

**Allgemeine Auftrags- und Transportbedingungen („AGB“) der cargo-partner GmbH Deutschland (CP) als Auftragnehmer**

**1. Geltung der AGB**

Diese Allgemeinen Auftrags- und Transportbedingungen („AGB“) gelten für sämtliche Verträge mit CP als Auftragnehmer und zwar unabhängig von der Art des Geschäftes, der Art der Leistung sowie der Art der Verrichtung. Cargo Partner (CP) bietet ausschließlich auf Basis dieser AGB sowie (subsidiär) der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) in der jeweils geltenden Fassung, (im Internet abrufbar in deutscher und englischer Fassung unter [DSL.V. ADSp - Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen](#)). Diese AGB gelten auch für künftige Geschäfte, selbst wenn nicht mehr auf sie Bezug genommen wird. Sämtliche Angebote von CP erfolgen daher auf Basis dieser Geschäftsbedingungen. Diese AGB berühren nicht die Geltung von Konventionen in ihrer jeweils gültigen Fassung, soweit deren Bestimmungen zwingend eine abweichende Regelung vorschreiben, wie zum Beispiel die CMR oder der COTIF/CIM o.ä. Geschäftsbedingungen des Auftraggebers gelten nicht, und zwar auch dann nicht, wenn ihnen nicht ausdrücklich von CP widersprochen wird.

**2. Angebote von CP**

Alle Angebote von CP basieren auf aktuellen Tarifen, Wechselkursen, Zahlungs- und Transportbedingungen und sind freibleibend, d. h. bis zum Vertragsschluss (Bestätigung des jeweils einzelnen Auftrages durch CP) unverbindlich. Alle Angebote stehen unter dem Vorbehalt zugänglicher und kalkulierter Transportrouten. 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. Aufgrund der täglich auftretenden starken Schwankungen des Dieselpreises, orientiert sich das Angebot des Auftragnehmers am variablen Durchschnittspreis für Dieseldieselfkraftstoffe, gemäß dem Oil Bulletin der EU Kommission ([Weekly Oil Bulletin \(europa.eu\)](#)) 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. Liegekosten, Umliegekosten, Standgelder, Umschlagskosten, Detention, Demurrage und übliche Zuschläge (z.B. BAF-Zuschläge etc) sind nicht im Frachtpreis inbegriffen und werden gesondert weiterverrechnet. Während die überwiegenden Kosten nach Aufwand berechnet werden, besteht für Detention und Demurrage regelmäßig eine feste Rate, auf die wir in unserem Angebot hinweisen.

Transportbeschränkungen, insbesondere solche, die nach der Absendung der Güter auftreten, können zusätzliche Kosten verursachen (d. h. Liegekosten, Umliegekosten, Standgelder, Umschlagskosten, Detention, Demurrage etc.) und werden, außer in Bezug auf Detention und Demurrage, nach Aufwand in Rechnung gestellt. Derartige Kosten sind im Angebot /Frachtpreis nicht enthalten. Sofern kein ausdrücklicher schriftlicher Hinweis des Auftraggebers (Wampflicht des Auftraggebers) erfolgt, geht CP davon aus, dass es sich bei den Transportgütern ausnahmslos um nicht gefährliche harmlose Handelsgüter handelt, die transportgerecht verpackt sind und der Wert des gesamten Frachtgutes 12€/kg nicht übersteigt. Angebote sind vertraulich und ausschließlich für den jeweiligen Adressaten bestimmt. Unbefugte Weitergabe an Dritte kann mit einer Vertragsstrafe in der Höhe von EUR 10.000,- (vorbehaltlich darüberhinausgehenden Schadensersatzes) sanktioniert werden. CP ist bei der Erstellung von Offerten nicht zur Überprüfung von Angaben des Auftraggebers oder Empfängers verpflichtet. Mitgeteilte Preise basieren auf den ungeprüften Angaben und können sich aufgrund der tatsächlichen Eigenschaften beförderter Güter (z.B. Dimension, Gefahrgut, usw.) ändern. Der Auftraggeber hat CP auf allfällige Gefahren oder gesetzliche Verbote (z.B. Ex-/Importbeschränkungen, Sanktionen, Beschränkungen im Zusammenhang mit Außenwirtschaftsgesetzen und sonstigen öffentlich-rechtlichen Regelungen, Immaterialgüterrechte, usw.) im Zusammenhang mit seinen Gütern und der Beförderungstrecke bzw. den Empfängern hinzuweisen und haftet der Auftraggeber für alle diesbezüglichen Schäden. Im Falle rechtlicher Unklarheiten oder Risiken (insb. auch mangelnder Versicherungsdeckung) ist CP nicht verpflichtet die Dienstleistungen aus- bzw. fortzuführen.

**3. Transportbehinderungen**

Bei Transportbehinderungen (Verkehrsbeschränkungen, Störungen der Schieneninfrastruktur, Autobahnsperrern, Terminalüberlastungen etc) kann die Ausführung der Transportleistung ganz oder teilweise eingestellt werden. Der Auftraggeber muss über derartige Hindernisse informiert werden und gegebenenfalls entsprechende Weisungen erteilen.

**4. Frachtbrief**

Der Auftraggeber ist verpflichtet einen Frachtbrief zu erstellen und die erforderlichen Eintragungen vorzunehmen. Der Auftraggeber haftet für unrichtige oder unvollständige Eintragungen im Frachtbrief bzw. Angaben in Transportaufträgen und Begleitpapieren. CP ist berechtigt Frachtdokumente auszustellen und zu versenden und handelt in diesem Fall im Namen und auf Risiko des Auftraggebers bzw. dessen Beauftragten.

**5. Be- und 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

**General Terms and Conditions of Order and Transport ("GTC") of Cargo Partner (CP) as Contractor**

**1. Validity of the GTC**

These General Terms and Conditions of Contract and Transport ("GTC") apply to all contracts made with CP as contractor, irrespective of the type of transaction, the type of service and the type of performance. Cargo Partner (CP) operates exclusively on the basis of these GTC and (secondary) the General German Forwarders' Terms and Conditions (ADSp) in the respectively valid version, (available on the Internet in German and English at <https://www.dslv.org/de/adsp>). These GTC also apply to future transactions, even if no further reference is made to them. All offers made by CP are therefore made on the basis of these GTC. These GTC do not affect the validity of any conventions in their currently valid version, provided that their provisions mandatorily prescribe a deviating regulation, such as the CMR or the COTIF/CIM or similar. The principal's terms and conditions do not apply, even if they are not explicitly contradicted by CP.

**2. Offers from CP**

All offers made by CP are based on current tariffs, exchange rates, payment and transport conditions and are without engagement, i.e. non-binding until the conclusion of the contract (confirmation of the respective individual order by CP). All offers are subject to accessible and calculated transport routes. 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. Carriers are selected at the discretion of the contractor. Due to the significant daily fluctuations regarding the price of diesel the contractor's offer is based on the variable average price for diesel according to the EU Commission's Oil Bulletin ([Weekly Oil Bulletin \(europa.eu\)](#)) on the day the offer is submitted. The contractor therefore reserves the right to add surcharges on account of rising diesel prices. All surcharges mentioned are valid until revoked and subject to the introduction of further surcharges. Demurrage costs, detention costs, standing fees, handling costs, detention and usual surcharges (e.g. BAF fees etc.) are not included in the freight price and will be charged separately according to the expenses incurred. While the majority of costs are calculated on a time and material basis, there is a regular fixed rate for detention and demurrage, to which we refer in our offer.

Transport restrictions, in particular those that occur after the goods have been dispatched, may result in additional costs (i.e. both fees, diversion costs, demurrage, cargo handling charges, detention, etc.) and will, except in case of Detention and Demurrage, be invoiced according to the time and effort involved. Such costs are not included in the offer/freight price. Unless the principal explicitly indicates otherwise in writing (principal's duty to warn), CP assumes that the goods to be transported are, without exception, non-hazardous, harmless commercial goods which are packaged appropriately for transport and that the value of the total freight does not exceed €12/kg. Offers are confidential and exclusively intended for the respective addressee. Unauthorised disclosure to third parties may be sanctioned with a fine of EUR 10 000.- (subject to further damages). CP is not obliged to verify information provided by the principal or consignee when preparing quotations. Prices quoted are based on unchecked information and may change due to the actual characteristics of the goods transported (e.g. dimensions, dangerous goods, etc.). The principal must inform CP of any dangers or legal prohibitions (e.g. export/import restrictions, sanctions, restrictions in connection with foreign trade laws and other regulations subject to public law, intellectual property rights, etc.) in connection with the goods and the transport route or the consignees, and the principal is liable for all damage in this respect. In the event of legal ambiguities or risks (in particular insufficient insurance cover), CP is not obliged to perform or continue the services.

**3. Transport obstructions**

In the event of transport obstructions (traffic restrictions, disruptions to the rail infrastructure, motorway closures, terminal congestions, etc.), the execution of the transport service may be suspended in whole or in part. The principal must be informed of such circumstances and if necessary issue appropriate instructions.

**4. Consignment note**

The principal is obligated to issue a consignment note and to make the necessary entries. The principal is liable for incorrect or incomplete entries in the consignment note or information in transport orders and accompanying documents. CP is entitled to issue and forward freight documents, and acts in this case on behalf of and at the risk of the principal or his agent.

**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 loading and unloading is actually carried out by an assisting party of the contractor in individual cases, 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

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 ist. Bei der Beladung von Straßenfahrzeugen/Anhängern/Wechselladungen hat der Auftraggeber die Einhaltung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Bestimmungen sowie die transportgerechte Verladung und Ladungssicherung zu gewährleisten. Auch für derartige Leistungen (Verpackungsleistungen, Verstaутungsleistungen, Containerstufung, Ladungssicherung etc) kommen ausdrücklich die Bestimmungen der ADSp zur Anwendung. Darüber hinaus ist der Auftragnehmer nicht zur temperaturmäßigen Kontrolle der Ware verpflichtet. Der Auftraggeber ist bei temperaturgeführten Transporten dazu verpflichtet, die Ware ordnungsgemäß vorzukühlen.

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Sendungen unter anderem auch im sogenannten Expressdienst/Massen-Sammelverkehr versendet werden. Die Verpackung muss daher auch für derartige Sendungen transport- und beanspruchungsgerecht sein. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Auftraggeber vor Übergabe an den Auftragnehmer die Transporttauglichkeit der Warenverpackung unter Berücksichtigung dieser Versandungsart zu prüfen hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Collis und Sendungsstücke als Sammelladung transportiert und innerhalb von Depots und Umschlagplätzen sortiert und befördert werden können. Die Verpackung ist so zu beschaffen, dass die Güter bei einer Mindestfallhöhe diagonal aus 80 cm nicht beschädigt werden. Im täglichen Transportgeschäft kommt es zu häufigen Umladungen, um die Effizienz gewährleisten zu können. Der Auftragnehmer ist nicht zur Untersuchung sowie zur Durchführung von Maßnahmen zur Erhaltung des Gutes und seiner Verpackung verpflichtet. Dies obliegt ausschließlich dem Auftraggeber. Waren, deren Lage beim Transport nicht verändert werden darf (z.B. aufrechtstehende-Beförderung); diesbezügliche Paketkennzeichnungen sowie sonstige am Packstück angebrachte allgemeine Warnhinweise (z. B. „Nicht kippen“, „Zerbrechen!“ etc.) bleiben unberücksichtigt und begründen keine Verpflichtung für den Auftragnehmer.

Gegenstände aus Glas oder andere zerbrechliche Gegenstände: Diese müssen in einen Behälter aus Metall, Holz, widerstandsfähigem Plastikmaterial oder festem Karton verpackt werden, wasser mit Papier, Holzwolle 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.

Flüssigkeiten und leicht schmelzbare Stoffe: Diese 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 Außenbehälters muss so befestigt werden, dass er sich nicht von selbst lösen kann.

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 somit in Abwesenheit von Mitarbeitern des Empfängers), vereinbart. In diesen Fällen erfolgt die Ablieferung zwangsläufig ohne entsprechende Übernahmestätigung 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 versperbares 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.

**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 € 12,- pro Kilogramm überschreitet, es sich um Gefahrgut, Abfall handelt, eine besondere Diebstahlsgefahr mit dem Frachtgut verbunden ist. Darüber hinaus muss der Auftraggeber den Auftraggeber über eine besondere Empfindlichkeit des Gutes und die richtige Handhabung (z.B. Transporttemperatur etc.) informieren. Der Auftraggeber bestätigt in seinem Unternehmen einen

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. When loading road vehicles/trailers/swap bodies, the principal must ensure that the provisions of the road police and motor vehicle law are complied with and that the goods are loaded and secured in a manner suitable for transport. The provisions of the ADSp also expressly apply to such services (packaging services, stowage services, container stuffing, load securing, etc.). Furthermore, the contractor is not obliged to check the temperature of the goods. In the case of temperature-controlled transports, the principal is obliged to properly precool the goods.

It is expressly pointed out that the consignments are also sent in the so-called express service/groupage. The packaging must therefore also be suitable for these types of consignments in terms both of transport and stress. It is explicitly pointed out that the principal must check the suitability of the packaging for transport of the goods, taking into account this type of shipment, before handing over the goods to the contractor. It must be taken into account that the collis and consignment pieces can be transported as a groupage and sorted and transported within depots and transshipment points. The packaging must be such that the goods are not damaged when dropped diagonally from a minimum height of 80 cm. In the daily transport business, frequent reloading is necessary to ensure efficiency. The contractor is not obliged to inspect or carry out measures to preserve the goods and their packaging. This is the sole responsibility of the principal. Goods whose position should not be changed during transport (e.g. upright transport); in this regard package labels as well as other general warnings attached to the package (e.g. "Do not tip", "Fragile" etc.) will be disregarded and do not constitute an obligation for the contractor.

Glassware or other fragile objects: These 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.

Liquids and easily fusible substances: These need to be placed in 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 to prevent it from coming off on its own.

Deliveries in the absence of the consignee/outside the operating 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 that the goods may be damaged or lost after such a 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. Additional claims for damages remain unaffected by this.

**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 € 12 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 may only be offered to the

Gefahrgutbeauftragten zu haben und alle gefahrgutsrelevanten 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 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 gefahrgutsrechtlichen 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, Luftfracht

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 von 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.

## 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 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.

## 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:

- Beförderung in offenen Fahrzeugen
- 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, der zufolge sie gänzlichem oder teilweisem 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 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 (zB in Häfen) oder anderen Fällen höherer Gewalt gehindert (Force Majeure) und liegt die Abwendung dieser Hindernisse nicht in unmittelbarem 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

contractor for carriage, irrespective of whether they appear in official or unofficial, international or national codes or agreements, if their nature, type, name, labelling and classification have previously been communicated to the contractor in writing 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 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 which it commissions.

## 9. Declaration of value, special delivery interest, air freight

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 expressly stated that any kind of disclosure of an order value, value of goods (etc.) - by whatever means (in invoices, orders, delivery notes, offers, etc.) - does not in any case constitute an agreement on a declaration of value or interest, even if the contractor does not expressly object. 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.

## 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, fines, expenses and damages incurred or suffered. The principal undertakes to comply with all foreign trade regulations of the countries concerned and of the European Union; particularly in regard to the import and export of goods subject to authorisation, including so-called dual use goods.

## 11. Damages/liability

If loss or damage to the goods is not externally visible, the shipper or principal is responsible for proving 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:

- transportation in open vehicles
- 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 sender 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 scorching;
- 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 sender 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 and port congestion constitute a case of force majeure.

Sofern in diesen Bedingungen nichts anderes geregelt ist und keine internationalen transportrechtlichen Übereinkommen zwingend zur Anwendung gelangen, ist die Haftung des Auftragnehmers wie folgt beschränkt:

-	Verlust, Beschädigung des Gutes: 2 SZR pro Kilogramm des beschädigten oder in Verlust geratenen Gutes
-	Verspätungsschäden zB auf Grund Ladefristüberschreitungen, Lieferfristüberschreitungen: in Höhe der halben Fracht
-	Sonstige Schäden: € 5.000,- pro Schadenfall

Sämtliche Fristen, insbesondere Rüge- und Schadensfeststellungsfristen, Haftungsbegrenzungen und Haftungsausschlüsse gelten ausnahmslos, soweit dies gesetzlich zulässig ist, es sei denn, der Auftraggeber, Berechtigter bzw. Anspruchsteller weist nach, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Auftragnehmers zurückzuführen ist, 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 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 Schieneninfrastruktur nicht durchführbar bzw. verzögert wird.

## 12. Lieferfristen

Angegebene Be- und Entladetermine (auch ETA, ETD etc) sind keine Fristen gem. Frachtrecht, sondern nur ungefähre Richtwerte/Regellaufzeiten und können daher vom Auftragnehmer nicht garantiert werden. 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, es sei denn der Auftragnehmer hat diese Fristen „krass grob fahrlässig“ versäumt. Be- und Entladetermine bzw. Lieferfristen liegen nur dann vor, wenn darüber eine Vereinbarung auf einer schriftlichen Urkunde getroffen wurde, die von beiden Parteien wirksam unterfertigt wurde. Die Lieferfrist ruht an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

## 13. Lademitteltausch

Ein Lademitteltausch wird nur so weit möglich und zumutbar und nur bei ausdrücklichem schriftlichem Auftrag, bei Zahlung eines gesonderten und auf den Lademitteltausch gemiddelten Zuschlages von zumindest 10 % der Fracht durchgeführt. Der Auftragnehmer übernimmt keine Rückführungspflicht hinsichtlich von 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

Genannte Preise sind exklusive Umsatzsteuer und sonstiger Abgaben oder Gebühren. Falls nicht anders schriftlich vereinbart, sind Rechnungen sofort nach Erhalt fällig. Im Falle vereinbarter Zahlungsziele kann CP die Durchführung weiterer Leistungen von der Einhaltung eigenständig festgesetzter Kreditlimits abhängig machen. Einwendungen gegen Rechnungen sind mit der konkreten Beanstandung spätestens innerhalb von vierzehn Tagen schriftlich an CP zu übermitteln, widrigenfalls die Rechnung als dem Grunde und der Höhe nach anerkannt gilt. Zinsen und Betriebskosten im Verzugsfall trägt der Auftraggeber. Der Anspruch auf Zahlung der Fracht entsteht mit Ablieferung des Frachtgutes. Der Auftragnehmer gewährt dem Auftraggeber ein Zahlungsziel von 10 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 iHv 9 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz. Darüber hinaus hat der Auftraggeber sämtliche aufgelaufenen Mahnspesen sowie die mit der Betreibung der offenen Forderung verbundenen Kosten zur Gänze zu tragen.

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 and port congestion constitute a case of force majeure.

Unless otherwise provided in these Conditions and no mandatory international transport conventions apply, the contractor's liability is limited as follows:

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

All deadlines, in particular deadlines for giving notice of defects and for assessing damage, limitations of liability and exclusions of liability apply without exception, to the extent permitted by law, unless the principal, entitled party or claimant proves that the damage is attributable to an act or omission on the part of the contractor which was committed either with the intention to cause such damage or recklessly and in the awareness that such damage would likely occur. The burden of proof for this qualified degree of fault lies with the claimant. 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 is not feasible or is delayed due to problems with the rail infrastructure.

## 12. Delivery deadlines

Specified loading and unloading dates (also ETA, ETD etc.) are not deadlines according to freight law, but rather approximate guidelines/standard transit times and can therefore not be guaranteed by the contractor. Claims for exceeding performance deadlines (of any kind whatsoever) will not be accepted by the contractor - nor will any costs be accepted for any consequential damages due to delays or late payment surcharges for late submission of documents. The contractor's liability for exceeding loading deadlines/for not adhering to "loading windows" is generally excluded, unless the contractor has "grossly and negligently" missed these deadlines. Loading and unloading deadlines or delivery deadlines are only applicable if they have been agreed upon in a written document that has been validly signed by both parties. Delivery deadlines are suspended on Saturdays, Sundays and public holidays.

## 13. Exchange of loading equipment

The exchange of loading equipment will only be carried out to the extent possible and reasonable and only upon express written order, upon payment of a separate surcharge of at least 10 % of the freight, dedicated to the exchange of loading equipment. The contractor does not assume any obligation to return pallets, loading equipment 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 signor'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 equipment" 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 equipment which has not been exchanged due to the consignee's fault will also not be exchanged and returned at the consignee's premises.

## 14. Payment claim

Prices quoted are exclusive of VAT and other taxes or fees. Unless otherwise agreed in writing, invoices are due immediately upon receipt. In the event of agreed payment terms, CP is entitled to make the performance of further services dependent on the observance of independently established credit limits. Objections to invoices must be submitted to CP in writing with the specific complaint within fourteen days at the latest. Failure to do so will result in the invoice being deemed to have been accepted in terms of its merits and amount. Interest and collection costs in the event of default will be borne by the principal. The claim for payment of the freight arises upon delivery of

## 15. Transportversicherung

Da die Haftung des Auftragnehmers beschränkt ist, wird die Eindeckung einer Transportversicherung empfohlen. Eine Transportversicherung wird allerdings nur über ausdrücklichen schriftlichen Auftrag eingedeckt.

## 16. Besetzung, Fahrzeug, Routen

Die vom Auftragnehmer eingesetzten Fahrzeuge werden grundsätzlich mit 1 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 Auftragnehmer 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.

## 17. 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.

## 18. Standgeld - LKW

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 Auftragnehmer auch dann zu, wenn den Auftraggeber kein Verschulden treffen sollte. Ein Standgeldanspruch entsteht, wenn eine Wartezeit/Standzeit von 1,5 Stunden insgesamt überschritten wird. Im Falle eines Sondertransports gebührt dem Auftragnehmer ein Standgeld in Höhe von € 600,- pro Tag (bei einer Standzeit von unter 24 Stunden mindestens € 120,- pro Stunde).

## 19. Aufrechnung

Der Auftraggeber ist nicht berechtigt, Frachtkürzungen vorzunehmen oder mit Gegenforderungen gegenüber Ansprüchen des Auftragnehmers aufzurechnen. Es gilt ausnahmslos ein Aufrechnungs- und Zurückbehaltungsverbot zu Gunsten des Auftragnehmers.

## 20. Multimodal, Container, Terminals, See, Vorlauf, Nachlauf etc.

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 BL) 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 (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) die Voraussetzungen für die Inrechnungstellung von Demurrage- oder Detentionkosten (bzw. Standgelder, Stehkosten etc.) entstehen, sind diese vom Auftraggeber an den Auftragnehmer zu erstatten, es sei denn, der Anfall dieser Kosten wurde vom Auftragnehmer vorsätzlich oder bewusst leichtfertig verschuldet. Wie zuvor bezeichnet, werden Detention-, und Demurragekosten nicht zur Auslage, sondern in Höhe der vom Auftragnehmer bezeichneten Rate abgerechnet. Soweit (für den Auftragnehmer zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe unverherrschbare 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,

the goods. The contractor grants the principal a payment term of 10 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 shall be entitled to interest at a rate of 9 percentage points above the base rate. Furthermore, the principal must bear all accrued reminder fees as well as the costs associated with the collection of the outstanding debt in full.

## 15. 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.

## 16. Staffing, vehicle, routes

The vehicles employed by the contractor are generally dispatched with one 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 in 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.

## 17. 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 arising from the present contract against the principal. 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.

## 18. Demurrage/detention

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 a special transport, the contractor is entitled to a demurrage charge of € 600 per day (in the event of a standing time of less than 24 hours, at least € 120 per hour).

## 19. Offsetting

The principal is not entitled to make freight deductions or to set off counterclaims against claims of the contractor. Without exception, offsetting and retention in favour of the contractor is prohibited.

## 20. Multimodal, container, terminals, sea, pre-carriage, on-carriage etc.

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 ("BL" 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), the contractor will invoice these in addition. 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 the requirements to charge demurrage or detention costs (or standing fees, idle costs, etc.) are fulfilled 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 deliberately or recklessly responsible for the incurring of these costs. As stated above, detention and demurrage costs are not charged on an out-of-pocket basis, but at the rate specified by the contractor. 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,

Wechsel des Lösschafens, 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 (BL 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 Geruchskontaminationer, Temperatureinstellung, Reinheit etc zu prüfen. Im Falle von Beanstandungen sind diese umgehend schriftlich / elektronisch an den Auftragnehmer zu melden. Unterbleibt eine solche Meldung, gilt/gelten der/die Container als unbeschädigt und für die Beladung 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 Retournierung der Leercontainer im inngereinigten Zustand an den vom Verfrachter/Auftragnehmer angeführten Ort innerhalb von 2 Tagen verantwortlich. Wenn die Container nicht innerhalb von 2 Tagen retourniert werden, haftet der Auftraggeber für Verspätung und Liegegeld nach den geltenden Sätzen für Containerverzögerungsgebühr bzw. Containermiehe (demurrage, detention, etc.) sowie zusätzlich für sonstige Schäden und Kosten aufgrund dieser nicht oder 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, zB Zoll) angefallenen/entstanden sind. Im Übrigen hat der Auftraggeber den Auftragnehmer für alle Aufwendungen/Standgeld und sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit Standzeiten etc. verschuldensunabhängig freizustellen und die vereinbarten Demurrage /Detention Beträge zu zahlen.

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 (SPM 15) zu beachten. Derartige Leistungen (Verpackungsleistungen, Verstaumungsleistungen etc) übernimmt der Auftragnehmer nur über ausdrücklichen schriftlichen Auftrag und zusätzliches Entgelt. Auch für derartige Leistungen gelten ausdrücklich die Bestimmungen der ADSP als vereinbart. Bei Importaufträgen ist seitens des Auftraggebers darauf zu achten, dass abgangsentgelt (durch den Lieferanten des Auftragebers) 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.

## 21. Paketsendungen und Sammelgutverkehr

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

- unzureichend verpackte Güter,
- Sendungen mit falschen oder unvollständigen Versanddaten, nicht übertragene 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 Bетаubungsmittel,
- Edelmetalle und -steine, echter Schmuck und echte
- Kunst-, Kunst- und Sammlergegenstände, Antiquitäten,
- Kredit-, Bank- und Bankomatkarten
- Valoren der Klasse I (Aktien, Wertpapiere, Frachtbriefe, Hypothekbriefe, Pfandbriefe, Sparbücher)

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 (BL 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. 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 they have been cleaned inside. If the containers are not returned within 2 days, the principal is liable for delay and demurrage according to the applicable rates for container delay charges or container rental (demurrage, detention, etc.) as well as for any other damages and costs resulting from such failure to return or late return, including damages and costs incurred by the carrier or its agent in retrieving the containers. In the event that the contractor 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 addition, the principal is required to indemnify the contractor irrespective of fault for all cost standing fees and other expenses in connection with standing times, etc and payment of the agreed demurrage / detention charges.

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.

The contractor will only provide such services (packaging services, stowage services, etc.) on the basis of an express written order and additional compensation. The provisions of the ADSP are also expressly agreed for such services.

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 data 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.

## 21. Parcel shipments and groupage

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 import 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, bank and debit cards

- Valoren der Klasse II (Bargeld, Dividendscheine, 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 Folgegeschäden 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 lizenzierter 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 Fremdstützung 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.

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 Ausnahmefällen 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 Aufwendungsersatz 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 Aufwendungsersatz 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 Inkennsetzen des Auftragnehmers. Bei Versendungen ins EU-Ausland obliegt die Erfüllung der Nachweispflichten im Zusammenhang mit der Umsatzsteuerbefreiung für innergemeinschaftliche Lieferungen dem Auftraggeber.

## 22. Bahntransporte, Terminals

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, Umladungskosten, Standgelde, Umschlagkosten 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. Der Auftraggeber ist dafür verantwortlich, dass entladene Wagen und Ladeeinheiten vollständig geleert und gereinigt zurückgegeben werden. Er haftet auch für 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

- 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 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 sender. 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.

## 22. Rail transport, terminals

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. The principal is responsible for ensuring that unloaded wagons and loading units are returned completely emptied and cleaned. The principal is also liable for failures/actions/omissions of the consignee.

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 (CP) 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.).

Auftraggeber haftet und hat den Auftragnehmer (CP) von allen Schadenersatzansprüchen freizustellen, wenn es im Zusammenhang mit diesem Wagen/Container zu Schäden kommt (zB Schäden an der Schieneninfrastruktur, Verspätungsschäden etc.).

Mit Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen den Auftragnehmer aus dem Beförderungsvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist – unabhängig vom Grad des Verschuldens – erloschen. Die Ansprüche erlöschen nur dann nicht

a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten mit einer Tabbestandsaufnahme nach dem Vorbild des Artikels 42 CIM festgestellt worden ist;

b) bei äußerlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er die Feststellung wie in Artikel 42 CIM sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes verlangt und außerdem beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes und der Ablieferung entstanden ist;

c) bei Überschreitung der Lieferfrist, wenn der Berechtigte binnen 21 Tagen seine Ansprüche gegen den Auftragnehmer geltend gemacht hat.

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 (CP) 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 weiterzurechnen. Dieser Anspruch steht dem Auftragnehmer unabhängig vom Verschulden des Auftragnehmers 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.

Sofem 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 Untervermöchtigten 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.

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.), Fällen 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. Der Auftragnehmer ist auch von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung aus

Upon acceptance of the goods by the authorised party, all claims against the contractor arising from the contract of carriage expire in the event of partial loss, damage or exceeding of the delivery deadline - regardless of the degree of fault. The claims do not expire only in the following cases

a) in the case of partial loss or damage, if the loss or damage was ascertained before acceptance of the goods by the entitled party by means of a factual report in accordance with the provisions of Article 42 CIM;

b) in the case of damage which is not apparent and which was not ascertained until after acceptance of the goods by the entitled party, if that party requests an assessment as per Article 42 CIM immediately after discovery of the damage and not later than seven days after acceptance of the goods and also proves that the damage occurred in the period between taking over of the goods and delivery;

c) in the case of exceeding the delivery deadline, if the entitled party has asserted their claims against the contractor within 21 days.

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 transhipped 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 (CP) 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 prepare all freight documents and the RID classification properly and truthfully. 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. 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:

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 Geschäftsgewinnen), 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 Transportbehältnisse, 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.

Im Falle einer bis zur Stornierung bereits erbrachten Leistung (Lehrumfuhr, Containertransport, Handling, Standgeld etc.) hat der Auftraggeber diese Leistung zu bezahlen. Im Falle einer Stornierung ist eine Konventionalstrafe verschuldensunabhängig LH. 80 % der vereinbarten Fracht zu bezahlen. Der Auftraggeber garantiert die Einhaltung sämtlicher infolge kommander Bestimmungen. Bei der Verladung gefährlicher Güter sind Bestimmungen über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter sowie insbesondere die "Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)", Anhang C zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) sowie die Bestimmungen des GGBG und ADR einzuhalten.

## 23. Reklamationen

Sind Verluste oder Schäden des Gutes äußerlich nicht erkennbar, obliegt dem Versender bzw. Auftraggeber der Nachweis, dass der Verlust oder die Beschädigung während des Haftungszeitraumes eingetreten ist. Äußerlich erkennbare Schäden sind sofort bei Ablieferung, äußerlich nicht erkennbare Schäden unverzüglich nach Entdeckung, spätestens jedoch binnen sieben Tagen gegenüber CP schriftlich geltend zu machen. Bei Nichteinhaltung dieser Fristen tritt der Anspruchsverlust ein. Bei allen Transporten, egal auf welchem Transportmittel (somit auch bei Nachlauftransporten auf der Straße) ist Folgendes zu beachten: Mit Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen CP aus dem Beförderungsvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist – unabhängig vom Grad des Verschuldens – erloschen. Die Ansprüche erlöschen nur dann nicht

- bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten mit einer Tatbestandsaufnahme nach dem Vorbild des Artikels 42 CIM festgestellt worden ist;
- bei äußerlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er die Feststellung wie in Artikel 42 CIM sofort nach der

a) 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 on railway wagons are not considered to be carried in open wagons; if the sender 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 defects to the packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage in the absence of or defects to the packaging;
- loading of the goods by the sender or unloading by the consignee;
- the natural characteristics of certain goods which render them liable to total or partial loss or damage, in particular through breakage, rust, inner 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 sender and the carrier contained in the consignment note, must be carried out under escort, if the loss or damage has arisen 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 below in this chapter. 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 conventions is not possible.

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

In the event of a service already provided up to the time of cancellation (empty transfer, container transport, handling, demurrage, etc.), the principal must pay for the service. In the event of cancellation, a contractual penalty of 80 % of the agreed freight must be paid irrespective of fault. The principal ensures compliance with all relevant regulations. When loading dangerous goods, regulations regarding the national and international transport of dangerous goods and in particular the "Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)", Appendix C to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) as well as the provisions of the Carriage of Dangerous Goods Act (GGBG) and ADR must be observed.

## 23. Complaints

If the loss of or damage to the goods is not externally visible, the burden of proof that the loss or damage occurred during the period of liability lies with the sender or principal. Externally visible damage must be reported in writing to CP immediately upon delivery, externally visible damage immediately upon discovery, but within seven days at the latest. Failure to comply with these deadlines will result in loss of the claim. The following must be observed for all transports, regardless of the means of transport (thus also for on-carriage transports by road): Upon acceptance of the goods by the entitled party, all claims against CP arising from the contract of carriage for partial loss, damage or exceeding of the delivery deadline are expired -irrespective of the degree of fault. Claims do not expire only in the following cases

- in the case of partial loss or damage, if the loss or damage has been established before the acceptance of the goods by the entitled party through a statement of facts in accordance with the model of Article 42 CIM;
- in the case of damage which is not externally visible and which was not detected until after acceptance of the goods by the entitled party, if the entitled party requests assessment as per Article 42 CIM immediately after the damage is detected and not later than seven days after acceptance of the goods and in

Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes verlangt und außerdem beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes und der Ablieferung entstanden ist;

c) bei Überschreitung der Lieferfrist, wenn der Berechtigte binnen 21 Tagen seine Ansprüche gegen CP geltend gemacht hat.

## 24. Stauung/Sicherung

CP ist zur Be- bzw. Entladung und transportgerechten Stauung/Sicherung des Transportgutes nicht verpflichtet, es sei denn, dies wird ausdrücklich (schriftlich) durch eine beidseitig unterfertigte Erklärung vereinbart. CP haftet nicht für Schäden, die während des Be- oder Entladevorganges oder aufgrund einer mangelhaften Verpackung, Stauung, Sicherung entstanden bzw. auf Umstände beim Be- oder Entladevorgang zurückzuführen sind.

## 25. Keine Haftung bei Verwendung offener Wagen

Die Haftung von CP für Schäden im Zusammenhang mit der Verwendung von offenen Wagen ist ausgeschlossen (Schäden an Containern, Straßenfahrzeugen, Anhängern, Wechsellaufbauten etc.). Dies gilt auch ohne entsprechenden Vermerk im Frachtbrief und ohne Zuschlag zur Fracht.

## 26. Standgeld

CP ist berechtigt, ein angemessenes, d.h. ortsübliches Standgeld pro angefangener Stunde, geltend zu machen, sofern die entstandene Wartezeit/Stehtzeit auf Handlungen oder Unterlassungen zurückzuführen ist, die aus der Sphäre des Empfängers, des Absenders, von Behörden (zB Zollbehörden) oder des Auftraggebers stammen und dabei ortsübliche, geschäftsbliche Zeitraum überschritten wird. Der Auftraggeber haftet auch für sämtliche Standzeiten, insbesondere auch bei verspätetem Eintreffen an den Übernahmestellen. CP ist berechtigt sämtliche Kosten im Zusammenhang mit Verspätungen bzw. Standzeiten an den Auftraggeber laut Auslage bzw. im ortsüblichen Umfang weiter zu verrechnen. Dieser Anspruch steht CP unabhängig vom Verschulden des Auftraggebers oder anderer Personen zu.

## 27. Freistellung von Forderungen

Von Forderungen (welcher Art auch immer), Zölle, Steuern und sonstige Abgaben, die an CP gestellt werden, hat der Auftraggeber CP über Aufforderung sofort zu befreien.

## 28. Informationspflicht des Auftraggebers

Der Auftraggeber verpflichtet sich sämtliche Frachtdokumente und die RID-Klassifizierung ordnungsgemäß und wahrheitsgetreu zu erstellen. Der Auftraggeber hat CP 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.

## 29. Abwicklung des Zolles durch CP

Verzollungen werden von CP nur über ausdrücklichen schriftlichen Auftrag durchgeführt. Sofern CP auf Grund einer derartigen schriftlichen Vereinbarung zur zollmatischen Abwicklung beauftragt wird, handelt CP in Zollangelegenheiten als direkter Vertreter des Auftraggebers. CP 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 zollmatischen Abwicklung des Gutes, sowie die gegebenenfalls erforderlichen Begletpapiere vollständig und rechtzeitig an CP zu übermitteln.

## 30. Absenderhaftung

Der Absender haftet für alle Kosten und Schäden, die dem Beförderer dadurch entstehen, dass a) die Angaben des Absenders im Frachtbrief unrichtig, ungenau oder unvollständig sind oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle stehen, oder b) der Absender die in gesetzlichen Bestimmungen (zum Beispiel im ADR/RID etc.) vorgeschriebenen Angaben unterlassen hat.

Trägt CP auf Verlangen des Absenders Angaben in den Frachtbrief ein, wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der CP hierbei im Namen des Absenders gehandelt hat.

Hat der Absender die in gesetzlichen Bestimmungen (zum Beispiel im ADR/RID etc.) vorgeschriebenen Angaben unterlassen, so kann CP das Gut jederzeit, wie es die Umstände erfordern, ausladen, vernichten oder unschädlich machen, ohne dass Ersatz zu leisten ist, sofern er nicht bei Übernahme des Gutes Kenntnis von seiner gefährlichen Beschaffenheit hatte.

Der Absender haftet CP für alle durch das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit der Verpackung des Gutes verursachten Schäden und Kosten.

Der Absender hat dem Frachtbrief die Urkunden beigegeben, die für die vor der Ablieferung des Gutes zu erfüllenden zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften notwendig sind, oder diese Urkunden CP zur Verfügung zu stellen und diesem alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen. CP ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob diese Urkunden und Auskünfte richtig und ausreichend sind. Der Absender haftet CP für alle aus dem Fehlen, der Unvollständigkeit oder

addition proves that the damage occurred in the period between acceptance of the goods and delivery;

c) if the delivery deadline has been exceeded, if the entitled party has asserted his claims against CP within 21 days.

## 24. Stowage/securing

CP is not obliged to load, unload or stow or secure the transported goods in a manner suitable for transport, unless this is expressly agreed (in writing) in a declaration signed by both parties. CP is not liable for damage occurring during the loading or unloading process or due to inadequate packaging, stowage, securing or due to circumstances during the loading or unloading process.

## 25. No liability for the use of open wagons

CP's liability for damage in connection with the use of open wagons is excluded (damage to containers, road vehicles, trailers, swap bodies etc.). This also applies without a corresponding note in the consignment note and without a surcharge on the freight.

## 26. Demurrage

CP is entitled to charge an appropriate demurrage fee, i.e. a demurrage fee customary for the location per started hour, if the waiting or standing time is due to actions or omissions on the part of the consignee, the consignor, the authorities (e.g. customs authorities) or the principal and exceeds the period customary for the location and business. The principal is also liable for all standing times, especially in the event of late arrival at the points of handover. CP is entitled to charge all costs in connection with delays or standing times to the principal based on actual expenses or to the extent customary for the location. CP is entitled to this claim irrespective of the fault of the principal or other persons.

## 27. Release from claims

Upon request, the principal must immediately release CP from claims (of any kind whatsoever), customs duties, taxes and other charges imposed on CP.

## 28. Duty to supply information on the part of the principal

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

## 29. Customs clearance by CP

Customs clearance will only be carried out by CP upon express written order. If CP is commissioned to carry out customs clearance on the basis of such a written agreement, CP acts as the principal's direct representative in customs matters. CP is entitled to appoint a secondary representative to carry out the customs formalities. The principal must provide CP with all the necessary information and documents, in particular for the preparation of the consignment note and the customs clearance of the goods, as well as any accompanying documents that may be required, in full and in a timely manner.

## 30. Sender's liability

The sender is liable for all costs and damages incurred by the carrier because a) the information given by the sender in the consignment note is incorrect, inaccurate or incomplete or is not supplied in the designated space, or b) the sender has omitted the particulars prescribed by legal provisions (for example in ADR/RID etc.).

If CP enters information in the consignment note at the request of the sender, it is presumed, until proven otherwise, that CP has acted on behalf of the sender.

If the sender has failed to provide the information required by legal provisions (e.g. ADR/RID, etc.), CP may at any time, and as circumstances may require, unload, destroy or render the goods harmless without being liable for compensation, provided that CP was not aware of the dangerous nature of the goods when taking them over.

The sender is liable to CP for all damage and costs caused by the absence or defectiveness of the packing of the goods.

The sender must enclose with the consignment note the documents required to comply with customs or other administrative regulations prior to delivery of the goods, or make these documents available to CP and provide CP with all necessary information. CP is not obligated to verify whether these documents and information are correct and sufficient. The sender is liable to CP for all

Unrichtigkeit der Urkunden und Auskünfte entstehenden Schäden, es sei denn, dass CP ein Verschulden trifft.

Der Absender hat für eine den zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entsprechende Verpackung und Bedeckung der Güter zu sorgen. Hat der Absender die Güter nicht gemäß diesen Vorschriften verpackt oder bedeckt, so kann CP dies besorgen; die entstandenen Kosten belasten das Gut.

CP hat Anspruch auf Erstattung der Kosten, die ihm dadurch entstehen, dass er Weisungen einholt oder ausführt, es sei denn, dass er diese Kosten verschuldet hat. Wenn aus irgendeinem Grund vor Ankunft des Gutes die Ablieferung unmöglich wird bzw. sonstige Ablieferungshindernisse eintreten kann CP das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen; nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet. CP hat sodann das Gut für den Verfügungsberechtigten zu verwahren. Er kann es jedoch auch einem Dritten anvertrauen und haftet dann nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Das Gut bleibt mit den aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüchen sowie mit allen anderen Kosten belastet. CP kann, ohne Weisungen des Verfügungsberechtigten abzuwarten, den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn es sich um verderbliche Waren handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die Kosten der Verwahrung in keinem Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Er kann auch in anderen Fällen den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn er innerhalb einer angemessenen Frist gegenteilige Weisungen des Verfügungsberechtigten, deren Ausführung ihm billigerweise zugemutet werden kann, nicht erhält. Wird das Gut auf Grund der Bestimmungen dieses Artikels verkauft, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Wenn diese Kosten höher sind als der Erlös, kann CP den Unterschied beanspruchen. Art und Weise des Verkaufes bestimmen sich nach den Gesetzen oder Gebräuchen des Ortes, an dem sich das Gut befindet.

### 31. Warnpflicht, außenwirtschaftsrechtliche Vorschriften

Der Auftraggeber hat CP in geschäftsüblicher Weise rechtzeitig auf alle öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen aufmerksam zu machen, die mit dem Besitz, der Innehabung bzw. der Beförderung des Gutes verbunden sind. 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. Für sich aus einer Missachtung von öffentlich-rechtlichen, insbesondere der außenwirtschaftsrechtlichen Vorschriften ergebenden Schäden hält der Auftraggeber die CP schad- und klaglos. Den Auftraggeber trifft darüber hinaus eine Warnpflicht hinsichtlich besonderer Eigenschaften des Frachtgutes.

### 32. Zustimmung zur Datenverarbeitung/Datenschutz

Mit einer Beauftragung von CP erklärt sich der Auftraggeber einverstanden, dass seine Daten innerhalb der CP Gruppe elektronisch verarbeitet werden sowie dass er von CP telefonisch kontaktiert und über Angebote, Produkte und Leistungen informiert wird. Diese Zustimmung kann jederzeit widerrufen werden. Auf der CP Website informiert CP detailliert über die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit deren Leistungen gemäß DSGVO und die den Betroffenen zustehenden Rechte. Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten erfolgt dabei stets unter Beachtung aller jeweils geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen.

Innerhalb des Unternehmens der CP erhalten diejenigen Stellen bzw. MitarbeiterInnen personenbezogene Daten, die diese zur Erfüllung der vertraglichen und/oder gesetzlichen Pflichten sowie zur Wahrung berechtigter Interessen von CP benötigen. Darüber hinaus erhalten von uns beauftragte Auftragsverarbeiter bzw. eigenständig Verantwortliche personenbezogene Daten, sofern sie diese zur Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgabe benötigen. Alle Daten werden von CP streng vertraulich behandelt und ohne rechtliche Basis nicht an Dritte weitergegeben.

### 33. Verjährung

Sämtliche Ansprüche gegen CP verjähren, unabhängig vom Grad des Verschuldens, in sechs Monaten. Die Verjährung beginnt mit der Kenntnis des Berechtigten von dem Anspruch, spätestens jedoch mit der Ablieferung des Gutes.

### 34. Anwendbares Recht

Das Vertragsverhältnis sowie sämtliche aus der Erfüllung dieses Vertragsverhältnisses resultierende Haftungen unterliegen deutschem Recht mit Ausschluss der Bestimmungen des IPR sowie des UN-Kaufrechts.

### 35. Gerichtsstand

Für sämtliche Streitigkeiten zwischen den Streitparteien im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung, einschließlich von Streitigkeiten über den wirksamen Bestand dieser Vereinbarung, sowie von Streitigkeiten im Zusammenhang mit in Ausführung dieser Vereinbarung geschlossenen Einzelvereinbarungen gilt folgendes: es wird die ausschließliche Zuständigkeit des sachlich jeweils in Betracht kommenden Gerichts für Hamburg (Deutschland) vereinbart, sofern nicht zwingende zweiseitige Bestimmungen diese Regelung nichtig machen sollten.

Der Vertragspartner erklärt sich damit einverstanden, keine Klage vor einem anderen Gericht zu erheben, und erklärt sich damit einverstanden, die angemessenen Anwaltskosten und die Kosten der CP für die Beseitigung einer bei einem anderen Gericht eingereichten Klage zu tragen.

damages resulting from the absence, incompleteness or incorrectness of the documents and information, unless CP is at fault.

The sender must ensure that the goods are packed and covered in accordance with customs or other administrative regulations. If the sender has not packed or covered the goods in accordance with these regulations, CP may arrange for this; the resulting costs are debited to the goods.

CP is entitled to reimbursement of the costs incurred by obtaining or carrying out instructions, unless CP is at fault for these costs. If, for any reason, delivery becomes impossible before the arrival of the goods or other obstacles to delivery arise, CP may unload the goods immediately at the expense of the person authorised to dispose of them; after unloading the carriage is deemed to be completed. CP must then hold the goods in safe custody for the person authorised to dispose of them. However, CP may entrust it to a third party and is then only liable for the careful selection of the third party. The goods remain subject to the claims arising from the consignment note and to all other costs. CP may, without waiting for instructions from the person authorised to dispose of the goods, arrange for the sale of the goods if they are perishable goods or if the condition of the goods justifies such a measure or if the costs of storage are disproportionate to the value of the goods. In other cases, CP may also arrange for the sale of the goods if CP does not receive instructions to the contrary from the person authorised to dispose of the goods within a reasonable period of time, and which CP can reasonably be expected to carry out. If the goods are sold on the basis of the provisions of this article, the proceeds after deducting the costs charged on the goods must be made available to the person authorised to dispose of them. If these costs are higher than the proceeds, CP may claim the difference. The manner of sale is determined by the laws or customs of the place where the goods are located.

### 31. Duty to warn, foreign trade regulations

The principal is obligated to inform CP in due time and in a businesslike manner of all obligations under public law which are connected with the possession, the holding or the transport of the goods. 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. The principal holds CP harmless and indemnifies CP for any damage resulting from a violation of public law, especially of foreign trade regulations. Furthermore, the principal has a duty to warn regarding special characteristics of the cargo.

### 32. Consent to data processing/data protection

Upon commissioning CP, the principal agrees to the electronic processing of their data within the CP Group and to being contacted by CP via telephone to receive information about offers, products and services. This consent may be revoked at any time. On the CP website, CP provides detailed information on the processing of personal data in connection with its services in accordance with the GDPR and the rights to which data subjects are entitled. The collection, processing and use of personal data always takes place in compliance with all applicable data protection regulations.

Within the CP company, only those departments and employees who need personal data to fulfil their contractual and/or legal obligations and to protect the legitimate interests of CP receive such data. In addition, commissioned data processors or independent data processors receive personal data to the extent that they require it for the fulfilment of their respective tasks. All data is treated as strictly confidential by CP and is not passed on to third parties without a legal basis.

### 33. Statute of limitations

All claims against CP are subject to a limitation period of six months, irrespective of the degree of fault. The statute of limitations may begin at the time the entitled party becomes aware of the claim, at the latest, however, upon delivery of the goods.

### 34. Applicable law

The contractual relationship as well as all liabilities resulting from the fulfilment of this contractual relationship are subject to German law with the exclusion of the provisions of the IPR and the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods.

### 35. Place of jurisdiction

All disputes between the parties in connection with this agreement, including disputes about the effective existence of this agreement, as well as disputes in connection with individual agreements concluded in execution of this agreement, are subject to the following: the exclusive jurisdiction of the competent court regarding the subject matter in question for Hamburg (Germany) is agreed, unless mandatory bilateral provisions should render this regulation null and void.

The contracting party agrees not to bring an action before another court and agrees to bear the reasonable attorney's fees and CP's costs for the removal of an action brought before another court.

### 36. Vertragssprache

Die Vertragssprachen sind Englisch und Deutsch. Im Falle von Widersprüchen und/oder Auslegungsschwierigkeiten ist die deutsche Fassung maßgeblich. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen dieser Bedingungen berührt die Wirksamkeit im Übrigen nicht. Ein-, oder mehrmaliger Verzicht auf die Geltendmachung von Rechten berührt nicht den Bestand dieser Rechte.

### 37. Whistleblowing

Wenn Sie Kenntnis von jeglichem Fehlverhalten, Verstößen oder illegalen Handlungen haben, melden Sie dies bitte über die Website [whistleblowing](#) oder senden Sie eine detaillierte Beschreibung an die E-Mail-Adresse [whistleblowing@cargo-partner.com](mailto:whistleblowing@cargo-partner.com).

### 36. Contractual language

The contractual languages are English and German. In the event of contradictions and/or difficulties of interpretation, the German version prevails. The ineffectiveness of individual provisions of these terms and conditions does not affect the validity of the remaining provisions. A single or multiple waivers to assert rights do not affect the existence of these rights.

### 37. Whistleblowing

If you are aware of any misconduct, violations or illegal acts, please report them via the [whistleblowing website](#) or send a detailed description to the email address [whistleblowing@cargo-partner.com](mailto:whistleblowing@cargo-partner.com).