storage fee must be agreed prior to takeover and charged per month or part thereof. The storage and retrieval charges for a single storage procedure and a single retrieval procedure, insurance premiums and the like are included in the storage fee.

The contractor is not liable:

- for the contents of containers of any kind, whose packing and unpacking has not been accepted in writing in the contract;
- for damage resulting from the natural or defective nature of the goods, such as breakage of or damage to marble slabs, glass, porcelain, mirrors, incandescent bodies, stucco frames, lighting fixtures, lampshades, stoves and mechanical works, unless the contractor is proven to be grossly negligent;
- for damage such as excessive stress on furniture, loosening of glues, cracking or dulling of the polish, oxidation, internal spoilage, leakage or leaking as well as effects of the weather;
- for functional damage to electrical appliances;
- for damage caused by explosive, flammable, radiant, self-igniting, toxic, corrosive substances, oils and greases;
- for damage caused by burglary, extortion or robbery;
- for damage due to defective packaging, missing handling instructions, missing markings;
- the packaging must ensure that the goods are properly packed for years;
- If goods remain in the warehouse longer than agreed, the contractor is not obliged to repack the goods - in such a case, the customer must either commission the repackaging or provide appropriate packaging himself;
- for rust, mice, rat and moth damage, woodworm, mould;
- for indirect damage, consequential damage, damage caused by delay, loss of profit, claims for reduction in value and contractual penalties;
- for dents on furniture and damage due to temperature fluctuations or the influence of humidity;

Furthermore, the contractor is exempt from liability if the loss, damage or delay was caused by fault of the entitled party, by an instruction of the entitled party for which the contractor is not responsible, by special defects of the goods or by circumstances which the contractor could not avoid and the consequences of which the contractor could not prevent.

The number, type and external quality of the stored goods accepted by the contractor is exclusively determined by the warehouse inventory.

The contractor is only liable for damage which can be proven to have been caused by the contractor through intent or recklessness and with the knowledge that damage would probably occur. Unless otherwise expressly agreed in writing, the contractor is only commissioned to store the goods that have been handed over. Additional services including, in particular, repackaging, transport, special handling, documentation/inventory, etc. will only be provided by the contractor on the basis of a separate written agreement. When taking over the goods for storage, the contractor only checks the external condition and, if reasonable, the number of packages, but not the contents of containers or packed goods. The contractor is not obliged to check the content, properties, weight, value, number, markings and packaging of the goods. The obligation to pack the goods properly and in a manner suitable for storage and to affix the necessary markings and consignment information (addresses) is the sole responsibility of the principal.

The principal has to compile an inventory in advance of storage and send the inventory list to the contractor. If the contractor does not receive a corresponding inventory list from the principal, which the contractor is only obliged to check and confirm with regard to correctness following a written order from the principal, then liability on the part of the contractor, in particular for incompleteness, loss and damage, is completely excluded.

The contractor only carries out a superficial inspection of the external condition of the goods when they are stored and, provided the principal has informed him in advance, of the number of packages. Weighing of the goods during storage and retrieval only takes place if this is expressly requested by the principal, is necessary for official handling or if the contractor deems this necessary for other reasons. If the principal requests such weighing, the contractor charges a corresponding surcharge for the weighing. Upon storage of the goods, the contractor will issue a warehouse receipt to the principal, which will become binding for both parties upon signature. The warehouse receipt does not have the character of a security, it is therefore neither lendable, pledgeable nor transferable.

Unless specifically agreed in the contract, the contractor is not obliged, but is entitled at his own free discretion, to pay freight charges, customs duties, taxes, etc. for the account and risk of the principal. The contractor is allowed to rely on the information provided by the principal. The latter is liable for all consequences of an incorrect or incomplete declaration, including taxes, duties and penalties. The principal must immediately reimburse the amounts advanced by the contractor together with interest on arrears and a handling fee.

**Together in motion.**

Der Auftragnehmer ist vorbehaltlich einer speziellen vertraglichen Vereinbarung nicht verpflichtet, aber nach seinem eigenen freien Ermessen berechtigt, auf Rechnung und Risiko des Auftraggebers Frachtgebühren, Zölle, Steuern, etc. zu bezahlen. Der Auftragnehmer darf sich dabei auf die Angaben des Auftraggebers verlassen. Dieser haftet für alle Folgen einer unrichtigen oder unvollständigen Deklaration, einschließlich Steuern, Zölle und Strafen. Der Auftraggeber hat die vom Auftragnehmer ausgelegten Beträge nebst Verzugszinsen und einer Bearbeitungsgebühr unverzüglich zu vergüten.

Die Lagerung erfolgt nach freiem Ermessen des Auftragnehmers in betriebseigenen oder fremden Lagerräumen oder auch im Freien.

Ohne besonderen schriftlichen Auftrag ist der Auftragnehmer zur Vornahme von Arbeiten zur Erhaltung oder Bewahrung des Gutes oder seiner Verpackung nicht verpflichtet. Ist der Auftraggeber in Verzug und wird das vereinbarte Entgelt auch nicht innerhalb der vom Auftragnehmer gesetzten Nachfrist beglichen, kann der Auftragnehmer nach erfolgter Verkaufsandrohung die in ihrem Besitz befindlichen Objekte, Güter und Werte ohne weitere Förmlichkeiten zur Befriedigung der Forderung verkaufen. Der formlose Verkauf kann auch dann erfolgen, wenn sich der Auftraggeber trotz durchgeführter Nachforschungen nicht ermitteln lässt. Güter die wertlos sind oder binnen eines Monats nicht verkauft werden können, dürfen auf Kosten des Auftraggebers entsorgt werden. Für den Pfand- oder Selbsthilfe-Verkauf kann der Auftragnehmer in allen Fällen eine Verkaufsprovision von 10% des Bruttoerlöses berechnen.

#### **28. Datenschutz**

Der Auftragnehmer erbringt seine Leistungen in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden nationalen Datenschutzbedingungen der Datenschutz-Grundverordnung VO (EU) 2016/679, jeweils gültige Fassung (DS-GVO). Der Auftragnehmer ist kein Auftragsverarbeiter im Sinne des BDSG oder der DS-GVO. Soweit der Auftragnehmer vom Versender personenbezogene und sonstige Daten erhält, werden diese ausschließlich zur Erfüllung der Leistungsverpflichtungen (z.B.: Transport, Ablieferung, Lagerung) verwendet, andernfalls bedarf es einer gesonderten Vereinbarung zwischen den Parteien. Im Zuge der Erfüllung der Leistungserbringung kann eine Weitergabe der personenbezogenen Daten (z.B. an Subunternehmer, Tochtergesellschaften, Behörden, Zoll) erforderlich sein. Details zur Verwendung der personenbezogenen Daten sind im "Datenschutzhinweis gemäß DS-GVO" geregelt. Der Versender bestätigt die "Datenschutzhinweise" vom Auftragnehmer erhalten zu haben. Diese können auch jederzeit unter [www.lagermax.com](http://www.lagermax.com) eingesehen werden. Der Versender erbringt seine Leistungen im Rahmen des Vertrages ebenfalls in Übereinstimmung mit den geltenden nationalen Datenschutzbedingungen der DS-GVO. Insbesondere stellt der Versender sicher, dass die von ihm an den Auftragnehmer übermittelten personenbezogenen Daten durch den Auftragnehmer im oben beschriebenen Umfang und dem dort geregelten Zweck verwendet werden dürfen. Dies gilt auch, wenn die personenbezogenen Daten nicht direkt beim Betroffenen erhoben worden sind. Der Auftragnehmer kann sich somit auf die Zulässigkeit der Verwendung der übermittelten personenbezogenen Daten ohne weitere Prüfung seitens des Auftragnehmers im oben beschriebenen Umfang verlassen. Der Versender stellt den Auftragnehmer von jeglicher Inanspruchnahme durch Dritte im Zusammenhang mit einer Nutzung der Daten im beschriebenen Umfang frei - auch von jeglicher Inanspruchnahme aufgrund in- oder ausländischer Datenschutzgesetze oder DS-GVO sowie sonstigen Ansprüchen der Aufsichtsbehörden.

#### **29. AGB Vereinbarung**

Diese Vereinbarung der vorstehenden allgemeinen Geschäftsbedingungen ist auch ohne Bestätigung durch den Auftraggeber gültig.

Storage takes place at the contractor's discretion in the company's own or external storage facilities or in the open air.

In the absence of a special written order, the contractor is not obliged to undertake any work to preserve or conserve the goods or their packaging. If the principal is in default and the agreed remuneration is also not paid within the period of grace set by the contractor, the contractor may, after threatening to sell, sell the objects, goods and values in his possession without further formalities to satisfy the claim. The informal sale can also take place if the principal cannot be identified although enquiries have been carried out. Goods that are worthless or cannot be sold within one month may be disposed of at the principal's expense.

In all cases, the contractor may charge a sales commission of 10% of the gross proceeds for the sale of a pledge or the self-help sale.

#### **28. Data protection**

The contractor provides his services in accordance with the applicable national data protection conditions of the General Data Protection Regulation (EU) 2016/679, as amended from time to time (GDPR). The contractor is not a processor within the meaning of the Federal Data Protection Act (BDSG) or the General Data Protection Regulation (GDPR). If the contractor receives personal and other data from the consignor, such data is only used for the fulfilment of the service obligations (e.g.: transport, delivery, storage), otherwise a separate agreement between the parties is required. In the course of fulfilling the service provision, it may be necessary to pass on personal data (e.g. to subcontractors, subsidiaries, authorities, customs). Details on the use of personal data are regulated in the "Data protection notice according to GDPR". The consignor confirms having received the "Data Protection Notice" from the contractor. These can also be viewed at any time at [www.lagermax.com](http://www.lagermax.com). The consignor also provides their services as part of the contract in accordance with the applicable national data protection conditions of the GDPR. In particular, the consignor ensures that the personal data transmitted by them to the contractor may be used by the contractor to the extent described above and for the purpose regulated therein. This also applies if the personal data has not been collected directly from the person concerned. The contractor can therefore rely on the legitimacy regarding the use of the transmitted personal data to the extent described above without further verification on the part of the contractor. The consignor indemnifies the contractor against any claims by third parties in connection with any use of the data to the extent described - including any claims based on domestic or foreign data protection laws or the GDPR as well as other claims by regulatory authorities.

#### **29. GTC Agreement**

This agreement of the general terms and conditions set out above is valid even without confirmation by the principal.