

Allgemeine Transport - Ladebedingungen der Lagermax Logistics Germany GmbH zum Transportauftrag („Auftraggeber-AGB“)

1. Gültigkeit

Diese Bedingungen gelten ausschließlich dann, wenn die Lagermax Logistics Germany GmbH, im Folgenden „Auftraggeber“ oder „AG“ genannt, Speditions- und Frachtaufträge an den Auftragnehmer „AN“ erteilt. Der Transportauftrag ist auch ohne Gegenbestätigung bindend. Eine schriftliche Gegenbestätigung mit durch den AN abgeänderten Vertragsbestandteilen gilt als unwirksam. Mündlich getroffene Nebenabreden haben keine Gültigkeit.

Unabhängig von telefonischen Kapazitätsanfragen, kommt der Transportvertrag erst auf Basis des übermittelten Transportauftrages, samt der darin enthaltenen AGB des AG zustande. Es kommen keine diesen Geschäftsbedingungen widersprechenden Bedingungen zur Anwendung. Der AN kann sich keinesfalls auf eigene AGBs stützen, selbst wenn diese in Auftragsbestätigungen enthalten wären. Insbesondere kann sich der AN nicht auf die Geltung der ADSp oder sonstiger Bedingungen (z.B. in Auftragsbestätigungen etc.) berufen. Eventuell anderslautende Gegenbestätigungen sind nicht Bestandteil des Frachtvertrages und gegenstandslos. Spätestens mit der Übernahme der beförderten Güter zur Beförderung an der Beladestelle bestätigt der AN nochmals die Akzeptanz dieser AGB.

2. Maßgebliche Bestimmungen

Für sämtliche Transporte wird die Geltung der CMR ausdrücklich vereinbart, selbst dann, wenn der Anwendungsbereich des Art. 1 CMR nicht erfüllt wäre. Der AN haftet dem AG gegenüber immer wie bei Selbsteintritt. Für innerdeutsche Transporte gelten die Bestimmungen des deutschen HGB über das Frachtgeschäft. Die Anwendung der ADSp ist bei Transportaufträgen des AG an den AN ausdrücklich ausgeschlossen. Für innerdeutsche Transporte gelten die Bestimmungen des deutschen HGB über das Frachtgeschäft. Bei innerdeutschen Transporten gilt die erhöhte Haftung von 40 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm des beschädigten oder in Verlust geratenen Gutes als vereinbart. Der AN wird gemäß § 449 Abs. 2 Nr. 1 HGB darauf hingewiesen, dass diese Regelung einen anderen als den gesetzlichen Betrag vorsieht.

3. EU-Mobilitätspaket

Aufgrund der mit dem europäischen Mobilitätspaket in Kraft getretenen Bestimmungen (insbesondere die Richtlinie 2020/1057 sowie VO (EU) 2020/1055 und VO (EU) 2020/1054 kommen weitere Pflichten auf den Auftragnehmer/Frachtführer zu, insbesondere in Bezug auf

- ✓ Meldeverpflichtungen
- ✓ Bereithaltung von Unterlagen im Fahrzeug
- ✓ Anwendung des Gastland-Lohnrechts
- ✓ Übermittlung von Unterlagen nach entsprechender Aufforderung der Kontrollorgane
- ✓ Verwendung des Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarkt-
- ✓ Informationssystem (IMI) nach der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012
- ✓ Marktzugangs- und Kabotagebestimmungen
- ✓ Verpflichtungen im Hinblick auf die Lenk- und Ruhezeiten

Der Auftragnehmer/Frachtführer sichert zu, sämtliche Bestimmungen, die durch Einführung des europäischen Mobilitätspakets in der EU gelten (auch FPersG, FPersV, ArbZG, GüKGRKabotageV) einzuhalten. Dies gilt auch für die Bestimmungen des Gesetzes gegen illegale Beschäftigung und Sozialleistungsmissbrauch und vergleichbare in Europa geltende Vorschriften. Sollte der Auftraggeber aufgrund von Verstößen durch den Auftragnehmer/Frachtführer in irgendeiner Weise in Anspruch genommen werden, stellt dieser den Auftraggeber von allen geltend gemachten Ansprüchen Dritter frei und ersetzt dem AG sämtliche kausalen Schäden.

4. Verbot von Umladungen, Beiladungen, Weitergabe

Um- bzw. Zuladungen sind bei Komplettladungen ausnahmslos unzulässig. Außerdem gilt ein ausnahmsloses Beiladeverbot, wenn die beigeladenen Güter die ursprünglichen Güter beschädigen können, bzw. Zusammenladeverbote bestehen. Die Beauftragung eines Unterfrachtführers ist nur unter ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung des zuständigen Disponenten des AG's zulässig. Sollte der Einsatz von Unterfrachtführern vom AG ausnahmsweise gestattet werden, müssen diese vom Auftragnehmer vorher streng geprüft werden und bereits mehrere Aufträge (mindestens 5) nachweislich ordnungsgemäß für diesen durchgeführt haben. Die Vergabe von Ladungen an Subunternehmer, die nicht mit dem Auftragnehmer bereits vorher in Geschäftsbeziehungen standen, insbesondere über Frachtenbörsen, ist ausnahmslos untersagt. Ein Stapeln der Ware (z.B. um zusätzlichen Laderaum etc. zu schaffen) ist ebenso ausdrücklich verboten!

Ladungen dürfen auf keinen Fall ohne die ausdrückliche schriftliche Erlaubnis des Auftraggebers in ein Lager/Zwischenlager/Warenhaus umgeladen werden. Bei einem Zuwiderhandeln wird dem AN eine vom Verschulden unabhängige, den Ersatz eines übersteigenden Schadens nicht ausschließende, Vertragsstrafe in Höhe von 95 % der Fracht berechnet.

5. Lademitteltausch

Der Frachtführer (als Auftragnehmer) ist zum sofortigen Lademitteltausch (Paletten, Gitterboxen, Fleischhaken, Plastikboxen, etc.) sowohl beim Absender, als auch beim Empfänger ausnahmslos verpflichtet; er trägt auch das sogenannte Tauschrisiko. Der Frachtführer hat eine ausreichende Anzahl von tauschfähigen Lademitteln höchster Art und Güte mitzuführen. Das Entgelt für die Pflicht zum Lademitteltausch und für die Übernahme des Tauschrisikos ist im Frachtpreis bereits enthalten. Für jeden Lademitteltausch ist ein entsprechender Lademittelschein mit der Frachtrechnung an den Auftraggeber zu senden. Bei fehlenden Lademittelscheinen ist von einem Nichttausch auszugehen. Für den Fall, dass der Auftragnehmer an einer Entladestelle keine Lademittel zurückerhalten hat, ist der Auftraggeber sofort zu verständigen, damit dieser noch, während das Fahrzeug an der Entladestelle ist, für eine Klärung sorgen kann. Sollte diese Verständigung nicht oder nicht rechtzeitig erfolgen, ist der Auftragnehmer selbst für die Besorgung der nicht getauschten Lademittel verantwortlich. Werden die Lademittel nicht oder nicht in vollem Umfang getauscht, ist dies am CMR-Frachtbrief sowie am Lademittelschein mit einer Begründung schriftlich festzuhalten.

General transport - loading conditions of Lagermax Logistics Germany GmbH for the transport order (“Principal-GTC”)

1. Validity

These terms and conditions apply exclusively when Lagermax Logistics Germany GmbH, hereinafter referred to as "Principal", places forwarding and freight orders with the "Contractor". The transport order is binding even without confirmation. A written counter-confirmation with parts of the contract amended by the contractor is deemed invalid. Oral additional agreements are not valid. Irrespective of enquiries regarding capacity made by telephone, the transport contract is only concluded on the basis of the transmitted transport order, including the principal's general terms and conditions contained therein. No conditions contradictory to these terms and conditions apply. Under no circumstances can the contractor rely on their own general terms and conditions, even if these are included in order confirmations. In particular, the contractor cannot invoke the validity of the German Freight Forwarders' Standard Terms and Conditions (ADSp) or other terms and conditions (e.g. in order confirmations, etc.). Any counter-confirmations to the contrary do not form part of the freight contract and are invalid. The contractor reconfirms his acceptance of these general terms and conditions at the latest when taking over the transported goods for carriage at the place of loading.

2. Relevant Provisions

The application of the CMR is expressly agreed for all transports, even if the scope of application of Art. 1 CMR is not fulfilled. The contractor is always liable to the principal, as if he is acting as principal. For transport within Germany, the provisions of the German Commercial Code (HGB) on freight business apply. The application of the German Freight Forwarders' Standard Terms and Conditions are expressly excluded in the case of transport orders placed by the principal with the contractor. For transport within Germany, the provisions of the German Commercial Code (HGB) on freight business apply. For transport within Germany, the increased liability of 40 special drawing rights per kilogram of damage or lost goods are deemed as agreed. In accordance with Section 449 (2) No. 1 HGB, the contractor is hereby informed that this provision provides for an amount other than the statutory amount.

3. EU Mobility Package

Due to the provisions that came into effect with the European Mobility Package (in particular Directive 2020/1057 as well as Regulation (EU) 2020/1055 and Regulation (EU) 2020/1054, further obligations arise for the contractor/freight carrier, in particular with regard to

- ✓ obligations to register
- ✓ keeping documents at hand in the vehicle
- ✓ application of host country wage law
- ✓ transmission of documents upon request of the regulatory bodies
- ✓ use of the standard form of the public interface of the Internal Market
- ✓ information System (IMI) in accordance with Regulation (EU) No. 1024/2012
- ✓ market access provisions and cabotage provisions
- ✓ obligations with regard to driving times and rest periods

The contractor/freight carrier ensures to comply with all regulations applicable in the EU due to the introduction of the European Mobility Package (including Driving Personnel Act FPersG, Regulation on Driving Personnel FPersV, Working Hours Act ArbZG, Ordinance on International Road Haulage and Cabotage GüKGRKabotageV). This also applies to the provisions of the law against illegal employment and social security fraud and comparable regulations applicable in Europe. Should the principal be held liable in any way due to violations by the contractor/freight carrier, the latter must fully indemnify the principal against all claims asserted by third parties and compensate the principal for all causal damages.

4. Prohibition of transshipment, additional cargo, transfer

Transshipment or additional cargo are not permitted for complete loads without exception. Moreover, a prohibition on additional loading applies without exception if the additional goods could damage the original goods or if there are prohibitions on mixed loading. The commissioning of a sub-carrier is only permissible with the express written consent of the principal's responsible dispatcher. If the use of sub-carriers is permitted as an exception by the principal, they must be strictly checked by the contractor beforehand and have already carried out several orders (at least 5) for the contractor in a verifiable and proper manner. The assignment of loads to subcontractors who have not previously had business relations with the contractor, in particular via freight exchanges, is prohibited without exception. Stacking of the goods (e.g. to create additional loading space etc.) is also explicitly forbidden!

Under no circumstances can loads be transhipped into a storage/intermediate warehouse/warehouse without the express written permission of the principal. In case of infringement, the contractor will be charged a contractual penalty of 95% of the freight, irrespective of fault and not excluding compensation for damages in excess of this amount.

5. Exchange of loading tackle

The freight carrier (as contractor) is obliged to immediately exchange loading tackle (pallets, lattice boxes, meat hooks, plastic boxes, etc.) without exception, both at the consignor's and the consignee's premises; he also bears the so-called exchange risk. The carrier must carry a sufficient number of exchangeable loading tackle of the highest type and quality. The fee for the obligation to exchange loading tackle and for the assumption of the exchange risk is already included in the freight rate. For each exchange of loading tackle, a corresponding loading tackle note must be sent to the principal together with the freight invoice. If the loading equipment notes are missing, it is to be assumed that no exchange has taken place. In the event that the contractor does not receive any loading tackle back at the place of unloading, the principal must be informed immediately so that he can clarify the matter while the vehicle is still at the place of unloading. If such notification is not given, or is not given in time, the contractor is responsible for the procurement of the loading tackle that has not been exchanged. If the loading tackle is not exchanged or not exchanged in full, this

ten und bestätigen zu lassen. Für den Fall einer nicht ordnungsgemäßen Durchführung des Lademitteltausches hat der Frachtführer als Auftragnehmer für jede nicht getauschte bzw. rückgeführte Palette, jede Gitterbox und bei anderen Lademitteln den ortsüblichen Handelspreis zu bezahlen. Zusätzlich sind eine Bearbeitungspauschale von € 20,- pro Transport und Rückführungskosten für die nicht getauschten Lademittel bis zur Rückführungs- bzw. Abholstelle, an welcher der Tausch unterlassen wurde, zu entrichten. Die Rückführung der Packmittel durch den Auftragnehmer innerhalb von 21 Tagen ist Gegenstand des Frachtvertrages und mit der Fracht abgegolten. Diese Ansprüche stehen dem Auftraggeber in jedem Fall auch ohne Verschulden des Frachtführers zu. Außerdem ist der Auftragnehmer verpflichtet, für jeden einzelnen Transport nachvollziehbare Aufzeichnungen über den Palettentausch von sich aus zu führen. Diese Aufzeichnungen bzw. Dokumentationen/Nachweise sind unverzüglich nach dem Transport spätestens zusammen mit der Frachtrechnung zu übermitteln. Es werden nur Originalpalettenscheine akzeptiert! Vor Übermittlung dieser Dokumente ist die Fracht nicht fällig. Bei Kühltransporten ist für die Fälligkeit der Frachtrechnung zusätzlich die Übermittlung eines lesbaren Temperaturprotokolls erforderlich. Bei fehlenden Unterlagen bzw. Lademittelaufzeichnungen wird eine verschuldensunabhängige Konventionalstrafe in Höhe der Fracht pro Transportauftrag fällig, d.h. der Anspruch auf Frachtlohn verfällt. Darüberhinausgehende Schadenersatzansprüche bleiben davon in allen Fällen unberührt.

Düsseldorfer Paletten sind im Grunde nicht zu tauschen, jedoch muss der Auftragnehmer die Palettenbewegungen wie bei den Europaletten dokumentieren und dem Auftraggeber die entsprechenden Lademittelscheine zukommen lassen. Falls der Auftragnehmer entgegen der Anweisung des Auftraggebers Düsseldorfer Paletten bei der Entladestelle zurückbekommen sollte, so soll der Auftragnehmer selbige innerhalb von 4 Wochen beim Absender retournieren. Für nicht zeitgerecht retournierte Düsseldorfer Paletten berechnet der Auftraggeber den ortsüblichen Handelspreis pro Stück an den Auftragnehmer.

6. Stornierung, Nichtübernahme des Frachtgutes

Der gegenständliche Transportauftrag ist bindend. Im Falle einer Stornierung, Nichtübernahme des Transportgutes bzw. des Transportauftrages durch den Auftraggeber, ist der Auftraggeber berechtigt, ein Ersatzfahrzeug einzukaufen und dem Auftragnehmer eine Konventionalstrafe in Höhe der für das Ersatzfahrzeug zu zahlenden Fracht in Rechnung zu stellen. Ein darüberhinausgehender Schadenersatzanspruch bis zur Höhe des dreifachen Betrags, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, bleibt davon unberührt (§§ 280, 286 BGB i.V.m. § 433 HGB). In jedem Fall werden bei der Stornierung des Auftrages 25% des Frachtpreises berechnet. Der Auftraggeber kann den Transportauftrag abweichend von § 415 HGB kostenfrei bis zu einer Stunde vor dem vereinbarten Beladetermin stornieren.

7. Frachtrechnungen, Zahlungsziel, Ablieferrachweise

Frachtrechnungen des Auftragnehmers sind erst dann fällig, wenn die Rechnung zusammen mit den Transportdokumenten (CMR-Frachtbrief, Lieferscheine, Palettenscheine, etc.) an den Auftraggeber nachweislich übermittelt wurde. Das Risiko für die Übermittlung dieser Dokumente trägt der Auftragnehmer. Die Übermittlung hat an den zuständigen Disponenten beim Auftraggeber zu erfolgen. Dem Auftragnehmer ist bekannt, dass eine Abrechnung bei Kunden des Auftraggebers nur dann erfolgen kann, wenn Ablieferrachweise rechtzeitig und vollständig übersandt werden. Der Auftragnehmer verpflichtet sich daher, sämtliche Unterlagen des Transportes wie Lieferscheine, Frachtbriefe, Palettenscheine, etc., längstens innerhalb 24 Stunden nach der Ablieferung per e-mail an den Auftraggeber zu senden. Bei Nichteinhaltung dieser Frist wird unbeschadet sonstiger Rechte eine Bearbeitungsgebühr von € 30,- fällig.

Das Zahlungsziel beträgt 60 Tage, wobei der Lauf dieser 60 Tages-Frist erst mit vollständigem Eingang der Rechnung samt oben erwähnten Transportdokumenten beim Auftraggeber beginnt. Im Falle des Zahlungsverzuges sind Verzugszinsen gemäß § 288 Abs. 2 BGB zu bezahlen; Zinsseszinsen können nicht berechnet werden.

8. Aufrechnung, Ausschluss von Pfand- und Zurückbehaltungsrechten

Der Auftraggeber ist berechtigt, gegen Forderungen des Auftragnehmers mit Gegenforderungen (gleich aus welchem Rechtsgrund) aufzurechnen sowie Frachtkürzungen bei Schlechterfüllungen vorzunehmen. Es wird daher jedem etwaigen Aufrechnungs- bzw. Zurückbehaltungsverbot durch den Auftragnehmer ausdrücklich widersprochen. Dem Auftragnehmer kommt an keinem der ihm im Zuge dieser Vertragserfüllung übergebenen Waren ein Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht zu. Etwaige Pfand- und Zurückbehaltungsrechte werden daher ausdrücklich ausgeschlossen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, entsprechende Bestimmungen auch in die mit den allenfalls von ihm eingeschalteten Subunternehmern (wenn vom Auftraggeber schriftlich der Einsatz von Subunternehmern schriftlich gestattet wurde) abzuschließenden Verträge aufzunehmen. Der Auftragnehmer kann mit keiner Forderung gegenüber Forderungen bzw. Ansprüchen des Auftraggebers aufrechnen.

9. Kennzeichen/Avisierung

Sollte der Ladeauftrag keine Kennzeichen enthalten, diese nicht korrekt sind oder sich ändern, ist der Auftragnehmer verpflichtet, dem Auftraggeber die richtigen Kennzeichen unverzüglich bekannt zu geben. Der Auftragnehmer vermeidet dadurch Verzögerungen bei der Beladung und der Bearbeitung der Frachtabrechnung. Darüber hinaus hat der Auftragnehmer dem Auftraggeber im Vorfeld des Transportes die Zulassungsscheine der Fahrzeuge (Zugmaschine + Anhänger), mit welchen die Ware abgeholt wird sowie den Namen des Fahrers mit Ausweiskopie zu übermitteln.

10. Pflicht zur Schadensmeldung

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, jeden Schadensfall unverzüglich dem Auftraggeber und der Verkehrshaftungsversicherung des Auftragnehmers telefonisch und schriftlich zu melden. Bei Schäden, die den Betrag von € 2.000,- überschreiten, muss der Auftragnehmer auf seine Kosten unverzüglich einen Sachverständigen bzw. Havariekommissar mit der Begutachtung des Schadens beauftragen. Der Auftragnehmer hat – bei sonstigen Schadenersatzansprüchen – Weisungen vom Auftraggeber einzuholen. Außerdem ist der Auftragnehmer verpflichtet, sämtliche Informationen, die zur weiteren Schadensbearbeitung durch den Auftraggeber bzw. dessen Versicherer benötigt werden könnten, unverzüglich zur Verfügung zu stellen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, von sich aus alle schadensmindernden Maßnahmen zu treffen und trägt im Schadenfall hierfür die Beweislast.

must be recorded and confirmed in writing with a justification on the CMR consignment note and on the loading tackle note. In the event that the exchange of loading tackle is not carried out properly, the freight carrier as contractor must pay the customary local trade price for each pallet, lattice box and other loading tackle that is not exchanged or returned. In addition, a general processing fee of € 20 per transport will be charged and return costs for the non-exchanged loading tackle to the return or collection point at which the exchange was omitted. The return of the packaging by the contractor within 21 days is subject of the freight contract and is settled with the freight. In any case the principal is entitled to these claims even if the carrier is not at fault. Moreover, the contractor is obliged to keep traceable records of the pallet exchange for each individual transport. These records or this documentation/evidence must be submitted immediately after the transport, at the latest together with the freight invoice. Only original pallet notes are accepted! The freight is not due before these documents have been transmitted. In the case of refrigerated transports, a legible temperature record must also be sent when the freight invoice is due. In the case of missing documents or loading tackle records, a contractual penalty is due in the amount of the freight per transport order, i.e. the claim to freight remuneration expires. Any additional claims for damages remain unaffected in all cases.

In general, Düsseldorf pallets do not have to be exchanged, but the contractor must document the pallet movements in the same way as for the Euro pallets and provide the principal with the corresponding loading tackle note. If the contractor should receive Düsseldorf pallets back at the place of unloading contrary to the instructions of the principal, the contractor must return them to the consignor within 4 weeks. For Düsseldorf pallets not returned on time, the principal charges the contractor the customary local trade price per piece.

6. Cancellation, non-acceptance of freight

This transport order is binding. In the event of cancellation, non-acceptance of the cargo or transport order by the contractor, the principal is entitled to purchase a replacement vehicle and charge the contractor a contractual penalty in the amount of the freight to be paid for the replacement vehicle. Any further claim for damages up to three times the amount that would have to be paid in the event of loss of the goods remains unaffected (Sections 280, 286 BGB in conjunction with Section 433 HGB). In any case, 25% of the freight price will be charged if the order is cancelled. The principal can cancel the transport order free of charge up to one hour before the agreed loading date, notwithstanding Section 415 of the German Commercial Code (HGB).

7. Freight invoices, term of payment, proof of delivery

The contractor's freight invoices are only due when the invoice together with the transport documents (CMR consignment note, delivery notes, pallet notes, etc.) have been verifiably transmitted to the principal. The contractor bears the risk for the transmission of these documents. The transmission must be made to the responsible dispatcher of the principal.

The contractor is aware that invoicing of the principal's customers can only be made if proof of delivery is sent in time and in full. The contractor therefore undertakes to send all transport documents, such as delivery notes, consignment notes, pallet notes, etc., to the principal by e-mail within 24 hours of delivery at the latest. If this deadline is not met, a processing fee of € 30 is due, without prejudice to other rights.

The term of payment is 60 days, whereby this 60-day period only begins after full receipt of the invoice and the above-mentioned transport documents by the principal. In the case of default of payment, default interest must be paid in accordance with Section 288 (2) German Civil Code (BGB); compound interest cannot be charged.

8. Offsetting, exclusion of the rights of lien and retention

The principal is entitled to set off counterclaims against claims of the contractor (irrespective of the legal grounds) and to make freight reductions in the event of poor performance. Any prohibition of set-off or retention by the contractor is therefore expressly rejected. The contractor has no right of lien or retention on any of the goods handed over to him in the course of fulfilling this contract. Any rights of lien and retention are therefore expressly excluded. The contractor is obliged to include corresponding provisions in the contracts to be concluded with any subcontractors engaged by him (if the principal has given written permission to use subcontractors). The contractor cannot set off any claim against claims or demands of the principal.

9. Number plates/shipping advice

If the loading order does not contain any number plates, if these are incorrect or if they change, the contractor is obliged to immediately inform the principal of the correct number plates. This way, the contractor avoids delays in loading and processing the freight invoice. In addition, the contractor must provide the principal in advance of the transport with the registration certificates of the vehicles (tractor unit + trailer) with which the goods will be collected as well as the name of the driver with a copy of his identification.

10. Obligation to report damage

The contractor is obliged to report every case of damage immediately to the principal and the contractor's transport liability insurance company by telephone and in writing. In the event of damage exceeding the amount of € 2000, the contractor must immediately commission an authorised expert or claims agent to assess the damage at his own expense. The contractor must - in the event of other claims for damages - obtain instructions from the principal. Moreover, the contractor is obliged to make available without delay all information that could be required for further processing of the claim by the principal or their insurer. The contractor is obliged to take measures of their own accord to minimise the damage and has the burden of proof with regard to this in the event of damage.

11. Load securing equipment

The contractor must carry a sufficient number of loading aids (wooden dunnage, etc.) and securing devices (lashing chains and lashing straps, clamping beams, etc.), otherwise the vehicle is not considered adequate.

In order to meet the load securing requirements, it is essential that the vehicle is fully equipped with slot-in slats and side boards for tarpaulin bodies and locking and clamping bars for box bodies in accordance with the DIN. In addition, at least wooden dunnage, all side boards, two clamping boards, 2 locking beams, 20 belts with long-lever ratchets, 12 lashing eyes in the floor, 24 edge protectors and sufficient anti-slip mats are required for safe loading. In the event of

11. Ladungssicherungsmittel

Der Auftragnehmer hat eine ausreichende Anzahl von Ladungshilfsmitteln (Unterleghölzer etc.) und Sicherungsmitteln (Zurrgurte, Klemmbalken, etc.) mitzuführen; andernfalls liegt ein Fahrzeugmangel vor.

Für die Anforderung der Ladungssicherung ist es unumgänglich, dass das Fahrzeug vollständig mit Spriegel- und Bordwandbrettern bei Planenaufbauten und Sperr- und Klemmstangen bei Kofferaufbauten nach DIN ausgerüstet ist. Des Weiteren sind für eine beförderungssichere Verladung mindestens Unterleghölzer, alle Seitenbretter, zwei Spannbretter, 2 Sperrbalken, 20 Gurte mit Langhebelratschen, 12 Zurrgösen im Boden, 24 Kantenschoner und ausreichend Antirutschmatten erforderlich. Bei Nichteinhaltung der o.a. Vereinbarungen/Anweisungen behält der Auftraggeber sich vor, das Fahrzeug auf Kosten des Auftragnehmers mit entsprechenden Ladungshilfsmitteln ausrüsten zu lassen. Ist dies nicht möglich, behält sich der Auftraggeber vor, ein Ersatzfahrzeug einzusetzen und dem Auftragnehmer eine verschuldensunabhängige Konventionalstrafe in Höhe der für das Ersatzfahrzeug zu zahlenden Fracht zu berechnen. Ein darüberhinausgehender Schadenersatz bleibt davon unberührt. Für alle dadurch entstehenden Folgekosten hält der Auftraggeber den Auftragnehmer voll haftbar! In jedem Fall wird für diese administrativen Aufwendungen eine Bearbeitungsgebühr von € 35,- in Rechnung gestellt. Vertragsstrafen, die der Auftraggeber an dessen Kunden zahlen muss, werden 1 zu 1 an den Auftragnehmer weiterverrechnet. Die Sicherstellung der ordentlichen Verstaumung des Frachtgutes sowie die Ladungssicherung sind ausnahmslos Aufgabe des Auftragnehmers; dies auch dann, wenn der Absender die Beladung tatsächlich selbst vorgenommen hat.

12. Wechselequipment

Befördert der Auftragnehmer Wechselequipment vom Auftraggeber oder anderen Unternehmen, die durch den Auftraggeber disponiert werden, so haftet der Auftragnehmer für Schäden aller Art an diesem bzw. durch dieses Equipment während des Zeitraumes, in dem es sich in Gewahrsam des Auftragnehmers befindet, das gleiche gilt, wenn die Schadenursache während des Gewahrsamszeitraums gesetzt wird.

13. Berechtigungen und Transporthindernisse

Der Auftragnehmer hat für jeden Transport von sich aus eine Routenplanung vorzunehmen, die – unter Berücksichtigung aller gesetzlichen Vorschriften, wie insbesondere Geschwindigkeits- und Lenk- und Arbeitszeitbeschränkungen eine sichere und pünktliche Durchführung des Transports, auch mit Auswahl sicherer Parkplätze, sicherstellt. Dementsprechend muss der Auftragnehmer vorher überprüfen, ob Genehmigungen einzuholen oder zolltechnische Maßnahmen (welcher Art auch immer) etc. zu ergreifen sind (Erledigung von Versandverfahren etc.). Der Auftragnehmer hat beim Auftraggeber alle relevanten Zollinformationen einzuholen und haftet für die ordnungsgemäße Verzollung und alle damit verbundenen Pflichten. Die Kosten die dem Auftragnehmer durch die Verzollung entstehen, sind bereits im Frachtpreis enthalten. Er hat daher keinen Anspruch auf den Ersatz von Kosten die bei der Verzollung entstehen (Tarife, Gebühren, etc.). Außerdem haftet der Auftraggeber nicht für Schäden, die durch falsche Angaben in den Zollpapieren entstehen.

Es wird vorausgesetzt, dass der Auftragnehmer über die für den Transport erforderlichen Erlaubnisse und Berechtigungen verfügt. Dies gilt auch für alle Länder und deren Bestimmungen, die im Rahmen dieses Auftrages befahren werden. Bei unvorhergesehenen Transportverzögerungen (einschließlich Beförderungs- und Ablieferhindernissen) ist der Auftraggeber unverzüglich telefonisch und schriftlich zu verständigen. Der Auftragnehmer stellt den Auftraggeber diesbezüglich von allen geltend gemachten Ansprüchen Dritter frei und ersetzt dem AG sämtliche kausalen Schäden. Bei Hindernissen an der Be- oder Entladestelle oder bei Annahme- oder Beladeverzug hat der Auftragnehmer unverzüglich Weisungen des Auftraggebers einzuholen. Bei Verzögerungen und/oder Hindernissen gleich welcher Art ist der Auftraggeber unverzüglich zu verständigen.

14. Sorgfaltspflicht

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, Mitarbeiter und sonstige Erfüllungsgehilfen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers auszuwählen und zu überwachen. Der Auftragnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass die eingesetzten Fahrzeuge während des Transportes jederzeit über ein flächendeckendes Mobilfunknetz erreichbar sind.

Bei der Durchführung des Auftrages ist der Konsum von Alkohol und/oder Drogen strengstens verboten. Der Auftragnehmer hat für ein sauberes Auftreten und tägliche Körperpflege des Fahrpersonals zu sorgen. Vor dem Umgang mit unverpackten Produkten müssen die Hände gewaschen oder saubere Handschuhe getragen werden. Der Auftragnehmer hat außerdem dafür zu sorgen, dass das eingesetzte Fahrzeug sich in einem einwandfreien technischen Zustand befindet und dem Stand der Technik entspricht; insbesondere muss das eingesetzte Fahrzeug vorbeugend gewartet und regelmäßig inspiziert werden. Es dürfen nur einwandfreie und für den jeweiligen Auftrag geeignete Fahrzeuge, Anhänger, Auflieger, Tanks, Wechselbrücken/Container, Kräne, technische Einrichtungen und sonstiges Equipment verwendet werden. Das für den beauftragten Transport zustellende Fahrzeug muss, sofern im Transportauftrag nicht Gegenteiliges vereinbart wird, den Anforderungen eines gedeckten Fahrzeuges laut CMR entsprechen. Beschädigungen an Planen und Aufbauten, Kondenswasser im Laderaum, nicht besenreine Ladeflächen und ein nicht geruchsfreier Laderaum können zu Fahrzeugablehnungen an den Ladestellen und zur Berechnung von Kosten und Schadenersatz führen. Der Laderaum muss gereinigt sein, sodass gewährleistet ist, dass es zu keiner Beeinträchtigung des Frachtgutes kommt. Bei Tankfahrzeugen muss ein Reinigungszertifikat von einem zertifizierten Reinigungsunternehmen vor der Beladung eingeholt werden.

Den Bestimmungen des ADR, der StVO sowie der StVZO ist in vollem Umfang zu entsprechen. Das Fahrzeug muss besenrein, sauber und geruchsfrei sowie die Plane absolut dicht sein. Die Mindesthöhe des Aufliegers muss innen 2,70 betragen. Das gesetzlich höchst zugelassene Gesamtgewicht des LKW darf nicht überschritten werden. Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass die höchstzulässigen Achslasten nicht überschritten werden und die Ladung ordnungsgemäß auf der Ladefläche verteilt ist.

Bei der Beförderung von Lebensmitteln gewährleistet der Auftragnehmer, dass das Fahrpersonal die Hygienevorschriften einhält und unterschiedliche Güter voneinander trennt. Ferner sind Kontaminationen des Gutes insbesondere durch Emissionen, Fremdkörper, Abgase oder Verpackungsmaterialien auszuschließen und ein dokumentiertes Wartungssystem für eingesetzte Fahrzeuge und Trans-

non-compliance with the above-mentioned agreements/instructions, the principal reserves the right to have the vehicle equipped with appropriate loading aids at the contractor's expense. If this is not possible, the principal reserves the right to use a replacement vehicle and to charge the contractor a no-fault contractual penalty in the amount of the freight to be paid for the replacement vehicle. Any further compensation for damages remains unaffected. The principal holds the contractor fully liable for all consequential costs incurred! In any case, a processing fee of € 35 is charged for these administrative expenses. Contractual penalties that the principal has to pay to his customer will be passed on to the contractor on a one-to-one basis. Ensuring the proper stowage of the freight and securing the load are without exception the responsibility of the contractor, even if the consignor has actually carried out the loading himself.

12. Swap equipment

If the contractor transports swap equipment supplied by the principal or other companies which are managed by the principal, the contractor is liable for damage of any kind to or caused by this equipment during the period in which it is in the contractor's custody; the same applies if it's established that the cause of the damage occurred during the period of custody.

13. Authorisations and transport obstacles

The contractor must plan a route for each transport on his own accord, which - taking into account all legal regulations, such as in particular speed limits and driving restrictions and working time restrictions - ensures that the transport is carried out safely and on time, including the selection of safe parking spaces. Accordingly, the contractor must check in advance whether permits are to be obtained or customs measures (of whatever kind) etc. are to be taken (completion of transit procedures etc.). The contractor must obtain all relevant customs information from the principal and is liable for proper customs clearance and all related obligations. The costs incurred by the contractor due to customs clearance are already included in the freight price. Therefore, he is not entitled to compensation for costs incurred in customs clearance (tariffs, fees, etc.). Moreover, the principal is not liable for damages caused by incorrect information in the customs documents.

It is assumed that the contractor has the necessary permits and authorisations for the transport. This also applies to all countries and their regulations which are travelled in the context of this order. In the event of unforeseen transport delays (including transport and delivery obstacles), the principal must be notified immediately by telephone and in writing. The contractor must indemnify the principal against all claims asserted by third parties in this regard and compensate the principal for all causal damages. In the event of obstacles at the place of loading or unloading or in the event of a delay in acceptance or loading, the contractor must immediately obtain instructions from the principal. In the event of delays and/or obstacles of any kind, the principal must be informed immediately.

14. Due diligence

The contractor is obliged to select and supervise employees and other vicarious agents with the diligence of a proper freight carrier. The contractor must ensure that the vehicles used can be reached at all times during transport via a nationwide mobile communications network.

The consumption of alcohol and/or drugs is strictly prohibited during the execution of the order. The contractor has to ensure a clean appearance and daily personal hygiene of the drivers. Hands must be washed or clean gloves must be worn before handling unpacked products. Moreover, the contractor must ensure that the vehicle used is in perfect technical condition and corresponds to the state of the art, in particular the vehicle used must be preventively maintained and regularly inspected. Only faultless vehicles, trailers, semi-trailers, tanks, swap bodies/containers, cranes, technical facilities and other equipment suitable for the respective order must be used. Unless otherwise agreed in the transport order, the vehicle delivering the commissioned transport must meet the requirements of a sheeted vehicle according to CMR. Damage to tarpaulins and superstructures, water condensation in the freight hold, cargo areas that have not been swept clean and a freight hold that is not odour-free, can lead to vehicle rejections at the place of loading and to the charging of costs and compensation for damages. The freight hold must be cleaned to ensure that there is no impairment of the cargo. For tank trucks, a cleaning certificate must be obtained from a certified cleaning company before loading.

The provisions of the ADR, the road traffic regulations (StVO) and the Road Traffic Licensing Regulations (StVZO) must be complied with to their full extent. The vehicle must be swept clean, clean and odourless and the tarpaulin must be absolutely tight. The minimum height of the semi-trailer must be 2.70 inside. The maximum statutory permissible total weight of the truck must not be exceeded. The contractor must ensure that the maximum permissible axle loads are not exceeded and that the load is properly distributed on the cargo area. When transporting foodstuffs, the contractor must ensure that the driving personnel comply with hygiene regulations and keep different goods separate from each other. Furthermore, contamination of the goods, in particular by emissions, foreign bodies, exhaust gases or packaging materials, is to be excluded and a documented maintenance system for vehicles and transport units used must be maintained, which will have to be proven to the principal upon request. In case of a possible risk to product safety, the contractor must contact the principal immediately.

In the event of non-compliance with the above-mentioned agreements/instructions, the principal reserves the right to have the vehicle equipped by the shipper at the contractor's expense. If this is not possible, the principal reserves the right to purchase a replacement vehicle and to charge the contractor a contractual penalty in the amount of the freight of the replacement vehicle! This contractual penalty is independent of fault. Any further claim for damages remains unaffected. In any case, a processing fee of € 35 is charged for these administrative expenses.

15. Dangerous goods

In the case of dangerous goods transports, the contractor undertakes to use only drivers who are trained in accordance with ADR and carry a valid ADR certificate. The vehicles must be equipped for the transport of dangerous goods. In particular, all conceivable requirements must be met with regard to equipment (sewerage system cover, shovel, broom, fire extinguisher, binding agents, collection containers, breathing protection, etc...). When transporting dangerous goods (ADR), the contractor is also liable for the correct declaration on the

porteinheiten vorzualten, welches dem Auftraggeber auf Verlangen nachzuweisen ist. Bei einer möglichen Gefährdung der Produktsicherheit hat der Auftragnehmer dem Auftraggeber unverzüglich zu kontaktieren. Bei Nichterhaltung der o.a. Vereinbarungen/Anweisungen behält sich der Auftraggeber vor, das Fahrzeug auf Kosten des Auftragnehmers vom Verlager auszurüsten zu lassen. Ist dies nicht möglich, behält sich der Auftraggeber vor, ein Ersatzfahrzeug einzukaufen und dem Auftragnehmer eine Konventionalstrafe in Höhe der Fracht des Ersatzfahrzeuges zu berechnen! Diese Konventionalstrafe ist verschuldensunabhängig. Ein darüberhinausgehender Schadenersatzanspruch bleibt davon unberührt. In jedem Fall wird für diese Aufwendungen eine Bearbeitungsgebühr von € 35,- in Rechnung gestellt.

15. Gefahrgut

Der Auftragnehmer verpflichtet sich im Falle von Gefahrguttransporten nur Fahrer einzusetzen, die gem. ADR ausgebildet sind und eine gültige ADR-Bescheinigung mit sich führen. Die Fahrzeuge müssen für den Transport von Gefahrgütern ausgerüstet sein. Insbesondere müssen alle erdenklichen Anforderungen im Hinblick auf Ausrüstungsgegenstände erfüllt sein (Kanalisationsabdeckung, Schaufel, Besen, Feuerlöscher, Bindemittel, Auffangbehälter, Atemschutz, etc...). Bei Transport von Gefahrgütern (ADR) haftet der Auftragnehmer darüber hinaus für die ordnungsgemäße Deklaration auf den Frachtdokumenten, die korrekte Beschriftung der Ladung und für die Mitführung der erforderlichen Transportdokumente sowie der rechtskonformen Kennzeichnung des Fahrzeuges. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, sicherzustellen, dass alle gefahrgutrechtlichen Vorschriften, insbesondere ADR, GGBefG, GGVSEB und sämtliche nationalen Bestimmungen in den vom Transport betroffenen Ländern befolgt werden. Der Auftragnehmer bestätigt das Vorhandensein eines Gefahrgutbeauftragten gemäß der GbV in seinem Unternehmen.

16. Verkehrshaftungsversicherung

Der Auftragnehmer verpflichtet sich – vor Übernahme eines Transportes – die Versicherungspolice als Bestätigung über eine ausreichende (Mindestversicherungssumme € 600.000,- pro Schadensfall) und mit einem in Deutschland branchenüblichen Deckungsumfang abgeschlossene und bestehende Verkehrshaftungsversicherung dem Auftraggeber unaufgefordert vorzulegen. Diese Versicherung muss auch eine Haftung gem. Art. 29 CMR und Schäden bei Be- und Entladevorgängen decken. Sollte dem Auftraggeber vor Durchführung des Transportes die Versicherungspolice über die Eindeckung der Verkehrshaftungsversicherung nicht vorliegen, ist dieser berechtigt, eine Versicherungsdeckung für diesen Transport zu Gunsten des Auftragnehmers einzuholen; in diesem Fall ist der Auftraggeber berechtigt, 4 % (mindestens jedoch € 40) vom vereinbarten Frachtpreis in Abzug zu bringen. Die Prämienrückerstattung ist im Nachhinein nicht mehr möglich. Der Auftragnehmer hat von sich aus dafür Sorge zu tragen, dass die obige Versicherungspolice dem Auftraggeber vorliegt. Für Kabotage Transporte muss die Mindestversicherungssumme den jeweiligen nationalen gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Über etwaige Änderungen ist der Auftraggeber sofort zu informieren.

17. Kühltransporte

Bei temperaturgeführten Transporten ist sicherzustellen, dass die vom Auftraggeber vorgegebenen Temperaturen eingehalten und permanent durch geeignete Mess- und Überwachungsgeräte ermittelt und festgehalten werden. Das Fahrzeug muss mit einem funktionierenden Temperaturschreiber ausgestattet sein. Vor Übernahme der Ware hat der Auftragnehmer zu überprüfen, ob die zu übernehmende Ware ausreichend vorgekühlt ist (die Beweislast trifft den Auftragnehmer). Hierfür hat er entsprechende Messgeräte mitzuführen. Kühltransporte dürfen nur mit einem technisch einwandfreien und regelmäßig gewarteten Kühlfahrzeug durchgeführt werden. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, Temperaturprotokolle über einen Zeitraum von 3 Jahren ab Ablieferung des Gutes aufzubewahren und auf Aufforderung an den Auftraggeber auszuhändigen. Darüber hinaus sind Kopien entsprechender Aufzeichnungsprotokolle im Zuge der Rechnungsstellung zusätzlich zu den in diesen Bedingungen erwähnten Dokumenten an den Auftraggeber zu übermitteln. Alle Messmittel sind in festgelegten Intervallen und nach definierten anerkannten Standards/Methoden zu überprüfen und gegebenenfalls zu justieren oder kalibrieren. Die Ergebnisse der Überprüfung, Justierung und Kalibrierung sind auf Verlangen an den Auftraggeber zu übermitteln. Kühl- und Kofferverfahrzeuge müssen mit ausreichend Befestigungsstangen und sonstigen Sicherungsmitteln ausgestattet sein. Bei Kühltransporten muss die ausreichende Luftzirkulation gewährleistet sein. Bei fehlenden Temperaturaufzeichnungen verfällt der Frachtspruch zur Gänze. Ist die Transporttemperatur aus dem Ladeauftrag nicht zu entnehmen, hat der Auftragnehmer von sich aus Weisungen beim Auftraggeber hinsichtlich der Transporttemperatur sowie der richtigen Betriebseinstellung des Kühlaggregates einzuholen. Frischwarentransporte / Kühltransporte / Pharmatransporte dürfen nur mit einem technisch einwandfreien und regelmäßig gewarteten Kühlfahrzeug durchgeführt werden. Die Fußböden der Fahrzeuge sind sauber und in einwandfreiem Zustand zu halten. Es sind Fahrzeuge auszuwählen, deren Fußböden leicht zu reinigen sind und deren Wandflächen mit glatter Oberfläche versehen sind. Die Oberflächen des Fahrzeuges haben wasserundurchlässig, wasserabstoßend und abwaschbar zu sein. Die Decken und Türen der Fahrzeuge und Tiefkühlfahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass Ansammlungen von Schmutz und Kondenswasser sowie unerwünschter Schimmelbefall und Ablösungen von Materialien verhindert werden. Es müssen geeignete Kälteanlagen zur Schaffung der Lufttemperaturbedingungen für einen hygienisch einwandfreien Transport von Frischwaren- Tiefkühl- und Pharmaprodukten vorhanden sein. Die Reinigung und Desinfektion des Fahrzeuges gelten als transportvorbereitende Maßnahme. Der Transportunternehmer hat Pläne für die Reinigung und Desinfektion, abgestimmt auf das Beförderungsmittel und die transportierte Ware, zu erstellen und dem Auftraggeber auf seine Anforderung hin zur Verfügung zu stellen. Im Zusammenhang mit der Reinigung und Desinfektion wird auf die NORM DIN 10516 und DIN 10546 (Reinigung und Desinfektion) in der zu Transportbeginn geltenden Fassung sowie die aktuellen Listen der nach den Richtlinien der Deutschen Veterinärmedizinischen Gesellschaft geprüften und als wirksam befundenen Desinfektionsmittel für den Lebensmittelbereich hingewiesen. Es sind eine Unterhaltsreinigung, eine Grundreinigung sowie eine Desinfektion durchzuführen. Hinsichtlich der Lebensmittelhygiene wird auf Verordnungen des EG-Hygienepakets (852/2004 und 853/2004) verwiesen. Die Anforderungen des Auftraggebers im Hinblick auf Frischwaren-, Kühl- und Pharmatransporte sind folgende: Die Mitarbeiter des Auftragnehmers sind in Fragen des HACCP zu schulen und sollten solche Schulungen mindestens 1 Mal jährlich stattfinden sowie

freight documents, the correct labelling of the load and for carrying the necessary transport documents and the legally compliant identification of the vehicle. The contractor is obliged to ensure that all regulations concerning dangerous goods, in particular ADR, Act on the Carriage of Dangerous Goods (GGBefG), Ordinance on the Transport of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Waterways (GGVSEB) and all national regulations in the countries affected by the transport are observed. The contractor confirms the existence of a dangerous goods officer in his company in accordance with the Dangerous Goods Advisor Ordinance (GbV).

16. Liability insurance

The contractor undertakes - before taking over a transport - to present the insurance policy to the principal without being requested to do so, as confirmation of sufficient (minimum insurance sum € 600.000 per claim) and existing transport liability insurance with a scope of cover customary in the industry in Germany. This insurance must also cover liability in accordance with Art. 29 CMR and damage during loading and unloading operations. If the principal is not presented with the insurance policy covering the freight forwarder's liability insurance before the transport is carried out, he is entitled to obtain insurance coverage for this transport in favour of the contractor; in this case the principal is entitled to deduct 4% (but at least € 40) from the agreed freight price. The refund of premiums is not possible afterwards. The contractor must ensure on its own initiative that the above-mentioned insurance policy is available to the principal. For cabotage transports the minimum insurance sum must comply with the respective national legal requirements. The principal must be informed immediately of any changes.

17. Refrigerated transport

In the case of temperature controlled transports, it must be ensured that the temperatures specified by the principal are maintained and permanently determined and recorded by suitable measuring and monitoring devices. The vehicle must be equipped with a functioning temperature recorder. Before taking over the goods, the contractor must check whether the goods to be taken over are sufficiently pre-cooled (the burden of proof is on the contractor). For this purpose, he must carry appropriate measuring instruments. Refrigerated transports must only be carried out with a technically faultless and regularly maintained refrigerated vehicle. The contractor is obliged to keep temperature records for a period of 3 years from the date of delivery and to hand them over to the principal upon request. Moreover, copies of corresponding recording protocols are to be sent to the principal in the course of invoicing, in addition to the documents mentioned in these terms and conditions. All measuring equipment must be checked at fixed intervals and according to defined recognised standards/methods and, if necessary, adjusted or calibrated. The results of the inspection, adjustment and calibration must be sent to the principal on request. Refrigerated and box vehicles must be equipped with sufficient mounting rods and other securing devices. Sufficient air circulation must be ensured during refrigerated transports. If there are no temperature records, the freight claim expires in its entirety. If the transport temperature cannot be found in the loading order, the contractor must, of his own accord, obtain instructions from the principal regarding the transport temperature and the correct operating settings of the refrigeration unit.

Fresh goods transports / refrigerated transports / pharmaceutical transports must only be carried out with a technically faultless and regularly maintained refrigerated vehicle. The floors of the vehicles must be kept clean and in perfect condition. Vehicles must be selected with floors that are easy to clean and with wall surfaces that have a smooth finish. The surfaces of the vehicle must be waterproof, hydrophobic and washable. The ceilings and doors of vehicles and refrigerated vehicles must be such that accumulations of dirt and condensation as well as undesirable mould growth and delamination of materials are prevented. Suitable refrigeration facilities must be available to create the air temperature conditions for the hygienic transport of fresh, frozen and pharmaceutical products.

The cleaning and disinfection of the vehicle is considered a preparatory measure for transport. The contractor must prepare plans for cleaning and disinfection, adapted to the means of transport and the transported goods, and make them available to the principal at his request. In connection with cleaning and disinfection, reference is made to NORM DIN 10 516 and DIN 10546 (Cleaning and Disinfection) in the version applicable at the start of transport as well as the current lists of disinfectants for the food sector that have been tested and found to be effective according to the guidelines of the German Veterinary Medical Association. Maintenance cleaning, basic cleaning and disinfection must be carried out.

With regard to food hygiene, reference is made to regulations of the EC hygiene package (852/2004 and 853/2004). The principal's requirements with regard to fresh produce, refrigerated and pharmaceutical transports are as follows: The contractor's employees shall be trained in HACCP and such training should take place at least once a year and the following points should be communicated: Basic knowledge of transport and hygiene, such as temperature requirements, basic knowledge of cleaning and disinfection, measures to be taken in the event of pest infestation, basic knowledge of hazards to human health caused by microorganisms, pests, residues or foreign bodies. The training must be documented and its records must be kept for a period of 3 years and made available to the principal upon request.

The principal's temperature requirements are based on the Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs (ATP). The specific temperature requirements of the special product regulations remain unaffected. Before loading, drivers must observe the following: The cargo hold must be undamaged, clean, dry and free of odours/pests. The vehicle must be kept at a constant temperature. Before loading, the temperature printer must be checked including whether there is sufficient paper and toner. The temperature must be maintained during breaks and/or interruptions to the journey. The cold/heat chain must not be interrupted. Any temperature variation must be reported immediately.

During loading, drivers must observe the following: Temperature samples of the goods must be taken and deviations must be immediately noted down on the CMR consignment note and the principal's disposition is to be notified. Moreover, attention must be paid to the external appearance of the goods (pallets and cardboard boxes). The air-conditioning equipment (unit, ventilation) must function as specified. The driver must secure the load properly. Moreover, the height of the pallets must be checked; if the pallets are too high, the loading staff and the disposition must be informed immediately. Because if the pallets

folgende Punkte vermittelt werden: Grundkenntnisse der Transport- und Lagerhygiene, wie z.B. Temperaturanforderungen, Grundkenntnisse über Reinigung und Desinfektion, Maßnahmen bei Schädlingsbefall, Grundkenntnisse über Gefährdung der menschlichen Gesundheit, die durch Mikroorganismen, Schädlinge, Rückstände oder Fremdkörper verursacht werden. Die Schulung ist zu dokumentieren und deren Unterlagen müssen über einen Zeitraum von 3 Jahren aufbewahrt und auf Anforderung dem Auftraggeber zur Verfügung gestellt werden.

Die Temperaturanforderungen des Auftraggebers orientieren sich am Übereinkommen über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel (ATP). Unberührt davon bleiben die spezifischen Temperaturanforderungen der speziellen Produktvorschriften.

Vor der Beladung haben die Fahrer Folgendes zu beachten: Der Laderaum muss unbeschädigt, sauber, trocken und frei von Gerüchen/ Schädlingen sein. Das Fahrzeug muss ständig temperiert sein. Vor der Beladung ist der Temperatur-Drucker zu überprüfen, auch ob ausreichend Papier und Toner vorhanden sind. Bei Pausen und/ oder Fahrunterbrechungen muss die Temperatur gehalten werden. Die Kühl-/ Heizkette darf nicht unterbrochen werden. Jede Temperaturabweichung muss sofort gemeldet werden.

Während der Beladung haben die Fahrer Folgendes zu beachten: Es sind Temperatur-Stichproben der Waren zu machen und Abweichungen sofort auf dem CMR-Frachtbrief zu vermerken und die Disposition des Auftraggebers zu benachrichtigen. Außerdem ist auf die äußere Erscheinung der Ware zu achten (Paletten und Kartonagen). Die Klimaeinrichtungen (Aggregat, Lüftungen) müssen laut Vorgabe funktionieren. Der Fahrer hat eine ordnungsgemäße Ladungssicherung vorzunehmen. Außerdem ist die Palettenhöhe zu kontrollieren; sollten die Paletten zu hoch sein, muss sofort das Ladepersonal und die Disposition informiert werden. Denn wenn die Paletten zu hoch gepackt sind, wird die Luftzirkulation verhindert. Während der Beladung darf das Aggregat keinesfalls abgedreht werden.

Nach der Beladung ist der Türverschluss zu prüfen und ein Sicherheitsschloss anzubringen.

Es ist verboten, Informationen über die Ware, Route, Pausen und Adressen an Dritte weiterzuleiten. Bei jedem Stopp muss die Unversehrtheit des Sicherheitsschlusses geprüft werden. Es ist nur den Anweisungen des Auftraggebers zu folgen.

Die Fahrzeuge für den Transport von Frischwaren, tiefgefrorenen und gefrorenen Lebensmitteln, Molkereiprodukten und Obst und Gemüse müssen so ausgewählt und verwendet werden, dass die höchste Temperatur der Lebensmittel nicht über die vom Verlager bzw. nach ATP angegebene Temperatur hinausgeht. Das für Frischwaren / tiefgefrorene Lebensmittel ausgewählte Fahrzeug muss mit Isolieraufbau und Kälteanlage nach DIN 8958/8959 Klasse C ausgelegt sein. Für die Beförderung von Frischwaren, tiefgefrorenen und gefrorenen Lebensmitteln, Molkereiprodukten, Obst und Gemüse ist das Fahrzeug so auszuwählen, dass während des Transportes die höchste Temperatur der Lebensmittel an jeder Stelle der Ladung den angegebenen Wert nicht überschreitet.

Der Laderaum des Fahrzeuges ist ausreichend vorzukühlen (unter Beachtung der Außentemperatur); im Winter mindestens eine ½ Stunde vor der Beladung und im Sommer mindestens 1 Stunde vor der Beladung. Wegen eventueller Temperaturdifferenzen ist der Thermostat der Kälteanlage um 3°C niedriger als erforderlich zu stellen. Die Türen des Laderaumes sind erst kurz vor der Beladung zu öffnen. Bei einer Überprüfung des Ladegutes während des Transportes ist sicherzustellen, dass die Lebensmittel keinem Einfluss unterliegen, der negative Auswirkungen auf die Qualität hat. Der Ladebeginn und das Ladeende sind zu dokumentieren.

Wenn Pharmaerzeugnisse mit Temperaturvorgaben transportiert werden müssen, ist immer auf die Vorgabe des Herstellers/Verladers zu achten. Als Erstes muss der Aufleger 1 Stunde vor der Beladung vorgekühlt/ geheizt und nach Beladung das Aggregat auf Dauerlauf mit der Setpoint-Vorgabe eingestellt werden. Die Temperaturen der Lebensmittel / Frischwaren / gefrorenen / tiefgefrorenen Lebensmittel müssen während des Transportes laufend überwacht werden. Besondere Temperaturbedingungen des Produzenten bzw. des Verladers sind einzuhalten. Die zerstörungsfreie Temperaturmessung ist zwischen den Versandstücken mit einem Temperaturmessfühler (Sonde) mit flachem Kopf durchzuführen. Der Mehrfachwand, der dem Frachtführer für diese Kontrolle entsteht, ist mit dem vereinbarten Frachtpreis abgegolten. Vor der Messung muss die Sonde so nah wie möglich auf die Temperatur des Erzeugnisses herabgekühlt werden. Bei der zerstörenden Messung wird in das Erzeugnis ein Loch gebohrt. Das Loch wird mittels eines vorgekühlten Instrumentes zum Eindringen in das Produkt gebohrt, in das die Sonde eingeführt wird. Dieses soll so groß sein, dass es die Sonde dicht umschließt. Die Sonde soll ca. 2,5 cm in das Erzeugnis eingeführt werden.

Hinsichtlich des Messgeräts ist wie folgt zu verfahren: Die Reaktionszeit muss 90% der Zeit zwischen der ersten und letzten Aufzeichnung in einem zeitlichen Abstand von drei Minuten entsprechen. Das System sollte in dem Messbereich zwischen -35°C und + 25°C eine Genauigkeit von +/- 0,5 °C aufweisen. Während der Messung in einer Umgebungstemperatur zwischen -35°C und + 25°C darf die Messgenauigkeit nicht mehr als 0,3°C abweichen. Die Auflösung des Gerätes muss mindestens 0,1 °C betragen (Je höher die Auflösung eines Messgerätes ist, desto genauer kann ein Wert dargestellt werden). Die Genauigkeit des Systems muss in regelmäßigen Abständen geprüft werden, jedoch mindestens jährlich. Ein gültiges Kalibrierzertifikat für das System muss vorhanden sein. Messungen und Prüfungen von Temperaturen sind so durchzuführen, dass die Qualität der Lebensmittel nicht beeinträchtigt wird. Die Temperaturmessungen sind jedenfalls am Be- und Entladeort vorzunehmen. Die Temperatur muss auch während des Transportes überwacht werden. Diese Überwachung hat mit fahrzeugeigenen Temperaturmessgeräten zu erfolgen. Vor Übernahme der Ware hat der Auftragnehmer zu überprüfen, ob die zu übernehmende Ware ausreichend vorgekühlt ist (die Beweislast trifft den Auftragnehmer). Messungen und Prüfungen von Temperaturen sind so durchzuführen, dass die Qualität der Lebensmittel nicht beeinträchtigt wird. Bei der Überprüfung der Temperatur ist grundsätzlich eine zerstörungsfreie Methode anzuwenden (zwischen den Versandstücken). Die zur Temperaturmessung herangezogenen Versandstücke müssen repräsentativ für den wärmsten Punkt der Ladung sein. Werden während des Transportes mit voll beladenem Fahrzeug Stichprobenmessungen vorgenommen, sind die Messungen in der Nähe der Türen durchzuführen. Es wird empfohlen, die zur Messung herangezogenen Versandstücke zu kennzeichnen. Vor der Messung muss die Sonde so nah wie möglich auf die Temperatur des Erzeugnisses herabgekühlt werden (DIN EN 13485).

18. Be- und Entladung, Ladungssicherung

are packed too high, air circulation is prevented. The unit must never be turned off during loading.

After loading, the door closure must be checked and a safety lock must be affixed.

It is forbidden to pass on information about the goods, route, breaks and addresses to third parties. The integrity of the safety lock must be checked at every stop. Only the instructions of the principal are to be followed.

Vehicles for the transport of fresh produce, frozen and quick-frozen food, dairy products and fruit and vegetables must be selected and used in such a way that the highest temperature of the foodstuffs does not exceed the temperature specified by the consignor or according to the ATP. The vehicle selected for fresh/frozen food must be designed with an insulated body and refrigeration system in accordance with DIN 8958/8959 Class C. For the transport of fresh produce, frozen and quick-frozen foodstuffs, dairy products, fruit and vegetables, the vehicle must be selected in such a way that during transport the highest temperature of the foodstuffs at any point of the load does not exceed the specified value.

The cargo hold of the vehicle must be sufficiently precooled (taking into account the outside temperature); in winter at least ½ hour before loading and in summer at least 1 hour before loading. Due to possible temperature differences, the thermostat of the refrigeration system must be set 3°C lower than required. The doors of the cargo hold must be opened only shortly before loading. When checking the load during transport, it must be ensured that the foodstuffs are not subject to any influence that has a negative impact on the quality. The start and end of loading must be documented.

If pharmaceutical products with temperature specifications have to be transported, attention must always be paid to the manufacturer's/shipper's specifications. First, the trailer must be pre-cooled/heated 1 hour before loading, and after loading the unit must be set to continuous operation with the set point specification.

The temperatures of the foodstuffs / fresh produce / frozen / deep-frozen foodstuffs must be continuously monitored during transport. Special temperature conditions of the manufacturer or the consignor must be observed. The non-destructive temperature measurement must be carried out between the packages with a temperature sensor (probe) with a flat head. The additional expenditure incurred by the freight carrier for this check is covered by the agreed freight charge. Before measuring, the probe must be cooled down as close as possible to the temperature of the product. For the destructive measurement, a hole is drilled into the product. The hole is made by using a pre-cooled instrument to penetrate the product into which the probe is inserted. It should be large enough to tightly enclose the probe. The probe should be inserted about 2.5 cm into the product.

With regard to the measuring device, proceed as follows: The response time must correspond to 90% of the time between the initial and final reading within three minutes. The system should have an accuracy of + 0.5 °C in the measuring range between -35°C and + 25°C. During measurement in an ambient temperature between -35°C and + 25°C, the measurement accuracy must not deviate by more than 0.3°C. The resolution of the device must be at least 0.1 °C (the higher the resolution of a measuring device, the more accurately a value can be displayed). The accuracy of the system must be checked at regular intervals, but at least annually. A valid certificate of calibration for the system must be available.

Measurements and tests of temperatures must be carried out in such a way that the quality of the food is not affected. The temperature measurements must in any case be taken at the place of loading and unloading. The temperature must also be continuously monitored during transport. This monitoring must be carried out with the vehicle's own temperature measuring devices. Before taking over the goods, the contractor must check whether the goods to be taken over are sufficiently pre-cooled (the burden of proof falls on the contractor). Measurements and tests of temperatures must be carried out in such a way that the quality of the food is not affected. Generally, a non-destructive method must be used when checking the temperature (between the packages). The packages used for temperature measuring must be representative of the warmest point of the load. If random measurements are taken during transport with a fully loaded vehicle, the measurements must be taken near the doors. It is recommended to mark the packages used for measurement. Before measuring, the probe must be cooled down as close as possible to the temperature of the product (DIN EN 13485).

18. Loading and unloading, load securing

The contractor is obliged to carry out the loading and unloading. Damage caused by circumstances during loading or unloading falls within the contractor's liability. The contractor must ensure that the load is properly secured and complies with the statutory regulations. In particular, the contractor is obliged to ensure traffic safety as well as operational safety during transport and load securing. The contractor is solely responsible for securing the load, even if the consignor has loaded the goods. The contractor must determine all sources of damage before the transport is carried out and, in particular check the suitability of the loading/stowage and packaging for transport. If necessary, the sources of damage must be eliminated or instructions must be obtained from the principal. The contractor must check the number of pieces, the condition and the weight of the goods to be transported when taking over the goods. In the event of deviations in quantity, quality and temperature from the specifications given by the principal, as well as in the event of defective packaging, stowage or the impossibility of testing, loading must be stopped immediately and only continued after consultation with and explicit instructions from the principal. In the event of any discrepancies, the principal must be informed immediately and any corresponding reservations must be entered on the consignment note. The signed acceptance confirmation is the relevant proof of the packages taken over by the driver at the respective place of loading.

If different products are loaded in one loading unit, they must be clearly separated and special care must be taken to avoid cross-contamination caused by incompatible products.

19. Exclusion of liability / limitation of liability

The principal's liability for all damages is excluded, regardless of the degree of fault and regardless of the legal ground (for example: damages in connection with defective loading, securing of cargo, seizure of vehicles, impounding, stops, etc.). If the preceding exclusion of liability infringes mandatory provisions and is thus invalid, the liability of the principal is limited to 8.33 special drawing rights per kilogram of the transported goods unless liability limitations that go

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die Be- und Entladung durchzuführen. Schäden, die auf Umstände während der Be- oder Entladung zurückzuführen sind, fallen in die Haftungssphäre des Auftragnehmers. Der Auftragnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass die Ladung ordnungsgemäß gesichert ist und den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Insbesondere trifft den Auftragnehmer die Pflicht für die Verkehrssicherheit als auch Betriebssicherheit des Transports und der Ladungssicherung zu sorgen. Die Ladungssicherungspflicht obliegt ausschließlich dem Auftragnehmer, auch dann, wenn der Absender die Ware verladen hat. Der Auftragnehmer hat alle Schadensquellen vor der Durchführung des Transports zu eruieren und insbesondere die Transporttauglichkeit der Verladung/Stauung sowie der Verpackung zu kontrollieren. Erforderlichenfalls sind Schadensquellen zu beseitigen bzw. Weisungen beim Auftraggeber einzuholen. Der Auftragnehmer hat bei Übernahme der Ware die Stückzahl, die Beschaffenheit und das Gewicht der Transportgüter zu überprüfen. Bei Abweichungen von Menge, Qualität und Übernahmetemperatur zu den vom Auftraggeber vorgegebenen Angaben sowie bei mangelhafter Verpackung, Stauung als auch bei Unmöglichkeit der Prüfung ist die Beladung sofort zu stoppen und erst nach Rücksprache und ausdrücklicher Anweisung des Auftraggebers weiter auszuführen. Bei allen Unstimmigkeiten ist der Auftraggeber unverzüglich zu informieren und entsprechende Vorbehalte auf dem Frachtbrief einzutragen. Maßgeblich für den Beweis der vom Fahrer bei der jeweiligen Ladestelle übernommenen Packstücke ist die unterschreibende Übernahmebestätigung. Bei Verladung unterschiedlicher Produkte in einer Ladeeinheit sind diese klar zu trennen und es ist besonders darauf zu achten, dass es zu keiner Kreuzkontamination, verursacht durch unverträgliche Produkte, kommt.

19. Haftungsausschluss-/Limitierung

Die Haftung des Auftraggebers für alle Schäden ist ausgeschlossen unabhängig vom Grad des Verschuldens und unabhängig vom Rechtsgrund (zum Beispiel: Schäden im Zusammenhang mit mangelhafter Verladung, Ladungssicherung, Sicherstellung von Fahrzeugen, Beschlagnahmen, Anhaltungen etc.). Sollte der vorangegangene Haftungsausschluss gegen zwingende Bestimmungen verstoßen und somit unwirksam sein, so ist die Haftung des Auftraggebers auf 8,33 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm des beförderten Gutes beschränkt, soweit nicht darüber hinausgehende Haftungsbeschränkungen für den AG günstiger sind; dann gelten diese. Diese Vereinbarung gilt somit beispielsweise für Ansprüche des Auftragnehmers gegen den Auftraggeber aufgrund von Schäden aus der Informationserteilung, Weisungen, vom Auftraggeber übergebenen Unterlagen und Schäden aus mangelhafter Verpackung (zum Beispiel: Art. 7, 10, 11, 12, 22 CMR).

20. Bewachungspflicht /Sicherheitsmaßnahmen

Der Auftragnehmer verpflichtet sich bei der Annahme des Auftrages und der Übernahme des Transportgutes, die beladenen Kraftfahrzeuge, Anhänger und/oder Sattelaufleger bei jeglichem Abstellen während der Zeit zwischen der Übernahme der Ladung zur Beförderung und deren Ablieferung ordnungsgemäß und durchgehend zu bewachen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass beladene Kraftfahrzeuge bzw. Transporteinheiten bei jedem (auch kurzfristigen) Abstellen ordnungsgemäß versperrt sind. Die zum Einsatz kommenden Kraftfahrzeuge bzw. Transporteinheiten müssen außerdem mit 2 voneinander unabhängigen - dem Stand der Technik entsprechenden und funktionsorientierten - Diebstahlsicherungen ausgerüstet sein, die bei jedem, wenn auch nur kurzfristigen, Abstellen nachweislich aktiviert sein müssen. Die Hecktüren der Anhänger/Container müssen immer nachweislich versperrt sein (zumindest mit einem massiven Bügelschloss), sodass ein Zugriff von außen durch Dritte jedenfalls verhindert wird. Nach jeder Pause ist die Umversehrtheit des Schlosses bzw. der Außenwände des Laderaums zu kontrollieren. Der Auftragnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass beladene Transportfahrzeuge (Anhänger, Auflieger, Wechselaufbauten, Container etc.) während des Abstellens immer ordnungsgemäß bewacht und zur Nachtzeit, an Wochenenden und Feiertagen nur auf einem beleuchteten und gesicherten Parkplatz oder einem gesicherten (umzäunten und ausreichend bewachten) Betriebsgelände abgestellt werden. Es dürfen generell nur bewachte Parkplätze verwendet werden. Eine Liste der bewachten Parkplätze ist beispielsweise unter www.iru.org, www.ania.it abrufbar. Die Routenplanung ist so vorzunehmen, dass – bei Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten – keine Pausen, Übernachtungen oder sonstige Abstellvorgänge (außer kurzfristige Tankvorgänge) auf unbewachten Parkplätzen erforderlich sind. Erforderlichenfalls ist der Auftragnehmer verpflichtet, vorsorglich bewachte Parkplätze zu reservieren und den Fahrer entsprechend einzuteilen. Das isolierte Abstellen von beladenen Anhängern/Aufliegern/Wechselaufbauten (ohne Zugfahrzeug) sowie das Abstellen des Transportfahrzeuges in einem nicht gesicherten Gebiet ist ausnahmslos (auch auf einem bewachten Parkplatz) untersagt; hier besteht oft kein Versicherungsschutz bei herkömmlichen Versicherungen (!!). Bei allen Transporten nach England muss der Fahrer aufgrund der aktuellen Migrationsgefahr die Ladung verplomben und den Lkw mit einem Schloss versperren, um das Eindringen von Personen zu vermeiden. Aufgrund der aktuellen Situation wird das Parken in einem Umkreis von 100 km von Calais ausdrücklich verboten. Die letzten 100 km bis zum Hafen müssen ohne Zwischenstopp gefahren werden. Es ist außerdem die Pflicht des Fahrers, sich zu vergewissern, dass keine Personen zugestiegen sind. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, sich an die Vorgaben des britischen Home Office (Innenministeriums) zu halten und die notwendigen „Vehicle Security Checks“ durchzuführen. Die Sicherheits-Checkliste für das Fahrzeug finden Sie unter www.gov.uk/government/publications/vehicle-security-checklist.

21. Erfüllungsgehilfen

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, seine Mitarbeiter und sonstigen Erfüllungsgehilfen, insbesondere Subunternehmer, nachweislich (schriftlich) von der Verpflichtung zur Einhaltung dieser Bedingungen zu unterrichten und sich mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers davon zu überzeugen, dass diese Sicherheitsmaßnahmen auch tatsächlich befolgt werden. Der Auftragnehmer hat außerdem dafür Sorge zu tragen, dass die eingesetzten LKW-Fahrer über sämtliche ausländerbeschäftigungs- bzw. entsendungsrechtlichen Bewilligungen verfügen und entsprechend den Gesetzen des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, beschäftigt sind. Die nach den jeweils anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen erforderlichen Nachweise und Dokumente (insbesondere Arbeits- und Aufenthaltsgenehmigungen) sind vom Fahrer mitzuführen. Der Auftragnehmer verpflichtet sich zur Beistellung ausschließlich solcher Fahrer, die zumindest solche Kenntnisse der Sprache am Abgangs- und Übernahmeort haben, um sich mit dem Absender und Empfänger sowie den Behörden ausreichend verständigen zu können. Der Auftragnehmer bestätigt, dass das Fahrpersonal über eine

beyond this are more favourable for the principal; in this case, these apply. This agreement therefore applies, for example, to claims by the contractor against the principal on account of damage arising out of the provision of information, instructions, documents handed over by the principal and damage arising out of defective packaging (for example: Art. 7, 10, 11, 12, 22 CMR).

20. Guarding duty /Security measures

Upon acceptance of the order and taking over the cargo, the contractor undertakes to properly and continuously guard the loaded motor vehicles, trailers and/or semi-trailers whenever they are parked during the period between taking over the load for transport and delivering it. The contractor is obliged to ensure that loaded motor vehicles or transport units are properly locked whenever they are parked (even for short-term parking). Moreover, the motor vehicles or transport units used must be equipped with two independent anti-theft devices - which are state of the art and function properly - and which must be verifiably activated each time they are parked, even if only for short-term parking. The rear doors of the trailers/containers must always be verifiably locked (at least with a solid shackle lock) so that access from outside by third parties is prevented in any case. After each break, the integrity of the lock or the outer walls of the cargo hold must be checked. The contractor must ensure that loaded transport vehicles (trailers, semi-trailers, swap bodies, containers, etc.) are always properly guarded during parking and that at night time, on weekends and public holidays they are only parked in a lighted and secured parking space or secured (fenced and adequately guarded) company premises. In general, only guarded parking spaces must be used. A list of guarded parking spaces is available at for example www.iru.org, www.ania.it. The route must be planned in such a way that - provided that the prescribed driving and rest periods are observed - no breaks, overnight stays or other parking procedures (except for short-term refuelling) are required on unguarded parking spaces. If necessary, the contractor is obliged to reserve guarded parking spaces as a precaution and to assign the driver accordingly. The isolated parking of loaded trailers/semi-trailers/swap bodies (without towing vehicle) as well as the parking of the transport vehicle in an unsecured area is prohibited without exception (even in a guarded parking space); in this case, there is often no insurance cover with conventional insurance companies (!!)

For all transports to England, due to the current risk of migration, the driver has to seal the load and lock the truck with a lock to prevent people from entering. Due to the current situation, parking within a radius of 100 km from Calais is expressly prohibited. The last 100 km to the port must be driven without stopping. Furthermore, it is also the driver's duty to make sure that no persons have boarded. The contractor is obliged to comply with the requirements of the UK Home Office and carry out the necessary "Vehicle Security Checks". The Vehicle Security Checklist can be found at www.gov.uk/government/publications/vehicle-security-checklist.

21. Vicarious agents

The contractor is obliged to demonstrably (in writing) inform his employees and other vicarious agents, in particular subcontractors, of the obligation to comply these conditions and to ensure with the diligence of a prudent freight carrier that these safety measures are actually followed. Moreover, the contractor must ensure that the truck drivers employed have all foreign employment or employee secondment permits and are employed in accordance with the laws of the country in which the vehicle is registered. The driver must carry the proofs and documents (in particular work and residence permits) required by the applicable legal provisions. The contractor undertakes to provide only drivers who have at least such knowledge of the language at the place of departure and takeover in order to be able to communicate sufficiently with the consignor and consignee as well as the authorities. The contractor confirms that drivers have a valid internationally accepted driving licence and a certificate according to Directive 2003/59/EC (EU professional driver training). The driver must be specially trained for all transport requirements and carry the necessary certificates. In particular, the requirements of the ADR and road traffic regulations (StVO), regarding load securing and safety regulations/safety clothing must be fulfilled. For safety reasons, the driver must always wear safety shoes, helmet, long outer clothing and a high-visibility vest during all loading and unloading activities (unless safety regulations at the place of loading or unloading make higher demands). For ADR transports, the driver must carry/wear the necessary safety equipment. In the event of non-compliance with the above-mentioned agreements/instructions, the principal reserves the right to have the vehicle/driver equipped by the shipper at the contractor's expense. If this is not possible, the principal reserves the right to purchase a replacement vehicle and to charge the contractor for the costs in full. The principal holds the contractor fully liable for all consequential costs incurred as a result! In any case, a processing fee of € 35 is charged for these administrative expenses. The contractor reserves the right, in accordance with Section 309 No. 5 b BGB, to prove that the principal has not incurred any damage or significantly less damage.

22. Driving time, compensation

In many European countries, laws are in place to pay the minimum wage for driving personnel, to combat wage and social dumping, and to comply with obligations to register. In some cases, the legal provisions stipulate strict contractor's liability and criminal sanctions in the event of underpayment of wages. For the purpose of compliance with these provisions, the following is agreed: The contractor ensures that he has obtained knowledge of these legal provisions. Furthermore, the contractor agrees to ensure compliance with all such provisions; this includes, in particular, the timely payment of the mandatory minimum wage, the fulfilment of the obligations to register, in particular the reporting of the deployment plan, in accordance with the registration forms provided for this purpose, the provision of the corresponding wage and work records in order to check the minimum wage, which are to be submitted to the authorities for verification upon request, ensuring that the truck driver keeps records of the start, end and duration of the daily working time. These records must be kept for at least two years. The contractor is obliged to demonstrably inform his employees and other vicarious agents, in particular subcontractors, (in writing) of the obligation to comply with the minimum wage provisions and/or the provisions of these terms and conditions and ensure with the diligence of a prudent freight carrier that these measures are actually followed. Upon request, the contractor must immediately provide the principal with appropriate evidence of compliance with these statutory provisions without delay. The contractor reimburses the principal in full for all expenses/costs/claims/outstanding accounts (irrespective of legal grounds) arising in connection with the breach of this agreement or non-

gültige international geltende Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung gem. Richtlinie 2003/59/EG (EU-Berufskraftfahrerausbildung) verfügt. Der Fahrer muss für alle Voraussetzungen des Transportes besonders geschult sein und die notwendigen Bescheinigungen mit sich führen. Insbesondere müssen die Anforderungen im Bereich ADR und StVO, Ladungssicherung und im Bereich Sicherheitsvorschriften/Sicherheitsbekleidung besonders erfüllt sein. Aus Sicherheitsgründen hat der Fahrer bei allen Be- und Entladetätigkeiten stets Sicherheitschuhe, Helm, lange Oberbekleidung und Warnweste zu tragen (sofern Sicherheitsvorschriften bei der Be- oder Entladestelle nicht höhere Ansprüche stellen). Bei ADR Transporten hat der Fahrer die dafür notwendige Sicherheitsausrüstung mitzuführen/anzulegen. Bei Nichteinhaltung der o.a. Vereinbarungen/Anweisungen behält sich der Auftraggeber vor, das Fahrzeug/den Fahrer auf Kosten des Auftragnehmers vom Verladener ausrüsten zu lassen. Ist dies nicht möglich, behält sich der Auftraggeber vor, ein Ersatzfahrzeug einzuzukaufen und dem Auftragnehmer die Kosten in voller Höhe in Rechnung zu stellen. Für alle dadurch entstehenden Folgekosten hält der Auftraggeber den Auftragnehmer voll haftbar! In jedem Fall wird für diese Aufwendungen eine Bearbeitungsgebühr von € 35,- in Rechnung gestellt. Dem AN bleibt gemäß § 309 Nr.5 b BGB das Recht vorbehalten, den Nachweis zu führen, dass dem AG kein oder ein wesentlich niedrigerer Schaden entstanden ist.

22. Lenkzeiten, Entlohnung

In vielen europäischen Ländern gelten Gesetze zur Bezahlung des Mindestlohns für Fahrpersonal, zur Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping, sowie zur Einhaltung der Meldepflichten. Teilweise sehen die gesetzlichen Bestimmungen bei einer Unterentlohnung eine verschuldensunabhängige Unternehmerhaftung sowie strafrechtliche Sanktionen vor. Zum Zwecke der Einhaltung dieser Bestimmungen wird folgendes vereinbart: Der AN sichert zu, dass er sich Kenntnis von diesen gesetzlichen Bestimmungen verschafft hat. Der AN sichert außerdem zu, die Einhaltung sämtlicher derartiger Bestimmungen sicherzustellen; dazu gehören insbesondere die fristgerechte Bezahlung des vorgeschriebenen Mindestlohns, die Erfüllung der Meldepflichten, insbesondere die Meldung des Einsatzplanes, entsprechend der hierfür vorgesehenen Meldefomulare, die Bereitstellung der entsprechenden Lohn- und Arbeitsaufzeichnungen zur Kontrolle des Mindestlohns, die über Aufforderung der Behörden zur Überprüfung zu übermitteln sind, die Sicherstellung der Mitführung von Aufzeichnungen durch den LKW-Fahrer über Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit. Diese Aufzeichnungen müssen mindestens zwei Jahre aufbewahrt werden. Der AN ist verpflichtet, seine Mitarbeiter und sonstigen Erfüllungsgehilfen, insbesondere Subunternehmer, nachweislich (schriftlich) von der Verpflichtung zur Einhaltung der Mindestlohn-Bestimmungen bzw. der Bestimmungen dieser Vereinbarung zu unterrichten und sich mit der Sorgfalt eines ordentlichen Unternehmers davon zu überzeugen, dass diese auch tatsächlich befolgt werden. Auf Verlangen hat der AN auch dem Auftraggeber entsprechende Nachweise zur Einhaltung dieser gesetzlichen Bestimmungen unverzüglich vorzulegen. Der AN entschädigt den Auftraggeber hinsichtlich aller Aufwendungen/ Kosten/ Ansprüche/ Forderungen (unabhängig vom Rechtsgrund), die im Zusammenhang mit der Verletzung dieser Vereinbarung oder der Nichteinhaltung von Mindestlohn-Bestimmungen (inklusive den dazu erlassenen Verordnungen) entstehen, vollumfänglich, d.h. auch der Höhe nach unbeschränkt und stellt den AG von etwaigen Ansprüchen Dritter frei. Dies gilt insbesondere auch für das Entstehen von Verwaltungskosten, Vertretungs- und auch Beratungskosten.

23. Compliance

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die für sein Unternehmen geltenden gesetzlichen Vorschriften einzuhalten. Er unterstützt und achtet die Grundsätze des „Global Compact“ („UNGC“), der allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen und die Erklärung der International Labor Organization über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit von 1998 („Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work“) in Übereinstimmung mit nationalen Gesetzen und Gepflogenheiten. Insbesondere wird der Auftragnehmer in seinem Unternehmen keine Kinder beschäftigen oder Zwangsarbeiter einsetzen, die jeweiligen nationalen Gesetze und Regelungen über Arbeitszeiten, Löhne und Gehälter und sonstige Arbeitgeberverpflichtungen einhalten, die geltenden Arbeits- und Gesundheitsbestimmungen einhalten und für ein sicheres und gesundheitsförderliches Arbeitsumfeld sorgen, um die Gesundheit der Beschäftigten zu erhalten und Unfälle, Verletzungen sowie arbeitsbedingte Erkrankungen zu vermeiden, jegliche Diskriminierung aufgrund Rasse, Religion, Behinderung, Alter, sexueller Orientierung oder Geschlecht zu unterlassen, die internationalen Antikorruptionsstandards, wie sie im UNGC und lokalen Antikorruptions- und Bestechungsgesetzen festgelegt sind, beachten, alle geltenden Umweltgesetze und -regelungen einhalten, seinen Geschäftspartnern und Nachunternehmern antragen, die zuvor genannten Grundsätze auch ihrem Handeln zu Grunde zu legen. Der Auftragnehmer erklärt sich zusätzlich mit dem Verhaltenskodex (Code of Conduct) des Auftraggebers einverstanden. Dieser steht in seiner jeweils neuesten Fassung als Download unter <https://www.lagermax.com/de-at/lagermax-group/compliance> zur Verfügung. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, alle dort beschriebenen Grundsätze und Richtlinien einzuhalten und entlang der Lieferkette zu verankern.

24. Datenschutz

Soweit der Auftragnehmer bei der Ausführung und im Rahmen der Beauftragung und Vertragserfüllung personenbezogene und sonstige Daten des Auftraggebers sowie dessen Kunden, erhebt, speichert, verarbeitet, nutzt oder übermittelt, verpflichtet sich der Auftragnehmer, sich jeweils auf das zur Erfüllung seiner vertraglichen Pflichten zwingend erforderliche Maß zu beschränken. Insbesondere verpflichtet sich der Auftragnehmer, die anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes in der jeweils geltenden Fassung vollumfänglich einzuhalten. Der Auftragnehmer anerkennt und setzt in seiner unternehmerischen Verantwortung das nationale Recht des Auftraggebers und die Datenschutz-Grundverordnung VO (EU) 2016/679, jeweils in gültiger Fassung (DSGVO) um. Der Auftragnehmer hat für alle Daten und Informationen technische und organisatorische Maßnahmen gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Vorgaben zum Schutz der Daten, Sicherheit und Vertraulichkeit sowie zum Schutz vor dem Zugriff Dritter zu treffen. Der Auftragnehmer wird alle von ihm beauftragten Personen, Mitarbeiter und Erfüllungsgehilfen über diese Klausel schriftlich informieren und verpflichten. Diese schriftliche Verpflichtungserklärung wird der Auftragnehmer dem Auftraggeber auf Verlangen vorlegen. Die für die Auftragsabwicklung

compliance mit der minimum wage regulations (including the regulations issued in this connection), i.e. also unlimited in terms of the amount, and indemnifies the principal against any third-party claims. This also applies in particular to administrative expenses, representation costs as well as consulting costs incurred.

23. Compliance

The contractor undertakes to comply with the legal regulations applicable to their company. Supports and respects the principles of the Global Compact ("UNGC"), the United Nations Universal Declaration of Human Rights and the International Labour Organization's 1998 Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, in accordance with national laws and practices. At their company, the contractor will not employ children or use forced labour, comply with the respective national laws and regulations on working hours, wages and other employer obligations, comply with applicable provisions on health and safety at work and provide a safe and healthy working environment in order to maintain the health of employees and prevent accidents, injuries and work-related illnesses, refrain from any discrimination based on race, religion, disability, age, sexual orientation or gender, comply with international anti-corruption standards as set out in the UNGC and local anti-corruption and bribery laws, comply with all applicable environmental laws and regulations, request their business partners and subcontractors to apply the aforementioned principles to their actions as well. The contractor additionally ensures that he agrees to the Code of Conduct of the principal. The latest version of this is available for download at <https://www.lagermax.com/de-at/lagermax-group/compliance>. The contractor agrees to comply with all the principles and guidelines described in it and to anchor them along the supply chain.

24. Data protection

If the contractor collects, stores, processes, uses or transmits personal and other data of the principal and their customers during the execution and within the scope of the commissioning and fulfillment of the contract, the contractor ensures in each case to limit the collection, storage, processing, use or transmission to the extent absolutely necessary for the fulfillment of the contractual obligations. In particular, the contractor undertakes to fully comply with the applicable legal regulations on data protection as amended from time to time. The contractor acknowledges and implements the national law of the principal and the Data Protection Regulation (EU) 2016/679, as amended (GDPR), in his corporate responsibility. The contractor must take technical and organisational measures for all data and information in accordance with the legal and contractual requirements for the protection of data, security and confidentiality as well as protection against access by third parties. The contractor has to inform all persons, employees and vicarious agents commissioned by him in writing of this clause and oblige them to comply with it. The contractor will submit this written declaration of commitment to the principal upon request. The data of the contractor necessary for the processing of the order will be stored, the duration of the data storage is based on the statutory periods of retention. The contractor instructs the principal to provide personal and company data to owners of means of carriage upon their request. The principal also points out that he is legally obliged to transfer data to authorities. The principal confirms to have read the information according to the GDPR of the principal. The contractor indemnifies the principal against any claims by third parties in connection with data use as described, as well as against other claims by supervisory authorities.

25. Customer protection

Customer protection is deemed to be agreed; upon acceptance or passing on of orders or other contact with customers of the principal as well as all companies involved in any way in the transport order, all claims of the contractor against the principal are forfeited. In addition, a contractual penalty of € 10 000 irrespective of the actual amount of damage, is agreed for the violation of this non-compete or customer protection clause. This does not affect any further claim for damages.

26. Demurrage

The assertion of demurrage is excluded in the event of a waiting period or standing time at the consignor's or consignee's premises etc. of up to 24 hours in each case. Saturdays, Sundays and public holidays are not taken into account, i.e. they are always free of charge. Moreover, the assertion of a compensation for expenses or a claim for damages or other costs is excluded in the event of cancellation of the order by the principal within 10 hours of placing the order. After the agreed 24-hour demurrage exemption, a maximum of € 150 per day/ per truck may be charged as demurrage, if the principal is actually at fault, whereby the burden of proof lies with the contractor. The demurrage is limited to a maximum of 3 days in terms of length.

27. Obligation of confidentiality

All transports are subject to an obligation of confidentiality, which strictly prohibits the contractor from disclosing any information that becomes known to him in the course of the execution of the order to third parties. The contractor is liable for all vicarious agents. In the event of unauthorised disclosure of information to third parties, a contractual penalty regardless of fault of € 10 000 is due. The principal expressly reserves the right to assert claims for further damages.

28. Loading dates, delivery deadlines

The transport order in question is binding unless an objection is raised with the principal within one hour of receipt by the contractor. The contractor bears the burden of proof for the receipt of the objection. The contractor must arrive with his vehicle at the place of loading at the agreed loading time. If the vehicle is not provided, a contractual penalty is due, amounting to 80% of the freight (regardless of fault) independent of the actual damage. The assertion of further claims remains unaffected.

The unloading dates are deemed to be delivery deadlines within the meaning of Art. 19 CMR. The loading and unloading dates are absolute fixed dates. The contractor acknowledges that adherence to the delivery deadlines is particularly important to the principal and that he therefore has a particularly important interest in adhering to the delivery deadlines. In the event of delays of any kind, the

nötigen Daten des Auftragnehmers werden gespeichert; die Dauer der Datenspeicherung orientiert sich an den gesetzlichen Fristen der Aufbewahrung. Der Auftragnehmer beauftragt den Auftraggeber, Vermietern von Transportmitteln auf deren Anfragen personen- und unternehmensbezogene Daten zu übermitteln. Der Auftraggeber weist zudem darauf hin, dass er, soweit er gesetzlich dazu verpflichtet ist, Daten an Behörden zu übermitteln hat. Der Auftraggeber bestätigt, die Informationen gemäß DSGVO vom Auftraggeber eingesehen zu haben. Der Auftragnehmer stellt den Auftraggeber von jeglicher Inanspruchnahme durch Dritte im Zusammenhang mit einer Datennutzung wie beschrieben frei, ebenso auch von sonstigen Ansprüchen der Aufsichtsbehörden.

25. Kundenschutz

Kundenschutz gilt als vereinbart; bei Entgegennahme oder Vermittlung von Aufträgen oder sonstiger Kontaktaufnahme mit Kunden des Auftraggebers und sämtlichen Unternehmen, die in irgendeiner Weise am Transportauftrag beteiligt sind, verfallen sämtliche Forderungen des Auftragnehmers gegen den Auftraggeber. Darüber hinaus wird für die Verletzung dieser Wettbewerbs- bzw. Kundenschutzklausel eine verschuldensunabhängige Konventionalstrafe in Höhe von € 10.000,00 unabhängig von der tatsächlichen Schadenshöhe vereinbart. Ein darüberhinausgehender Schadenersatzanspruch wird davon nicht berührt.

26. Standgeld

Die Geltendmachung von Standgeld ist bei einer Wartezeit bzw. Stehzeit beim Absender bzw. Empfänger etc. jeweils bis zu 24 Stunden ausgeschlossen. Unberücksichtigt bleiben Samstage, Sonn- und Feiertage, d.h. diese sind immer standgeldfrei. Außerdem ist die Geltendmachung eines Aufwendersatzes bzw. eines Schadenersatzanspruches oder sonstiger Kosten bei einer Stornierung des Auftrages seitens des Auftraggebers innerhalb von 10 Stunden ab Auftragserteilung ausgeschlossen. Nach der vereinbarten 24-Stunden-Standgeldfreiheit dürfen maximal € 150,- pro Tag/pro LKW an Standgeld berechnet werden, sofern den Auftraggeber tatsächlich ein Verschulden trifft, wobei die Beweislast den Auftragnehmer trifft. Das Standgeld ist allerdings hinsichtlich der Länge mit 3 Tagen maximal begrenzt.

27. Geheimhaltungspflicht

Bei allen Transporten besteht eine Geheimhaltungspflicht, die es dem Auftragnehmer strikt untersagt, sämtliche Informationen, die diesem im Zuge der Auftragsdurchführung bekannt werden, an Dritte weiterzugeben. Der Auftragnehmer haftet hier für sämtliche Gehilfen. Im Falle einer unerlaubten Weitergabe von Informationen an Dritte wird eine verschuldensunabhängige Vertragsstrafe in Höhe von € 10.000,00 fällig. Die Geltendmachung eines darüberhinausgehenden Schadens behält sich der Auftraggeber ausdrücklich vor.

28. Ladetermine, Lieferfristen

Der gegenständliche Transportauftrag ist bindend, wenn nicht innerhalb einer Stunde ab Eingang beim Auftragnehmer ein Widerspruch gegenüber dem AG erfolgt. Für den Zugang des Widerspruchs trägt der AN die Beweislast. Der Auftragnehmer hat mit seinem Fahrzeug zum vereinbarten Beladetermin an der Beladestelle einzutreffen. Bei Nichtgestellung des Fahrzeuges wird eine vom tatsächlichen Schaden unabhängige Konventionalstrafe in Höhe von 80 % der Fracht (verschuldensunabhängig) fällig. Die Geltendmachung weitergehender Ansprüche bleibt hiervon unbenommen. Entladetermine gelten als Lieferfristen iSd Art. 19 CMR. Die Be- und Entladetermine sind absolute Fixtermine. Der Auftragnehmer nimmt zur Kenntnis, dass die Einhaltung der Lieferfristen dem Auftraggeber besonders wichtig ist und dieser somit ein besonders wichtiges Interesse an der Einhaltung der Lieferfristen hat. Bei Verzögerungen jeglicher Art ist der Auftraggeber unverzüglich zu informieren. Kommt der Auftragnehmer dieser Pflicht nicht nach, so berechtigt dies den Auftraggeber zu einem Abzug in Höhe von 30% der Fracht. Der Auftragnehmer hat vor Übernahme des Transportauftrages zu überprüfen, ob die Lieferfrist eingehalten werden kann. Sollten sich Be- und/oder Entladeort ändern, so ist der Auftragnehmer verpflichtet, den geänderten Transportauftrag durchzuführen, der Frachtpreis wird dementsprechend angemessen in der Höhe angepasst.

29. Entladung gemäß Frachtbrief/Transportauftrag

Die Entladung der Ware darf nur an der im Transportauftrag/Frachtbrief angegebenen Empfänger-Adresse oder Anlieferadresse erfolgen. Änderungen dürfen nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung durch den Auftraggeber vorgenommen werden. Wenn die Angaben im Frachtbrief vom Transportauftrag abweichen, muss dies vor Ausführung mit dem Auftraggeber abgestimmt werden.

30. Zusätzliche Bestimmungen nach Art des Transportmittels

Diese Bestimmungen gelten sinngemäß auch für alle anderen Transporte (nicht nur für LKW-Transporte), unabhängig von der Art des Verkehrsmittels. Gegebenfalls ist die jeweilige Klausel so zu interpretieren, dass sie auch auf den konkreten Transport mit dem tatsächlich eingesetzten Verkehrsmittel anzuwenden ist. Je nach Art des Transportmittels gelten zusätzlich nachstehende Regelungen:

- Im Bahnverkehr samt Umschlag: Es gelten die zwingenden Bestimmungen der CIM und subsidiär die Bestimmungen des HGB, des COTIF und des SMGS.
- In der Luftfracht: Es gelten die Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens oder das Warschauer Abkommen in Fassung des Haager Protokolls, sofern der Anwendungsbereich dieser Abkommen erfüllt ist. Ansonsten gelten die Bestimmungen des HGB und des Warschauer Abkommens 1929.
- In der Binnenschifffahrt: Es gelten die Bestimmungen des Binnenschifffahrtsgesetzes (BinSchG), die Verordnung über die Lade- und Löscheziten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt (Lade- und Löschezitenverordnung - BinSchLV), das Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) und das HGB. Ansonsten gilt das CMNI (Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt)
- In der Seefracht: Es gelten die Bestimmungen des Übereinkommens der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (Hamburg Regeln kurz HR). Dies gilt auch dann, wenn der Anwendungsbereich (Art. 2 HR) nicht erfüllt wäre. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass auch Art. 23 HR zwingend als vereinbart gilt. Außerdem gilt das HGB und das LLMC.
- Im Multimodalverkehr: Ist der Ort des Schadenseintritts bekannt, beurteilt sich die Haftung nach dem Teilstreckenrecht, das anwendbar wäre, wenn mit dem Auftragnehmer ein Frachtvertrag nur über diese Teilstrecke abgeschlossen wor-

principal must be informed immediately. If the contractor does not comply with this obligation, the principal is entitled to a deduction of 30% of the freight. Before accepting the transport order, the contractor must check whether the delivery deadline can be met. If the place of loading and/or unloading changes, the contractor is obliged to carry out the changed transport order; the freight price will be adjusted accordingly.

29. Unloading according to consignment note/transport order

The goods must only be unloaded at the consignee address or delivery address specified in the transport order/consignment note. Changes must only be made with the explicit written approval of the principal. If the details in the consignment note differ from the transport order, this must be discussed and cleared with the principal before execution.

30. Additional provisions according to the type of transport

These provisions equally apply to all other transports (not only to truck transports), irrespective of the type of transport. If necessary, the respective clause has to be interpreted in such a way that it also applies to the specific transport with the actually used means of transport. Depending on the type of transport, the following additional regulations apply:

- In rail transport including transshipment: the mandatory provisions of the CIM and, subsidiarily, the provisions of the HGB, COTIF and SMGS apply.
- In air freight: The provisions of the Montreal Convention or the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol apply, provided that the scope of application of these conventions is fulfilled. Otherwise, the provisions of the HGB and the Warsaw Convention 1929 apply.
- In inland waterway transport: The provisions of the German Inland Waterway Act (BinSchG) the German Regulation on Loading and Discharging Times and Demurrage Charges in Inland Waterways Shipping (BinSchLV), the 2012 Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI) and the HGB apply. Otherwise, the CMNI (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway) applies.
- In sea freight: The provisions of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules or HR for short) apply. This also applies if the scope of application (Art. 2 HR) would not be fulfilled. It is expressly pointed out that Art. 23 HR is also deemed to be mandatorily agreed. In addition, the HGB and the LLMC apply.
- In multimodal transport: If the place where the damage occurred is known, liability will be assessed according to the leg of the journey that would be applicable if a contract of carriage had been concluded with the contractor for that leg of the journey only. If the place where the damage occurred is unknown, the freight carrier is liable according to the liability law most favourable to the principal. This also applies to any limitation and cut-off periods. All limitations of the contractor's liability regulated in the above-mentioned conventions and regulations do not apply in the event of intent and/or gross negligence for which the contractor is responsible. The contractor bears the burden of proof for the absence of intent and gross negligence.

31. Contractual language

Contract language is both German and English. In case of difficulties of interpretation, ambiguities and contradictions, the German version prevails.

32. Waiver of objection based on "Lohnfuhrvertrag"

The contractor explicitly waives the objection based on a "Lohnfuhrvertrag"; should the contractual relationship actually be classified as a "Lohnfuhrvertrag", the contractor explicitly agrees to subject this contractual relationship to the liability provisions of the CMR Convention.

33. Fixed prices

The prices stated in the offer or order of the principal are fixed prices. Surcharges or expenses, costs (of any kind whatsoever) claimed by the contractor will not be recognised.

The subsequent introduction of surcharges by the contractor is excluded.

34. Statute of limitations

All claims asserted against the principal, irrespective of legal grounds and the degree of fault, re subject to a statute of limitations of one year from delivery.

35. Applicable law, jurisdiction

All disputes between the parties are subject to Austrian law with the exclusion of the provisions of the IPR. For all disputes between the parties, including disputes about the effective existence of a contract concluded between the parties, the jurisdiction is agreed to be attributed to the court competent in the subject matter of the dispute for AT-5020 Salzburg.

den wäre. Ist der Ort des Schadenseintrittes unbekannt, so haftet der Frachtführer nach dem für den Auftraggeber günstigsten Haftungsrecht. Dies gilt auch für etwaige Verjährungs- und Ausschlussfristen.
Sämtliche in den oben genannten Übereinkommen und Vorschriften geregelten Haftungsbeschränkungen der Haftung des Auftragnehmers gelten nicht im Fall von vom Auftragnehmer zu vertretendem Vorsatz und/oder grober Fahrlässigkeit. Die Beweislast für das Fehlen von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit trifft den Auftragnehmer.

31. Vertragssprache

Vertragssprache ist sowohl Deutsch als auch Englisch. Bei Auslegungsschwierigkeiten, Unklarheiten und Widersprüchen, ist die deutsche Sprache maßgebend.

32. Verzicht auf Lohnfuhrereinwand

Der Auftragnehmer verzichtet ausdrücklich auf den Einwand des „Lohnfuhrvertrages“; sollte das gegenständliche Vertragsverhältnis tatsächlich als Lohnfuhrvertrag eingestuft werden, erklärt sich der Auftragnehmer ausdrücklich damit einverstanden, dieses Vertragsverhältnis den haftungsrechtlichen Bestimmungen des Frachtrechts (CMR) zu unterstellen.

33. Fixpreise

Die im Anbot bzw. Auftrag des Auftraggebers genannten Preise gelten als Fixpreise. Vom AN geltend gemachte Zuschläge bzw. Aufwendungen, Kosten (welcher Art auch immer) werden nicht anerkannt.

Die nachträgliche Einführung von Zuschlägen durch den Auftragnehmer ist ausgeschlossen.

34. Verjährung

Sämtliche Ansprüche gegen den Auftraggeber, gleich aus welchem Rechtsgrund und unabhängig vom Grad des Verschuldens, verjähren binnen eines Jahres ab Ablieferung.

35. Anzuwendendes Recht, Gerichtsstand

Sämtliche Streitigkeiten zwischen den Parteien unterliegen österreichischem Recht mit Ausschluss der Bestimmungen des IPR. Für sämtliche Streitigkeiten zwischen den Parteien, einschließlich von Streitigkeiten über den wirksamen Bestand eines zwischen den Parteien geschlossenen Vertrages, wird die Zuständigkeit des sachlich jeweils in Betracht kommenden Gerichtes für AT-5020 Salzburg vereinbart.