

## Allgemeine Geschäftsbedingungen der Österreichischen Donaulager GmbH als Auftragnehmer für Transportleistungen

### 1. Gültigkeit

Diese allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) gelten für sämtliche Transportleistungen, die die Österreichische Donaulager GmbH als beauftragte Spediteurin oder Frachtführerin (im Folgenden kurz „Auftragnehmer“ genannt) für ihren Vertragspartner (im Folgenden kurz „Auftraggeber“ genannt) erbringt bzw. besorgt. Der Auftraggeber erklärt sich einverstanden, dass diese AGB, in welche unter [www.donaulager.at/agb](http://www.donaulager.at/agb) jederzeit eingesehen werden kann, für alle künftigen Geschäfte, unabhängig von einer nochmaligen ausdrücklichen Bezugnahme, gelten, insbesondere bei mündlichen, telefonischen oder fernschriftlichen Aufträgen. Abweichende Bedingungen des Auftraggebers, die vom Auftragnehmer nicht ausdrücklich (schriftlich) anerkannt werden, sind unwirksam, auch wenn ihnen nicht ausdrücklich widersprochen wird. Der Auftraggeber kann sich keinesfalls auf eigene AGBs stützen, selbst wenn diese in Aufträgen enthalten wären. Es kommen keine diesen „Donaulager-Transport-AGB“ und den AÖSp widersprechende Bedingungen des Auftraggebers zur Anwendung.

Für Lagerleistungen, welche durch den Auftragnehmer erbracht werden, gelten die spezielleren „Donaulager Lager-AGB“ [www.donaulager.at/agb](http://www.donaulager.at/agb).

### 2. Angebot

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

Es wird ausdrücklich Wertbeständigkeit der angebotenen und/oder vereinbarten Preise des Auftragnehmers vereinbart. Als Maß zur Berechnung der Wertbeständigkeit dient der von Statistik Austria monatlich verlaubliche Verbraucherpreisindex 2020 oder der an seine Stelle tretende Index. Ausgangsbasis für die Wertsicherung ist die zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses gültige Indexzahl des Verbraucherpreisindex 2020.

Aufgrund der täglich auftretenden starken Schwankungen des Dieselpreises, orientiert sich das Angebot des Auftragnehmers am variablen Durchschnittspreis für Dieselmotorkraftstoffe, gemäß dem vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlichten Treibstoffpreis (Treibstoffpreise aktuell (bmk.gv.at)) 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.

### 3. Gültigkeit der AÖSp

Ergänzend gelten die allgemeinen österreichischen Spediteurbedingungen (AÖSp) (mit Ausnahme der §§ 39-41 AÖSp) in der jeweils geltenden Fassung, veröffentlicht im Amtsblatt zur Wiener Zeitung 1947/184, zuletzt geändert durch Amtsblatt zur Wiener Zeitung 1993/68 (im Internet in Englisch und Deutsch abrufbar unter Allgemeine Österreichische Spediteurbedingungen (AÖSp) – WKO.

Der Auftraggeber deklariert sich als Verbotskunde gem. §§ 39 ff AÖSp. Die AÖSp gelten auch im Verhältnis zu ausländischen Auftraggebern.

### 4. Gültigkeit von Konventionen

Die Vereinbarung dieser AGB berührt nicht die Geltung von Konventionen in ihrer jeweils gültigen Fassung soweit deren Bestimmungen zwingend eine abweichende Regelung vorschreiben, wie zum Beispiel die CMR.

### 5. Be- Entladung

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

## General terms and conditions of the Österreichische Donaulager GmbH as Contractor for transport services

### 1. Validity

These general terms and conditions (GTC) apply to all transport services provided or procured by Österreichische Donaulager GmbH as the commissioned freight forwarder or carrier (hereinafter referred to as the “contractor”) for their contractual partner (hereinafter referred to as the “principal”). The principal agrees that these general terms and conditions, which can be viewed at [www.donaulager.at/terms-conditions](http://www.donaulager.at/terms-conditions) at any time, apply to all future business transactions, irrespective of any further explicit reference, in particular in the case of orders placed verbally, by telephone or by telex. Differing terms and conditions of the principal which are not explicitly recognized (in writing) by the contractor are invalid, even if they are not explicitly rejected. Under no circumstances can the principal rely on his own general terms and conditions, even if these would be included in orders. No terms and conditions of the principal that contradict these “Donaulager-Transport-GTC” and the AÖSp are applicable.

For storage and warehousing services provided by the Contractor, the more specific “Donaulager Warehouse GTC” shall apply [www.donaulager.at/terms-conditions](http://www.donaulager.at/terms-conditions).

### 2. Offer

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

It is expressly agreed that the prices offered and/or agreed by the Contractor shall remain stable in value. The consumer price index 2020 published monthly by Statistik Austria or the index replacing it shall serve as a measure for calculating the stable value. The starting point for value stability is the index figure of the consumer price index 2020 valid at the time of conclusion of the contract.

Due to the strong daily fluctuations in the price of diesel, the contractor’s offer is based on the variable average price for diesel fuel according to the fuel price published by the Federal Ministry for Climate Protection, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (Treibstoffpreise aktuell (bmk.gv.at)) on the day the offer is submitted. The contractor therefore reserves the right to charge surcharges due to rising diesel prices.

All surcharges mentioned are valid until revoked and subject to the introduction of further surcharges.

### 3. Validity of the AÖSp

In addition, the General Austrian Forwarders’ Terms and Conditions (AÖSp) (with the exception of paragraphs 39-41 AÖSp) apply in their currently valid version, published in the Official Gazette of the Wiener Zeitung 1947/184, last amended by the Official Gazette of the Wiener Zeitung 1993/68, available at Allgemeine Österreichische Spediteurbedingungen (AÖSp) – WKO.

The principal declares himself to be a waiver customer (“Verbotskunde”) according to §§ 39 ff AÖSp. The AÖSp also apply in relation to foreign principals.

### 4. Validity of conventions

The agreement of these terms and conditions does not affect the validity of conventions in their currently valid version as far as their provisions mandatorily prescribe a deviating regulation, such as the CMR.

### 5. Loading and unloading

It is the principal’s own responsibility to ensure that the loading and unloading of the freight is carried out. Damage caused by circumstances during loading or unloading falls exclusively within the principal’s liability; this also applies if the principal is not in a contractual relationship with the actual loader/unloader. If in an individual case the loading and unloading is actually carried out by a vicarious agent of the contractor, this agent is regarded as a vicarious agent of the principal. The responsibility for loading and unloading always lies with the principal without exception. The principal must ensure that the cargo is secured in accordance with the regulations, complies with the statutory provisions and, in addition, is secured and stowed in a way that is safe for traffic and operation. The obligation to secure the load is the sole responsibility of the principal, even if the goods have been loaded by the truck driver. The principal assures that the packaging is suitable for transport. The provisions of the AÖSp also explicitly apply to such services (packaging services, stowage services, container stuffing, load securing).

verladen worden ist. Der Auftraggeber versichert, dass die Verpackung transportgerecht ist. Auch für derartige Leistungen (Verpackungsleistungen, Verstaueleistungen, Containerstuffing, Ladungssicherung) kommen ausdrücklich die Bestimmungen der AÖSp zur Anwendung.

Der Auftragnehmer ist daher unter anderem nicht verpflichtet, vor Durchführung des Transports alle Schadensquellen zu eruieren, die Transporttauglichkeit der Verladung/Stauung sowie der Verpackung zu kontrollieren, im Vorfeld vom Auftraggeber Verladepläne einzuholen oder physikalische Berechnungen zur Ladungssicherung und Belastbarkeit durchzuführen, das Verladeschema zu überprüfen und überhaupt zu überprüfen, ob der Transport gemäß dem Verladeschema gefahrenfrei durchgeführt werden kann. Alle diese Verpflichtungen fallen ausnahmslos in die Verantwortung des Auftraggebers und hat der Auftraggeber den Auftragnehmer im Fall der Beschädigung des Fahrzeugs aufgrund Nichteinhaltung einer dieser Pflichten vollkommen schad- und klaglos zu halten.

Darüber hinaus ist der Auftragnehmer nicht zur temperaturmäßigen Kontrolle der Ware verpflichtet. Der Auftraggeber ist bei temperaturgeführten Transporten dazu verpflichtet, die Ware ordnungsgemäß vorzukühlen.

Sofern der Auftragnehmer mit dem Transport eines oder mehrerer Container beauftragt wurde, gilt der gesamte Container als eine Packeinheit und schuldet der Auftragnehmer lediglich die Ablieferung dieses Containers. Der Auftragnehmer haftet nicht für Verluste und Schäden an den im Container befindlichen Waren. Der Auftragnehmer haftet insbesondere nicht für Schäden die aus einer mangelhaften Verpackung, Verladung und Ladungssicherung der einzelnen Güter im Container entstehen. Der Auftraggeber ist zum sogenannten „container-stuffing“ verpflichtet. Der Auftragnehmer ist auch nicht verpflichtet die Vollständigkeit, der im Container befindlichen Waren zu überprüfen. Der Auftraggeber ist verpflichtet nur dichte, robuste und unbeschädigte Container einzusetzen. Der Auftragnehmer haftet nicht für Schäden die aus einer mangelhaften Beschaffenheit des Containers resultieren. Der Auftragnehmer ist ferner nicht dazu verpflichtet, den Container vor Übernahme auf Schäden zu untersuchen. Kühlcontainer müssen vor Übergabe an den Auftragnehmer vom Auftraggeber ordnungsgemäß und mit der richtigen Temperatur eingestellt werden.

## 6. Stornierung

Wird der Transportauftrag vom Auftraggeber storniert, steht dem Auftragnehmer eine verschuldensunabhängige Konventionalstrafe in Höhe von 80 % des Frachtpreises zu. Darüberhinausgehende Schadenersatzansprüche bleiben davon unberührt.

Der Auftragnehmer kann den Transportauftrag kostenfrei bis zu einer Stunde vor dem vereinbarten Abholtermin stornieren.

## 7. Besondere Güter

Den Auftraggeber trifft eine Warnpflicht hinsichtlich besonderer Eigenschaften des Frachtgutes. Der Auftraggeber hat daher unter anderem gesondert bekanntzugeben, wenn der Wert der Ware € 10,- pro Kilogramm überschreitet, es sich um Gefahrgut, Abfall handelt oder eine besondere Diebstahlsgefahr mit dem Frachtgut verbunden ist. Darüber hinaus muss der Auftraggeber den Auftragnehmer über eine besondere Empfindlichkeit des Gutes und die richtige Handhabung (z. B. Transporttemperatur etc.) informieren. Der Auftraggeber bestätigt in seinem Unternehmen einen Gefahrgutbeauftragten zu haben und alle gefahrgutrelevanten Daten nach ADR zu überreichen. Ware, die Gefahrgut ist oder werden kann, darf dem Auftragnehmer nur dann zur Beförderung angeboten werden, gleichgültig ob sie in offiziellen oder inoffiziellen, internationalen oder nationalen Codes oder Abkommen aufscheint, wenn vorher schriftlich ihre Art, Type, Name, Etikettierung und Klassifizierung dem Auftragnehmer 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 gefahrgutrechtlichen 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 Speditors bzw. Frachtführers walten lassen.

## 9. Wertdeklaration, besonderes Lieferungsinteresse

Eine Werterhöhung der Höchstbeträge gem. Art. 24 CMR oder ein besonderes Lieferungsinteresse gem. Art. 26 CMR können nicht vereinbart werden.

Eine Vereinbarung einer Wert- oder Interessendeklaration kann nicht vereinbart werden. Der Auftragnehmer widerspricht ausdrücklich jeder Art von Wert- oder Interessendeklaration, insbesondere solchen, die die in internationalen Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge erhöhen können. Ausdrücklich wird darauf

The Contractor is therefore not obliged, among other things, to determine all sources of damage before carrying out the transport, to check the suitability of the loading/stowage and packaging for transport, to obtain loading plans from the principal in advance or to carry out physical calculations for load securing and load capacity, to check the loading scheme and to check in general whether the transport can be carried out without risk in accordance with the loading scheme. All these obligations are the responsibility of the principal without exception and the principal must indemnify and hold the contractor completely harmless in the event of damage to the vehicle due to non-compliance with one of these obligations.

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 pre-cool the goods.

If the Contractor has been commissioned to transport one or more containers, the entire container shall be deemed to be one packing unit and the Contractor shall only owe the delivery of this container. The Contractor shall not be liable for any loss or damage to the goods contained in the container. In particular, the Contractor shall not be liable for damage resulting from inadequate packaging, loading and securing of the individual goods in the container. The Customer is obliged to the so-called „container-stuffing“. The Contractor is also not obliged to check the completeness of the goods in the container. The Customer is obliged to use only sealed, robust and undamaged containers. The Contractor shall not be liable for any damage resulting from defective condition of the container. Furthermore, the Contractor is not obliged to inspect the container for damage before taking it over. Reefer containers must be properly set at the correct temperature by the principal prior to handover to the Contractor.

## 6. Cancellation

If the transport order is cancelled by the principal, the contractor is entitled to a contractual penalty regardless of fault of 80% of the freight price. Any further claims for damages remain unaffected.

The contractor is entitled to cancel the transport order free of charge up to one hour before the agreed collection date.

## 7. Special goods

The principal is obliged to warn about special characteristics of the freight. The principal therefore must separately declare, among other things, if the value of the goods exceeds € 10,- per kilogram, if they are dangerous goods, waste or if there is a particular risk of theft associated with the freight. In addition, the principal must inform the contractor of any particular sensitivity of the goods and correct handling (e.g. transport temperature etc.). The principal confirms that he has a dangerous goods officer in his company and that he will provide all data relevant to dangerous goods in accordance with the ADR. Goods which are or may become dangerous goods can only be offered to the contractor for transport, whether they appear in official or unofficial, international or national codes or agreements, if prior written notice of their nature, type, name, labelling and classification has been given to the contractor 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 with an indication of the type and nature of the goods. The principal assures to observe and comply with all statutory provisions concerning dangerous goods.

## 8. Transfer, Subcontractors

The contractor reserves the right to pass on this forwarding or transport order to third parties - even without obtaining the prior consent of the principal. He is therefore entitled to use subcontractors. However, the contractor will exercise the diligence of a prudent freight forwarder or carrier in selecting the company he commissions.

## 9. Value declaration, special delivery interest

An increase in value of the maximum amounts according to Art. 24 CMR or a special delivery interest according to Art. 26 CMR cannot be agreed upon.

A declaration of value or interest cannot be agreed upon. The contractor explicitly objects to any kind of declaration of value or interest, in particular those which may increase the maximum limits of liability provided for in international conventions. It is explicitly pointed out that any kind of announcement of an order value, value of goods (etc.) – in any way whatsoever (in invoices, orders, delivery notes, offers etc.) – does not in any case lead to an agreement of a declaration of value or interest, even if there is no explicit objection by the contractor. It is not possible to agree on an increase or waiver of maximum limits of liability stipulated in contractual terms or in international conventions.

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 Interessendeklaration 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.

## 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.

## 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 mit einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbundenen 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 (Force Majeure) gehindert und liegt die Abwendung dieser Hindernisse nicht im unmittelbaren Machtbereich des Auftragnehmers und können sie auch nicht mit einem angemessenen wirtschaftlichen und/oder technischen Aufwand (den der Auftraggeber trägt) beseitigt oder umgangen werden, ist der Auftragnehmer für die Dauer dieses Ereignisses von der Erfüllung der von dem Force Majeure Ereignis betroffenen Vertragspflicht/en befreit. Cyber (Hacker-)Angriffe stellen einen Fall der Force Majeure dar.

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 Fracht
- Sonstige Schäden: € 5.000,- pro Schadensfall

Sämtliche Fristen, insbesondere Rüge- und Schadensfeststellungsfristen, Haftungsbegrenzungen und Haftungsausschlüsse gelten ausnahmslos, soweit dies gesetzlich zulässig ist, es sei denn, der Auftraggeber, Berechtigte 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 Gewalthandlungen, Hafen- und Terminalüberlastungen, Aufruhr, sonstige bürgerliche Unruhen, Sabotage, Entziehung

## 10. Compliance with all provisions

The principal is obliged to comply with all applicable laws, provisions and regulations as well as the provisions of customs, port and other authorities and to bear and pay all customs duties, taxes, charges, etc., as well as to reimburse all penalties, charges, expenses and damages incurred or suffered.

## 11. Damage, liability

If loss or damage to the goods is not visible from the outside, it is the responsibility of the sender or principal to prove that the loss or damage occurred during the period of liability or transport. Externally visible damage must be reported to the contractor in writing immediately upon delivery, and damage not visible from the outside immediately upon discovery, but within seven days at the latest.

The contractor shall in particular be released from liability if the loss or damage has arisen from the special risk associated with one or more of the following facts:

- carriage in open vehicles
- lack of or defective packaging in the case of goods which by their nature are exposed to loss or damage in the absence of or defective packaging;
- Loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;
- the natural condition of certain goods which exposes them to total or partial loss or damage, in particular breakage, rust, internal sp e) incorrect, inaccurate or incomplete description or numbering of packages;
- carriage of live animals;
- carriage to be performed under escort in accordance with the relevant provisions or an agreement between the consignor and the carrier included in the consignment note, when the loss or damage has arisen from a peril 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 as a result of natural disasters, war, terrorist attacks, riots, lockouts, (e.g. in ports) or other cases of force majeure and if the prevention of these obstacles is not within the Contractor's direct control and if they cannot be eliminated or circumvented with a reasonable economic and/or technical effort (borne by the Principal), the Contractor shall be released from the performance of the contractual obligation(s) affected by the force majeure event for the duration of this event. Cyber (hacker) attacks constitute a case of force majeure.

Unless otherwise provided for in these Terms and Conditions and unless international transport law conventions are mandatorily applicable, the Contractor's liability shall be limited as follows:

- Loss of, damage to the goods: 2 SDRs per kilogram of the goods damaged or lost.
- Damage caused by delay, e.g. delay in loading, delay in delivery: in the amount of the freight.
- Other damage: € 5.000,- per damage event

All time limits, in particular time limits for giving notice of defects and for assessing damage, limitations of liability and exclusions of liability shall apply without exception to the extent permitted by law, unless the principal, entitled person 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 of causing such damage or recklessly and with the knowledge that such damage would probably occur. The burden of proof for this qualified degree of fault lies with the claimant. Any liability for financial loss and penalties is also excluded. Liability is furthermore limited to pure material damage and in particular liability is excluded if damage is caused by force majeure, epidemics/pandemics (for example Covid-19 etc.), natural catastrophes, war, wars or other events. ), 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 been caused by burglary, robbery or other criminal acts of third parties. Liability is also excluded if the transport cannot be carried out.

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 wird.

## 12. Lieferfristen

Angegebene Be- und Entladetermine sind keine Lieferfristen gem. Art. 19 CMR, 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.

## 13. Lademitteltausch

Ein Lademitteltausch wird nur so weit möglich und zumutbar und nur bei ausdrücklichem schriftlichem Auftrag, bei Zahlung eines Zuschlages von 10 % der Fracht durchgeführt. Der Auftragnehmer übernimmt keine Rückführungspflicht hinsichtlich Lademittel und übernimmt auch keinesfalls das sogenannte Tauschrisiko. Für den Fall, dass – aus welchen Gründen auch immer – ein Lademitteltausch 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 Lademitteltausch vereinbart wurde, obliegt dem Auftraggeber die Besorgung eines ausreichenden Lademittelvorrats beim Empfänger. Kosten für nicht getauschte Lademittel bzw. Mehrkosten für eine spätere Abholung werden dem Auftraggeber in Rechnung gestellt. Nicht getauschte Lademittel durch Absenderverschulden werden beim Empfänger ebenfalls nicht getauscht und zurückgeführt.

## 14. Zahlungsanspruch

Der Anspruch auf Zahlung der Fracht entsteht mit Ablieferung des Frachtgutes. Der Auftragnehmer gewährt dem Auftraggeber ein Zahlungsziel von 30 Tagen netto geltend ab Abrechnungsdatum. Skontoabzüge werden vom Auftragnehmer nicht akzeptiert. Im Falle des Zahlungsverzuges stehen dem Auftragnehmer Zinsen in Höhe von 1,5 % pro Monat gemäß § 29 AÖSp zu. Darüber hinaus hat der Auftraggeber sämtliche aufgelaufenen Mahnspesen sowie die mit der Betreibung der offenen Forderung verbundenen Kosten zur Gänze zu tragen. Der Auftragnehmer verpflichtet sich nicht zur Übermittlung von originalen Transportdokumenten und darf die Fracht nicht bis zur Übermittlung von originalen Frachtdokumenten zurückbehalten werden. Es werden auch keine Bearbeitungsgebühren oder Abzüge aufgrund fehlender Originalpapiere akzeptiert.

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

Bei den eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich im Regelfall um gewöhnliche Planen-Auflieger. Um mögliche Gefahren insbesondere das Diebstahlsrisiko zu minimieren empfiehlt es sich jedoch den 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.

## 12. Delivery deadlines

Specified loading and unloading dates are not delivery deadlines according to Art. 19 CMR, but only approximate guide values/standard transit times and can therefore not be guaranteed by the contractor. Claims due to the exceeding of performance deadlines (of any kind whatsoever) are therefore not accepted by the contractor, nor are any costs for any consequential damages in the event of delays or late payment fines for documents sent too late. Any liability of the contractor for exceeding loading dates/ for failure to comply with „loading windows“ is generally excluded, unless the contractor has missed these deadlines „through gross negligence“.

## 13. Loading equipment exchange

Loading equipment will only be exchanged as far as possible and reasonable and only if an explicit written order is received and a surcharge of 10% of the freight is paid. The contractor does not assume any obligation to return loading equipment and does not at all assume the so-called exchange risk. In the event that – for whatever reason – an exchange of loading equipment is not possible with the sender or consignee, the principal is not entitled to any claims against the contractor, except in the case of intentional acts/omissions by the contractor. The liability of the contractor for „possible differences in loading equipment“ is therefore completely excluded. If an exchange of loading equipment has been agreed, it is the responsibility of the principal to procure an adequate supply of loading equipment at the consignee. Costs for loading equipment not exchanged or additional costs for later collection are charged to the principal. Loading equipment not exchanged due to the fault of the sender will also not be exchanged and returned at the consignee.

## 14. Payment claim

The claim for payment of the freight arises upon delivery of the freight. The contractor grants the principal a payment deadline of 30 days net, starting from the billing date. Discount deductions are not accepted by the contractor. In the event of default of payment, the contractor is entitled to interest at the rate of 1.5% per month in accordance with § 29 AÖSp. In addition, the principal must bear in full all dunning charges incurred as well as the costs associated with the execution of the outstanding claim. The Contractor does not undertake to transmit original transport documents and the freight may not be withheld because of missing original freight documents. Also, no handling charges or deductions due to missing original documents will be accepted.

## 15. Transport insurance

As the contractor's liability is limited, it is recommended to take out transport insurance. However, transport insurance will only be taken out if explicitly requested in writing.

## 16. Staffing, vehicle, routes

The vehicles used by the contractor are generally dispatched with one truck driver. In the event of a written agreement for 2-man staffing 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 situation of danger in European freight traffic. As a rule, the statutory driving and rest breaks can only be consumed on „conventional parking spaces“. Should the principal wish to consume the prescribed driving and rest breaks on guarded parking spaces, this must be explicitly notified to the contractor in writing in advance and can be agreed by paying a surcharge.

The vehicles used are usually ordinary tarpaulin semi-trailers. In order to minimise possible dangers, in particular the risk of theft, it is recommended, however, that the contractor be explicitly commissioned in writing and by paying a surcharge with the use of a so-called box semi-trailer, as this offers increased security.

The routes chosen by the contractor are the fastest and most cost-effective routes. Should the principal wish for a special route in order to minimise possible dangers, the contractor must also be informed of this explicitly and in writing in advance and another route can then be agreed upon against payment of a freight surcharge.

### 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. Der Auftraggeber ist berechtigt, die Ausübung des Pfandrechts zu untersagen, wenn er dem Auftragnehmer ein gleichwertiges Sicherungsmittel (z. B. Bankbürgschaft) einräumt.

### 18. Standgeld im Straßenbereich

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/Stezeit 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 in keinem Fall berechtigt, Frachtkürzungen vorzunehmen oder mit Gegenforderungen gegenüber Ansprüchen des Auftragnehmers aufzurechnen. Es gilt ausnahmslos ein Aufrechnungs- und Zurückbehaltungsverbot zu Gunsten des Auftragnehmers. Es gilt § 32 AÖSp.

### 20. Besondere Bestimmungen für Seetransporte

Die vom Auftragnehmer oder von ausgewählten Reedereien aufgeführten Zuschläge, Hafenkosten und öffentlichen Abgaben beziehen sich auf den Stand zum Zeitpunkt der Abgabe des Angebotes. Sie sind freibleibend bis zum Tag der Verschiffung (Datum B/L) und werden „vatos“ (valid at time of shipment) abgerechnet. Sollten vom Tag der Angebotsabgabe bis zur Ablieferung des Transportgutes bzw. bei Containertransporten bis zur Rückgabe der/des Container(s) von der Reederei oder sonstigen Dritten zusätzliche Zuschläge, Kosten und/oder öffentliche Abgaben erhoben werden, werden diese vom Auftragnehmer zusätzlich abgerechnet. Der Auftragnehmer wird den Auftraggeber über geänderte oder zusätzliche Zuschläge/Kosten nach Möglichkeit zeitnah informieren, ohne hierzu rechtlich verpflichtet zu sein (immer eigene Kenntnis vorausgesetzt). Solche Änderungen berechtigen den Auftraggeber nicht, von diesem Vertrag zurückzutreten. Soweit vom Zeitpunkt der Übernahme des Gutes bis zu dessen Ablieferung bzw., soweit anwendbar, Rückgabe der/des Container(s) Demurrage- oder Detentionkosten (bzw. Standgelder, Stehkosten etc.) anfallen, sind diese vom Auftraggeber an den Auftragnehmer zu erstatten, es sei denn, der Anfall dieser Kosten wurde vom Auftragnehmer vorsätzlich oder bewusst leichtfertig verschuldet. Soweit, bedingt durch den Auftragnehmer zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe unvorhersehbare Ereignisse (z. B. Insolvenz einer Reederei/eines Carriers, Einstellung oder Änderung von Liniendiensten o.ä.) der Auftragnehmer die geschuldete Leistung (unabhängig davon, ob rechtzeitig oder nicht) nur gegen Übernahme zusätzlicher Kosten, Sicherheiten etc. (z. B. Kaigebühren, Lagergelder, Umlade-, Umfuhrkosten) erbringen kann, ist der Auftraggeber verpflichtet, dem Auftragnehmer diese Kosten zu erstatten. Dies gilt auch für solche Mehrkosten, die insbesondere durch einen notwendigen Wechsel der Reederei/des Carriers, Wechsel des Lösshafens, Änderungen des Vor-/Nachlaufs etc. entstehen. Soweit die vorgenannten Ereignisse dazu führen, dass infolge der dadurch eingetretenen Marktveränderungen die Angebotspreise nicht mehr den Marktgegebenheiten entsprechen, ist der Auftragnehmer berechtigt, die angebotenen Raten für zukünftige Transporte in angemessenem Rahmen anzupassen. Der Auftragnehmer wird die Anpassung der Raten dem Auftraggeber schriftlich mitteilen. Die Anpassung kann erstmals für Transporte verlangt werden, im Rahmen derer die Verschiffung (B/L Datum) eine Woche nach dieser Mitteilung liegt. Zusätzliche Kosten, die insbesondere in Zusammenhang stehen, 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-Trailer wird keine Haftung übernommen. Soweit auftragsgemäß Leercontainer zur Beladung zur Verfügung gestellt werden („Shipper's load, stow and count“), sind diese bei Anlieferung unverzüglich auf äußerliche Unversehrtheit und Eignung zur Beladung, insbesondere Geruchskontamination, Temperatureinstellung, Reinheit etc. zu prüfen. Im Falle von Beanstandungen sind diese umgehend schriftlich/elektronisch an den Auftragnehmer zu melden. Unterbleibt eine solche Meldung, gilt/gelten der/die Container als unbeschädigt und für die Beförderung geeignet. Sodann haftet der Auftragnehmer nicht für etwaige Ladungsschäden, die infolge solcher bei Beladung vorhandener Mängel des Containers eintreten. Sofern nicht anders vereinbart, ist der Auftraggeber für die Retournierung der Leercontainer im innengereinigten 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

### 17. Rights of lien and retention

The contractor has the right of lien and the right of retention on the goods or other items in his power of disposal for all due and not due claims against the principal to which he is entitled under the present contract. If the principal does not explicitly state the owner of the goods in the consignment note when placing the order, the contractor can assume that the freight is the property of the principal. The principal is entitled to prohibit the exercise of the lien if he grants the contractor an equivalent means of security (e.g. bank guarantee).

### 18. Demurrage in road carriage

The contractor is entitled to charge the principal demurrage in the amount of € 450,- per day (at least € 100,- per hour for a standing time of less than 24 hours); the contractor is entitled to the demurrage even if the principal is not at fault. A demurrage claim arises if a waiting time/standing time of 1.5 hours in total is exceeded. In the case of special transport, the contractor is entitled to a demurrage charge of € 600,- per day (at least € 120,- per hour for a standing time of less than 24 hours).

### 19. Offsetting

Under no circumstances is the principal entitled to make freight reductions or to set-off counterclaims against claims of the contractor. Without exception, there is a ban on offsetting and retention in favour of the contractor. Section 32 AÖSp applies.

### 20. Special regulations for sea transports

The surcharges, port costs and public charges listed by the contractor or selected shipping companies refer to the status at the time of submission of the offer. They are subject to change until the date of shipment (date B/L) and are invoiced „vatos“ (valid at time of shipment). Should additional surcharges, costs and/or public charges be levied by the shipping company or other third parties from the date of submission of the offer until delivery of the transported goods or, in the case of container transports, until return of the container(s), these shall be invoiced additionally by the Contractor. The Contractor shall inform the Customer of any changed or additional surcharges/costs as soon as possible, without being legally obliged to do so (always assuming its own knowledge). Such changes shall not entitle the Customer to withdraw from this contract. Insofar as demurrage or detention costs (or demurrage charges, standing costs, etc.) are incurred from the time of acceptance of the goods until their delivery or, insofar as applicable, return of the container(s), these shall be reimbursed by the Customer to the Contractor, unless the Contractor was intentionally or deliberately reckless in causing these costs to be incurred. If, due to events unforeseeable for the Contractor at the time of the submission of the offer (e.g. insolvency of a shipping company/carrier, discontinuation or change of liner services or similar), the Contractor can only provide the service owed (irrespective of whether on time or not) against the assumption of additional costs, securities, etc. (e.g. quay dues, storage charges, reloading, transhipment costs), the Customer shall be obliged to reimburse these costs to the Contractor. This shall also apply to such additional costs which arise in particular due to a necessary change of shipping company/carrier, change of port of discharge, changes in pre-carriage/post-carriage, etc. Insofar as the aforementioned events result in the offer prices no longer corresponding to the market conditions as a result of the market changes that have occurred as a result, the Contractor shall be entitled to adjust the offered rates for future transports within reasonable limits. The Contractor shall notify the Customer in writing of the adjustment of the rates. The adjustment can be requested for the first time for transports in which the shipment (B/L date) is one week after this notification. Additional costs incurred in particular in connection with the protection and preservation of the containers and the cargo shall be borne by the Customer. The same shall apply in the event of obstacles to delivery. No liability shall be assumed for loss of or damage to goods in open wagons or open top containers, FLAT/platform containers, mafi trailers. If empty containers are provided for loading in accordance with the order („shipper's load, stow and count“), these must be checked immediately upon delivery for external integrity and suitability for loading, in particular odor contamination, temperature setting, cleanliness, etc.. In the event of complaints, these are to be reported to the contractor immediately in writing/electronically. If such a report is not made, the container(s) shall be deemed to be undamaged and suitable for transport. Then the Contractor shall not be liable for any cargo damage that occurs as a result of such defects of the container present at the time of loading. Unless otherwise agreed, the Customer shall be responsible for the return of the empty containers in internally cleaned condition to the place indicated by the carrier/contractor within 2 days. If the containers are not returned within 2 days, the Customer shall be liable for delay and demurrage according to the local and applicable rates for container delay charge (demurrage) or container rental (detention), as well as additionally for other damages and costs due to such non-return or late return, including damages and costs accrued by the Freight Forwarder or his authorized agent during the return of the containers. In case the Contractor has assumed the responsibility for the return of the empty containers, the Customer shall indemnify the Contractor for all costs, charges and expenses of any kind incurred/incurred during the return of the empty

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

Der Auftraggeber ist selbst für die ordnungsgemäße Ladungssicherung, transportrechtliche Verpackung und Verstauung im Container verantwortlich. Bei der Verwendung von Verpackungen aus Vollholz sind die International Standards vor Phytosanitary Measures (ISPM 15) zu beachten.

Derartige Leistungen (Verpackungsleistungen, Verstauungsleistungen etc.) übernimmt der Auftragnehmer nur über ausdrücklichen schriftlichen Auftrag und zusätzliches Entgelt. Auch für derartige Leistungen gelten ausdrücklich die Bestimmungen der AÖSp als vereinbart.

Bei Importaufträgen ist seitens des Auftraggebers darauf zu achten, dass abgangsseitig (durch den Lieferanten des Auftraggebers) im Rahmen der Containerbuchung sog. „carrier-owned/long-leased container“ bei der Reederei geordert werden, da nur diese nach Entladung auf der Importseite im Inland zurückgegeben werden können. Andernfalls (z. B. „short-leased-container“) muss eine Rückführung in den Seehafen zulasten des Auftraggebers erfolgen.

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

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

## 21. Besondere Bestimmungen für Luftfrachttransporte

Zusätzlich zu diesen allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten bei Luftfrachttransporten folgende Bestimmungen:

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

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

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

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

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

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

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

containers due to actions, omissions by the Customer, by a contractual partner of the Customer and third parties attributable to the Customer (consignee) and/or due to delays of any kind (also due to official acts, e.g. customs). In addition, the Customer shall indemnify the Contractor for all demurragecosts/detentioncosts/expenses/demurrage etc. irrespective of fault.

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

Such services (packaging services, stowage services, etc.) shall only be provided by the Contractor upon express written order and additional payment. The provisions of the AÖSp shall also be expressly agreed for such services. In the case of import orders, the customer must ensure that so-called „carrier-owned/long-leased containers“ are ordered from the shipping company on the departure side (by the customer's supplier) as part of the container booking, as only these can be returned inland after unloading on the import side. Otherwise (e.g. „short-leased-container“) a return to the seaport must be carried out at the expense of the customer.

If additional costs or expenses are incurred due to the SOLAS regulations, these shall be borne by the Customer.

The Contractor shall not be obliged to check the weight data of the Customer. The Contractor shall not be liable for damages (e.g. due to missed delivery deadlines) resulting from non-compliance with the SOLAS requirements, in particular due to the indication of an incorrect container weight (VGM - verified gross mass) for FCL shipments or an incorrect shipment weight for LCL shipments.

## 21. Special regulations for air freight transports

In addition to these General Terms and Conditions, the following provisions shall apply to air freight transports:

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

The Customer shall issue the air waybill, fill it in properly and shall be liable for all damages and costs incurred by the Contractor due to the deficiency of the air waybill or the information contained therein.

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

The Customer waives any claims for damages against the Contractor and its subcontractors that may possibly arise as a result of the opening, unpacking and/or packing and sealing as part of the security check described above. The Customer expressly permits the Contractor and its vicarious agents to open the packaging.

If, upon acceptance of the shipment, a discrepancy is found between the weight and/or volume and the information contained in the bill of lading, this value may be corrected by the Contractor.

The following costs and charges are not included in the freight rates: Demurrage, storage charges, pick-up, delivery, and feeder services to and from airports, insurance costs, COD charges, costs associated with customs clearance, regulatory penalties, costs incurred for repackaging or repairing defective packaging (for which, however, the Contractor is not obligated), costs of reloading or returning goods, and surcharges.

The Customer shall be liable in particular for all delay costs. The Customer shall also be liable for all costs incurred by the Contractor due to the fact that the consignments contain items whose carriage is prohibited, or the product weight, the dimensions, number of pieces are exceeded.

Temperature-sensitive and temperature-controlled goods must be packed by the Customer in such a way that the special features of the goods are taken into account and sufficient protection against the effects of temperature, which may cause damage to the cargo, is ensured. The principal shall in particular be liable for ensuring that the packaging is equipped with passive cooling mechanisms or cooling measures (the latter in particular cooling packs), if required. Goods which are sensitive to low temperatures and which must be kept at a certain temperature in the plus range must also be packed in such a way that the temperature is maintained independently of external influences, even without active external heating mechanisms. The Contractor points out that goods may be exposed to warm as well as cold temperatures over longer periods of time, in particular in the course of transshipment and handling, and that the Customer must therefore already ensure the proper temperature with appropriate packaging. The goods must therefore already maintain the desired temperature on the basis of the packaging even if the packages themselves are not in a cold store or refrigerated containers or heated containers and warehouses. Temper-

Temperaturempfindliche und temperaturgeführte Güter müssen vom Auftraggeber derart verpackt werden, dass hierdurch die Besonderheiten der Güter berücksichtigt werden und ein ausreichender Schutz gegen Temperatureinwirkungen, die zu einer Beschädigung der Fracht führen können, gewährleistet ist. Der Auftraggeber haftet insbesondere dafür, dass die Verpackung mit passiven Kühlmechanismen bzw. Kühlmaßnahmen (letztere insb. cooling packs) ausgestattet ist, wenn erforderlich. Bei Gütern, die empfindlich auf niedrige Temperaturen reagieren und eine bestimmte Temperatur im Plus-Bereich gehalten werden muss, sind ebenfalls so zu verpacken, dass die Temperatur unabhängig von äußeren Einflüssen auch ohne aktive äußere Wärme-mechanismen gewahrt bleibt. Der Auftragnehmer weist darauf hin, dass Güter insbesondere im Zuge der Umladung und des Handlings über längere Zeiträume warmen sowie kalten Temperaturen ausgesetzt sein können und daher der Auftraggeber bereits mit einer entsprechenden Verpackung die ordnungsgemäße Temperatur gewährleisten muss. Die Güter müssen daher bereits aufgrund der Verpackung auch dann die gewünschte Temperatur halten, wenn sich die Packstücke selbst nicht in einem Kühlhaus oder Kühlcontainern oder beheizten Containern und Lagerhäusern befinden. Temperaturspezifische Angaben sind dem Auftragnehmer jedenfalls im Vorfeld des Transports mitzuteilen. Ist eine aktive Kühlung oder Heizung der Ware vom Auftraggeber gewünscht, muss dies dem Auftragnehmer explizit schriftlich separat angezeigt werden.

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

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

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

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

Sämtliche Fristen, insbesondere Rüge- und Schadensfeststellungsfristen, Haftungsbegrenzungen und Haftungsausschlüsse gelten ausnahmslos, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Wertdeklarationen/Interessensdeklarationen sind ausnahmslos nicht möglich; es wird jeder Art von Wertdeklaration/Interessensdeklaration widersprochen. Die Haftungsbegrenzungen des Montrealer Übereinkommens gelten ausnahmslos bei jeder Luftfrachtbeförderung und bei jedem Grad des Verschuldens. Eine Durchbrechung der Haftungshöchstgrenzen ist nicht möglich. Aus diesem Grund wird eine Transportversicherung empfohlen. Eine Transportversicherung wird allerdings nur über schriftlichem Auftrag eingedeckt.

## 22. Besondere Bestimmungen für Bahntransporte

Zusätzlich zu diesen allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten bei Bahntransporten folgende Bestimmungen:

Die Bestimmungen der COTIF/CIM gelangen auch dann zur Anwendung, wenn deren gesetzlicher Anwendungsbereich nicht eröffnet ist. Transportbeschränkungen in betroffenen Ländern, insbesondere solche, die nach der Absendung der Güter auftreten, können zusätzliche Kosten verursachen (d. h. Liegekosten, Umleitungskosten, Standgelder, Umschlagskosten etc.) und werden nach Aufwand in Rechnung gestellt. Bei Transportbehinderungen (bsp. Störungen der Schieneninfrastruktur, etc.) kann die Ausführung der Transportleistung ganz oder teilweise eingestellt werden. Der Auftraggeber haftet für alle Schäden an Lokomotiven, Wagen, Ladeeinheiten sowie der Schieneninfrastruktur, die durch ihn oder einen von ihm beauftragten Dritten (fehlerhafte Beladung, Verpackung, Sicherung etc.) oder durch Wagen/Ladeeinheiten etc., welche vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt wurden, verursacht werden. 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 Auftraggeber haftet und hat den Auftragnehmer von allen Schadenersatzansprüchen freizustellen, wenn es im Zusammenhang mit diesem Wagen/Containern 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

ature-specific information must be communicated to the contractor in any case in advance of the transport. If active cooling or heating of the goods is desired by the Customer, this must be explicitly notified separately to the Contractor in writing.

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

If the goods contain special „tracking-devices“ for shipment tracking, this must be explicitly indicated to the contractor in writing in advance of the transport.

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

Contractor assumes no liability or warranty for any particular order of clearance of goods. No consignments shall be handed over which are sensitive to the change of altitude. All deadlines, in particular deadlines for complaints and damage assessment, limitations of liability and exclusions of liability shall apply without exception to the extent permitted by law. Declarations of value/interest are not possible without exception; any kind of declaration of value/interest is contradicted. The limitations of liability of the Montreal Convention apply without exception to any carriage by air and to any degree of fault. It is not possible to break the limits of liability. For this reason, transport insurance is recommended. However, transport insurance is covered only upon written order.

## 22. Special Regulations for Rail Transport

In addition to these General Terms and Conditions, the following provisions apply to rail transport:

The provisions of COTIF/CIM shall apply even if their legal scope of application is not opened. Transport restrictions in affected countries, in particular those occurring after the goods have been dispatched, may give rise to additional costs (i.e. demurrage, detour costs, demurrage charges, handling costs, etc.) and will be invoiced on a time and material basis. In the event of transport obstructions (e.g. disruptions to the rail infrastructure, etc.), the performance of the transport service may be suspended in whole or in part. The Principal shall be liable for all damage to locomotives, wagons, loading units as well as the rail infrastructure caused by him or a third party commissioned by him (incorrect loading, securing of packaging, etc.) or by wagons/loading units, etc. provided by the Principal. The client is responsible for ensuring that unloaded wagons and loading units are returned completely emptied and cleaned. He is also liable for failures/actions/omissions of the consignee.

Wagons, loading units, containers, wagons, tank wagons, WAB or other transport containers provided by the Customer: The Principal is obliged to comply with all regulations in question. The Principal shall ensure that the provisions of the CSG are complied with and that the wagons, loading units, containers, wagons, tank wagons, WAB or other transport containers handed over are free of defects. The Principal shall further ensure that only wagons are handed over whose keepers have joined the GCU. The Principal shall be liable and shall indemnify the Contractor against all claims for damages if damage occurs in connection with this wagon/container (e.g. damage to the rail infrastructure, damage caused by delays, etc.).

Upon acceptance of the goods by the entitled party, all claims against the contractor arising from the contract of carriage in the event of partial loss, damage or exceeding of the delivery deadline shall be extinguished – irrespective of the degree of fault. The claims shall only not expire if

- in the case of partial loss or damage, if the loss or damage was ascertained before acceptance of the goods by the person entitled by means of a statement of the facts in accordance with the provisions of Article 42 of CIM;
- in the case of damage which is not externally apparent and which was not ascertained until after acceptance of the goods by the person entitled, if he requests ascertainment as in Article 42 of 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 acceptance of the goods and delivery;
- in case of exceeding the delivery time, if the entitled party has asserted his claims against the contractor within 60 days.

When loading the respective wagon, the Customer shall be responsible for checking whether the wagon complies with the provisions of RID and is approved in accordance with TSI, ORE and UIC regulations.

The provisions of RID must be complied with by the Client.

The customer is in any case responsible for proper stowage, loading, packaging and securing of the load. This also applies if the loading was carried out by third parties. The Client warrants that upon handover of a preloaded wagon/container/loading unit, the contents have been loaded and secured in a manner suitable for transport. Stowage, loading, packaging and load securing must be carried out in accordance

oder Überschreitung der Lieferfrist – unabhängig vom Grad des Verschuldens – erlöschen. 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 Tatbestandsaufnahme 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 60 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 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/der 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 Auftraggebers oder andere Personen zu.

Der Auftraggeber verpflichtet sich sämtliche Frachtdokumente und die RID-Klassifizierung ordnungsgemäß und wahrheitsgetreu zu erstellen. Der Auftraggeber hat den Auftragnehmer rechtzeitig auf alle öffentlich-rechtlichen (auch abgabenrechtlichen und zollrechtlichen) Verpflichtungen aufmerksam zu machen, die mit dem Besitz des Gutes verbunden sind. Für alle Folgen der Unterlassung haftet der Auftraggeber.

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

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. Die Haftung ist ferner ausgeschlossen, wenn der Transport aufgrund von Problemen mit der Schieneninfrastruktur nicht durchführbar bzw. verzögert wird. Der Auftragnehmer ist auch von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

- a) Beförderung in offenen Wagen gemäß den Allgemeinen Beförderungsbedingungen oder wenn dies ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist;

with the UIC loading guidelines/packaging guidelines. Consignments that are reloaded at the standard gauge/wide gauge interface must be loaded in accordance with the UIC loading guidelines up to the reloading point. From the reloading point onwards, loading and securing shall be carried out in accordance with SMGS regulations. The customer assures that the packaging and securing of the loading unit is suitable for transport. The principal further assures that the contents of closed containers are packed, stowed and secured in a manner suitable for transport.

The Customer shall itself ensure the proper securing of the goods, i.e. the secured handover of preloaded transport containers (wagons, loading units, containers, wagons, tank wagons, WAB or other transport containers, etc.). All wagons, loading units, containers, wagons, WAB or other transport containers must be secured with a solid U-lock. The Customer shall ensure that this lock has been fitted before handover for transport and that the wagon, loading units, containers, wagons, WAB or other transport containers have been appropriately secured. The liability of the Contractor for losses or damages in connection with the transport of wagons, loading units, containers, wagons, WAB or other transport containers, which are handed over for transport without appropriate anti-theft devices (e.g. solid U-lock etc.), is excluded without exception. The proof for the handing over of the container/loading units in a secured condition (including shackle lock etc.) has to be provided by the claimant. The Contractor's liability for damages in connection with the use of open wagons is excluded.

The Contractor is entitled to charge all costs in connection with delays or downtimes to the Client according to the expenses. The Contractor shall be entitled to this claim irrespective of the fault of the Client or other persons.

The Customer undertakes to prepare all freight documents and the RID classification properly and truthfully. The Customer shall draw the Contractor's attention in due time to all obligations under public law (including tax law and customs law) connected with the possession of the goods. The Customer shall be liable for all consequences of failure to do so.

If the Contractor is commissioned for customs clearance on the basis of a special written agreement, the Contractor shall act as the direct representative of the Customer in customs matters. The Contractor shall be entitled to appoint a sub-agent for the execution of customs formalities. The Customer shall provide the Contractor with all 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 good time.

The Contractor shall be exempt from liability if the loss, damage or exceeding of the delivery time was caused by a fault of the entitled party, an instruction of the entitled party not caused by the Contractor, 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 care of a company and the consequences of which he could not avert. Liability is also excluded if the transport cannot be carried out or is delayed due to problems with the rail infrastructure. The Contractor shall also be exempt from liability if the loss or damage has arisen from the special risk associated with one or more of the following facts:

- a) carriage in open wagons in accordance with the General Conditions of Carriage or if this has been expressly agreed and noted in the consignment note; subject to damage suffered by goods as a result of weather conditions, goods in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on railroad wagons shall not be deemed to be carried in open wagons; if the consignor uses blankets for the carriage of the goods in open wagons, the carrier shall be liable only to the extent that he is liable for carriage in open wagons without blankets, even if these are goods which are not carried in open wagons in accordance with the General Conditions of Carriage;
- b) lack of or defective packing of goods which, by their nature, are liable to loss or damage in the absence of or defective packing;
- c) loading of the goods by the shipper or unloading by the consignee;
- d) natural condition of certain goods, as a result of which they are exposed to total or partial loss or damage, in particular by breakage, rust, internal spoilage, drying out, scattering;
- e) incorrect, inaccurate or incomplete marking or numbering of packages;
- f) carriage of live animals;
- g) carriage to be performed under escort in accordance with the applicable regulations or an agreement between the shipper and the carrier included in the consignment note, if the loss or damage arose from a danger which the escort was intended to avert. The burden of proof that the damage occurred during carriage subject to mandatory special freight law shall be on the claimant. Unless mandatory statutory liability provisions prevail, the Contractor's liability shall be limited to direct damage and the maximum liability amounts set forth below in this Chapter. Liability for all other types of damage or loss (including loss of profit, interest, loss of income or future business opportunities), in particular also for indirect, highly personal or immaterial damage and loss, is excluded.

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;

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

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

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

Sämtliche Lademittel, insb. auch Container, Waggons, Kesselwagen, Leercontainer, WAB oder sonstige 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.

## 23. Vertragssprache

Vertragssprache ist sowohl Deutsch als auch Englisch. Von diesen AGB existieren eine deutsche und eine englische Fassung. Bei Auslegungsschwierigkeiten, Unklarheiten und Widersprüchen, ist der Wortlaut der deutschen Fassung maßgebend.

## 24. Datenschutz

Der Auftragnehmer erhebt, verarbeitet und nutzt Daten in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden nationalen Datenschutzbestimmungen und der Datenschutz-Grundverordnung VO (EU) 2016/679 in der geltenden Fassung. Der Auftragnehmer ist kein Auftragsverarbeiter im Sinne des DSGVO 2000 oder der DS-GVO. Soweit der Auftragnehmer vom Auftraggeber personenbezogene oder sonstige Daten erhält, werden diese ausschließlich zum Zweck der Abwicklung des dem Auftragnehmer erteilten Auftrags verwendet. Im Rahmen der Auftragsabwicklung kann eine Weitergabe der personenbezogenen Daten an Dritte (z. B. an Subunternehmer, mit der Gesellschaft des Auftragnehmers verbundene Gesellschaften, Behörden, etc.) erforderlich sein. Details zur Verwendung personenbezogener Daten sind in der Datenschutzerklärung des Auftragnehmers geregelt, die unter [www.donaulager.at/datenschutz](http://www.donaulager.at/datenschutz) eingesehen werden kann. Die Aufbewahrung von personenbezogenen und sonstigen Daten erfolgt nur, solange dies – unter Berücksichtigung steuerrechtlicher und unternehmensrechtlicher Aufbewahrungspflichten – zwingend erforderlich ist.

Der Auftraggeber erteilt mit der Akzeptanz dieser AGB auch die ausdrückliche Einwilligung zur Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von ihm mitgeteilter personenbezogener und sonstiger Daten durch den Auftragnehmer. Die Einwilligung kann jederzeit durch schriftliche Erklärung an [donaulager@linzag.at](mailto:donaulager@linzag.at) für die Zukunft widerrufen werden. Eine vor dem Widerruf erfolgte Datenverarbeitung bleibt rechtmäßig.

## 25. Gerichtsstand

Sämtliche Streitigkeiten zwischen den Parteien unterliegen österreichischem Recht mit Ausschluss der Bestimmungen des IPR. Für sämtliche Streitigkeiten zwischen den Parteien, die Transportleistungen sowie auf diesen AGB basierende Rechtsgeschäfte betreffen, wird die Zuständigkeit des sachlich jeweils in Betracht kommenden Gerichtes für 4020 Linz vereinbart. Dies betrifft auch Streitigkeiten über den wirksamen Bestand eines solchen Vertrags. Die Vertragssprachen sind Deutsch und Englisch.

Diese Vereinbarung ist auch ohne Bestätigung gültig!

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

Unless otherwise expressly agreed, all loading equipment, in particular containers, wagons, tank wagons, empty containers, WAB or other transport containers, shall be returned in undamaged condition, swept clean and free of dirt, attached labels or inscriptions and contamination. Costs arising from non-compliance will be charged to the client.

## 23. Contractual language

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

## 24. Data protection

The Contractor collects, processes and uses data in accordance with the applicable national data protection regulations and the General Data Protection Regulation (EU) 2016/679 as amended. The Contractor is not a processor within the meaning of the DSGVO 2000 or the GDPR. Insofar as the Contractor receives personal or other data from the Principal, these shall be used exclusively for the purpose of processing the order placed with the Contractor. It may be necessary to pass on personal data to third parties (e.g. subcontractors, companies affiliated with the Contractor's company, authorities, etc.) as part of the order processing. Details on the use of personal data are regulated in the Contractor's data protection declaration, which can be viewed at [www.donaulager.at/dataprotection-notice](http://www.donaulager.at/dataprotection-notice). Personal and other data shall only be stored for as long as this is absolutely necessary, taking into account retention obligations under tax and company law.

By accepting these GTC, the Principal also expressly consents to the collection, processing and use of personal and other data provided by him by the Contractor. Consent can be revoked at any time for the future by sending a written declaration to [donaulager@linzag.at](mailto:donaulager@linzag.at). Any data processing carried out before the revocation remains lawful.

## 25. Jurisdiction

All disputes between the parties are governed by Austrian law, excluding the provisions of the international private law (IPR). All disputes between the parties concerning transportation services and transactions based on these GTC shall be decided exclusively by the court having subject-matter jurisdiction for the municipality of 4020 Linz. This also applies to disputes concerning the effective existence of such a contract. The contractual languages are both German and English.

This agreement is valid without confirmation!