

Allgemeine Geschäftsbedingungen der Spedition Hein GmbH als Auftraggeber

1. Gültigkeit

Diese Bedingungen, in welche unter <http://www.spedition-hein.com/media/AGB-Spedition-Hein-GmbH.pdf> jederzeit eingesehen werden kann gelten ausschließlich dann, wenn die Spedition Hein GmbH „Auftraggeber“ Speditions- und Frachtaufträge an den Auftragnehmer erteilt.

2. Maßgebliche Bestimmungen

Für sämtliche Transporte wird die Geltung der CMR ausdrücklich vereinbart, selbst dann, wenn der Anwendungsbereich des Art. 1 CMR oder des § 439a UGB nicht erfüllt wäre. 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 Auftragnehmer kann sich keinesfalls auf eigene AGBs stützen, selbst wenn diese in Auftragsbestätigungen enthalten wären. Es kommen keine diesen Bedingungen widersprechenden Bedingungen des Auftragnehmers zur Anwendung. Insbesondere kann sich der Auftragnehmer auch nicht auf die Geltung der ADSp oder sonstige Bedingungen berufen. Der Auftraggeber erklärt sich weiters damit einverstanden, dass diese AGB für alle künftigen Geschäfte, unabhängig von einer nochmaligen ausdrücklichen Bezugnahme, gelten, insbesondere bei mündlichen, telefonischen oder fernschriftlichen Aufträgen.

3. Stornierung, Nichtübernahme des Frachtgutes

Der gegenständliche Transportauftrag ist bindend, wenn nicht innerhalb einer Stunde ab Eingang beim Auftragnehmer ein Widerspruch erfolgt

Sollte der Auftragnehmer diese Auftragsbedingungen nicht akzeptieren, ist dieser Auftrag mit einem Vermerk „STORNO“, quer über alle Seiten des Ladeauftrags, innerhalb von 1 Stunde kostenfrei abzulehnen. Dieses Storno ist an die im Auftrag angeführte E-Mail-Adresse/Faxnummer zurück zur zuständigen Kontaktperson bei Spedition Hein zu übermitteln. Im Falle einer Stornierung nach Ablauf 1 Stunde, Nichtübernahme des Transportgutes bzw. des Transportauftrages durch den Auftragnehmer, 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 darüber hinausgehender Schadenersatzanspruch bleibt davon unberührt.

In jedem Fall werden bei der Stornierung des Auftrages 25 % des Frachtpreises verrechnet.

4. Verbot von Umladungen, Beiladungen, Weitergabe

Um- bzw. Zuladungen sind bei Komplettladungen ausnahmslos unzulässig. Es gilt weiters ein ausnahmsloses Beiladeverbot, außer der Auftraggeber ordnet dies schriftlich an. Die Beauftragung eines Subfrachtführers ist nur unter ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung des zuständigen Disponenten des Auftraggebers zulässig. Sollte der Einsatz von Subfrachtführern vom Auftraggeber 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 Geschäftsbeziehung standen, insbesondere über Frachtenbörsen, ist ausnahmslos untersagt. Ein Stapeln der Ware (zB um zusätzlichen Laderaum etc. zu schaffen) ist ebenso ausdrücklich verboten! Für die Verletzung einer dieser Bestimmungen wird eine verschuldensunabhängige, vom richterlichen Mäßigungsrecht ausgeschlossene Konventionalstrafe in Höhe von € 5.000,-, unabhängig von der tatsächlichen Schadenshöhe, vereinbart. Ein darüber hinausgehender Schadenersatzanspruch wird davon nicht berührt.

Ladungen dürfen auf keinen Fall ohne die ausdrückliche Erlaubnis des Auftraggebers in ein Lager/Zwischenlager/Warenhaus umgeladen werden. Bei einem Zuwiderhandeln wird ein Pönale in Höhe von 95 % der Fracht verrechnet.

5. Ladungssicherungsmittel

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

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, 16 Gurte mit Langhebelratschen, 12 Zurrösen im Boden, 24 Kantenschoner und ausreichend Antirutschmatten erforderlich. Des Weiteren muss jedes Fahrzeug über eine Palettenanschlagleiste verfügen.

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 verrechnen. Ein darüberhinausgehender Schadenersatz bleibt davon unberührt. Für alle dadurch entstehenden Folgekosten hält der Auftragnehmer den Auftraggeber voll haftbar! In jedem Fall wird für diese administrativen Aufwendungen eine Bearbeitungsgebühr von € 35,- in Rechnung gestellt.

Die Sicherstellung der ordentlichen Verstauung des Frachtgutes sowie die Ladungssicherung ist ausnahmslos Aufgabe des Auftragnehmers; dies auch dann, wenn der Absender die Beladung tatsächlich selbst vorgenommen hat.

6. Kennzeichen

wenn der Ladeauftrag „DUMMY“-Kennzeichen oder keine Kennzeichen enthält, 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.

7. 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 daher eine ausreichende Anzahl von ordnungsgemäßen und tauschfähigen Lademittel mitzuführen. Das Entgelt für dieses Tauschrisiko ist im Frachtpreis bereits enthalten. Für jeden Lademitteltausch ist ein entsprechender Lademittelschein mit der Frachtrechnung an den Auftraggeber zu senden. Bei fehlenden Lademittelscheinen ist der Auftraggeber gezwungen, davon auszugehen, dass der Auftragnehmer seiner Verpflichtung nicht nachgekommen ist. 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 nichtrechtzeitig erfolgen, ist der Auftragnehmer selbst für die Besorgung der nicht getauschten Lademittel verantwortlich. Für den Fall einer nicht ordnungsgemäßen Durchführung des Lademitteltausches hat der Frachtführer als Auftragnehmer für jede nicht getauschte bzw. rückgeführte Palette € 20,-, pro Gitterbox € 100,-, und bei anderen Lademitteln den ortsüblichen Handelspreis zu bezahlen. Zusätzlich sind eine Bearbeitungspauschale von € 30,- pro Transport und Rückführungskosten für die nicht getauschten Lademittel von € 1,- per KM bis zur Rückführungs- bzw. Abholstelle, an welcher der Tausch unterlassen wurde, zu entrichten. Die Rückführung der Packmittel durch den Auftragnehmer innerhalb von 2 Wochen ist Gegenstand des Frachtvertrages und mit der Fracht abgegolten. Diese Ansprüche stehen dem

Auftraggeber in jedem Fall auch ohne Verschulden des Frachtführers zu. Weiters 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. Achtung: 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, vom richterlichen Mäßigungsrecht ausgeschlossene, 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 verrechnet der Auftraggeber Euro 8,- pro Stück an den Auftragnehmer.

8. Frachtrechnungen, Zahlungsziel, Abliefernachweise

Frachtrechnungen des Auftragnehmers sind erst dann fällig, wenn die Rechnung zusammen mit den Original-Transportdokumenten (CMR-Frachtbrief, Lieferscheine, Palettenscheine etc.) an den Auftraggeber nachweislich übermittelt wurden. Das Risiko für die Übermittlung dieser Dokumente trägt der Auftragnehmer.

Dem Auftragnehmer ist bekannt, dass eine Abrechnung bei Kunden des Auftraggebers nur dann erfolgen kann, wenn Abliefernachweise rechtzeitig und vollständig übersandt werden. Der Auftragnehmer verpflichtet sich daher, sämtliche Unterlagen des Transportes, wie Lieferscheine, Frachtbriefe, Palettenscheine etc., längstens innerhalb von 14 Tagen per E-mail oder im Original an den Auftraggeber zu senden. Bei Nichteinhaltung dieser Frist wird, unbeschadet sonstiger Rechte, eine Bearbeitungsgebühr von € 35 ab dem 15 Tag bzw. 70 € ab dem 30 Tag fällig.

Das Zahlungsziel beträgt 45 Tage, wobei der Lauf dieser 45-Tages-Frist erst mit vollständigem Einlangen der Rechnung samt den oben erwähnten Transportdokumenten beim Auftraggeber beginnt.

9. 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. Weiters 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 € 200,- pro Tag/pro LKW an Standgeld verrechnet 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.

10. Berechtigungen und Transporthindernisse

Der Auftragnehmer hat bei jedem Transport von sich aus sicherzustellen, dass der Transport ohne Hindernisse durchgeführt werden kann und muss 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.). Weiters 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 bzw. Transportschäden oder Transportwarenverlusten ist der Auftraggeber unverzüglich telefonisch und schriftlich zu verständigen. Der Auftragnehmer hält den Auftraggeber für alle daraus resultierenden Schäden schad- und klaglos. 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.

11. Aufrechnung, Ausschluss von Pfand- und Zurückbehaltungsrechten

Der Auftraggeber ist berechtigt, Aufrechnungen mit Gegenforderungen (gleich aus welchem Rechtsgrund) sowie Frachtkürzungen bei Schlechterfüllungen vorzunehmen. Es wird daher jedem Aufrechnungs- bzw. Zurückbehaltungsverbot (insbesondere § 20 ADSp) ausdrücklich widersprochen. Dem Auftragnehmer kommt an keinem der ihm im Zuge dieser Vertragserfüllung übergebenen Waren ein Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht zu. Allfällige 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) abschließende Verträge aufzunehmen. Der Auftragnehmer kann mit keiner Forderung gegenüber Forderungen bzw. Ansprüchen des Auftraggebers aufrechnen.

12. Pflicht zur Schadensmeldung

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, jeden Schadensfall unverzüglich dem Auftraggeber und der Verkehrshaftungsversicherung des Auftragnehmers zu melden. Bei Schäden, die den Betrag von € 2.000,- überschreiten, muss der Auftragnehmer unverzüglich einen Sachverständigen bzw. Havariekommissar mit der Begutachtung des Schadens beauftragen. Der Auftragnehmer hat – bei sonstigen Schadenersatzansprüchen – Weisungen vom Auftraggeber einzuholen. Weiters ist der Auftragnehmer verpflichtet, sämtliche Informationen, die zur weiteren Schadensbearbeitung durch den Auftraggeber bzw. dessen Versicherer benötigt werden könnten, unverzüglich zur Verfügung zu stellen.

13. 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 Bezettelung der Ladung und für die Mitführung der erforderlichen Transportdokumente sowie der rechtskonformen Kennzeichnung des Fahrzeuges. Der Auftragnehmer ist verpflichtet sicherzustellen, dass alle gefahrgutsrechtlichen Vorschriften, insbesondere ADR als auch sämtliche nationale Bestimmungen in den vom Transport betroffenen Ländern befolgt werden. Der Auftragnehmer bestätigt das Vorhandensein eines Gefahrgutbeauftragten in seinem Unternehmen.

14. Erfüllungsgehilfen

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, seine Mitarbeiter und sonstigen Erfüllungsgehilfen, insbesondere Subunternehmer, nachweislich (schriftlich) von der Verpflichtung zur Einhaltung der Bestimmungen 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 weiters 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 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 Sicherheitsschuhe, 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 Verloader ausrüsten zu lassen. Ist dies nicht möglich, behält sich der Auftraggeber vor, ein Ersatzfahrzeug einzukaufen 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.

15. Kühltransporte

bei temperaturgeführten Transporten ist sicherzustellen, dass die vom Auftraggeber vorgegebenen Temperaturen eingehalten werden 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 Temperaturonzeichnungen verfällt der Frachtanspruch 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.

16. 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 kurzfristigem) Abstellen ordnungsgemäß versperrt sind. Die zum Einsatz kommenden Kraftfahrzeuge bzw. Transporteinheiten müssen weiters mit 2 voneinander unabhängigen - dem Stand der Technik entsprechenden und funktionierenden - Diebstahlssicherungen ausgerüstet sein, die bei jedem, wenn auch nur kurzfristigem, 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 Unversehrtheit 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 und besteht hier meist 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 weiters 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

17. Verkehrshaftungsversicherung

Der Auftragnehmer verpflichtet sich – vor Übernahme eines Transportes – die Versicherungspolize als Bestätigung über eine ausreichende (Mindestversicherungssumme € 600.000,- pro Schadensfall) und in Deutschland branchenübliche Versicherung 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 Versicherungspolize 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 selbst von sich aus dafür Sorge zu tragen, dass die obige Versicherungspolize dem Auftraggeber vorliegt. Für Kabotage Transporte muss die Mindestversicherungssumme den jeweiligen nationalen gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Über allfällige Änderungen ist der Auftraggeber sofort zu informieren.

18. Sorgfaltspflicht

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, Mitarbeiter und sonstige Erfüllungsgehilfen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers auszuwählen und zu überwachen. 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 werden oder saubere Handschuhe getragen werden. Der Auftragnehmer hat weiters 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 wenn der Laderaum nicht geruchsneutral ist, kann dies zu Fahrzeugablehnungen an den Ladestellen und zur Verrechnung 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 des KFG 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 m betragen, bei Megaaufliegern und Jumbofahrzeugen jeweils 3,00 m. 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 Nichteinhaltung der o.a. Vereinbarungen/Anweisungen behält sich der Auftraggeber vor, das Fahrzeug auf Kosten des Auftragnehmers vom Verlader ausrüsten 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 verrechnen! Diese Konventionalstrafe ist vom richterlichen Mäßigungsrecht ausgeschlossen und verschuldensunabhängig. Ein darüber hinausgehender Schadenersatzanspruch bleibt davon unberührt. In jedem Fall wird für diese Aufwendungen eine Bearbeitungsgebühr von € 35,- in Rechnung gestellt.

19. Lenkzeiten, Entlohnung

Der Auftragnehmer ist für die Einhaltung sämtlicher gesetzlicher Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten sowie gesetzeskonformer Entlohnung des Fahrpersonals allein verantwortlich. Dies gilt insbesondere für sämtliche Vorschriften des Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetzes (LSD-BG), Bestimmungen des deutschen Mindestlohngesetzes (MiLog), welches für Transporte von, nach und durch Deutschland eine Mindestentlohnung in Höhe der von Mindestlohnkommission gem. §9 (MiLog) je Stunde vorsieht, sowie allenfalls anderer Infrage kommender Vorschriften zur Einhaltung von Mindestentlohnungen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, seine Mitarbeiter und sonstigen Erfüllungsgehilfen, insbesondere Subunternehmer, nachweislich (schriftlich) von der Verpflichtung zur Einhaltung der MiLoG-Bestimmungen zu unterrichten und sich mit der Sorgfalt eines ordentlichen Unternehmers davon zu überzeugen, dass diese auch tatsächlich befolgt werden. Auf Verlangen hat der Auftragnehmer dem Auftraggeber entsprechende Nachweise zur

Einhaltung dieser gesetzlichen Bestimmungen unverzüglich vorzulegen. Der Auftragnehmer verpflichtet sich den Auftraggeber hinsichtlich aller Aufwendungen/Kosten/Ansprüche/Forderungen (unabhängig vom Rechtsgrund), die im Zusammenhang mit der Verletzung dieser Vereinbarung oder der Nichteinhaltung der MiLoG-Bestimmungen (inklusive den dazu vom deutschen Finanzministerium erlassenen Verordnungen) entstehen, voll umfänglich, d.h. auch der Höhe nach unbeschränkt, schad- und klaglos zu halten. Dies gilt insbesondere auch für das Entstehen von Verwaltungskosten, Vertretungs- und auch Beratungskosten.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, seine Mitarbeiter und sonstigen Erfüllungsgehilfen, insbesondere Subunternehmer, nachweislich (schriftlich) von der Verpflichtung zur Einhaltung sämtlicher Bestimmungen zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im Güterkraftverkehr.

20. Verzicht auf Lohnfuhreinwand

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.

21. 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, vom richterlichen Mäßigungsrecht ausgenommene, Konventionalstrafe in Höhe von € 20.000,-, unabhängig von der tatsächlichen Schadenshöhe, vereinbart. Ein darüber hinausgehender Schadenersatzanspruch wird davon nicht berührt.

22. 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, vom richterlichen Mäßigungsrecht ausgeschlossene, Vertragsstrafe in der Höhe von € 10.000,- fällig.

Die Geltendmachung eines darüber hinausgehenden Schadens behält sich Auftraggeber ausdrücklich vor.

23. Fixpreise

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

24. 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 Genehmigung durch den Auftraggeber vorgenommen werden. Wenn die Angaben im Frachtbrief vom Transportauftrag abweichen, muss dies vor Ausführung mit dem Auftraggeber abgestimmt werden.

25. Ladetermine, Lieferfristen

Der gegenständliche Transportauftrag ist bindend, wenn nicht innerhalb einer Stunde ab Eingang beim Auftragnehmer ein Widerspruch erfolgt. Der Auftragnehmer hat mit seinem Fahrzeug zum vereinbarten Beladetermin an der Beladestelle einzutreffen. Bei Nichtstellung des Fahrzeuges wird eine vom richterlichen Mäßigungsrecht ausgeschlossene und vom tatsächlichen Schaden unabhängige Konventionalstrafe in Höhe von 80 % der Fracht (verschuldensunabhängig) fällig. Für das verspätete Eintreffen am Beladeort wird eine verschuldensunabhängige Konventionalstrafe von € 100,-/Std fällig. Ein darüber hinausgehender Schadenersatz bleibt in beiden Fällen unberührt. 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.

Für einen Lieferfristverzug wird eine verschuldensunabhängige Konventionalstrafe von € 100,-/Std fällig.

Ein darüber hinausgehender Schadenersatz bleibt davon unberührt. Des Weiteren wird bei einem Lieferverzug eine Bearbeitungsgebühr in Höhe von € 75,- fällig. 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 dem entsprechend angemessen in der Höhe angepasst.

26. Be- und Entladung, Ladungssicherung

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 Transportes 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 denen 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 den Frachtbrief einzutragen. Maßgeblich für den Beweis der vom Fahrer bei der jeweiligen Ladestelle übernommenen Packstücke ist die zu 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.

27. Verjährung

Sämtliche Ansprüche gegen den Auftraggeber, gleich aus welchem Rechtsgrund und unabhängig vom Grad des Verschuldens, verjähren binnen 6 Monaten. Der Lauf der Verjährungsfrist beginnt in allen Fällen mit dem Zeitpunkt der Erteilung des jeweiligen Transportauftrages.

28. Vertragssprache

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

29. Anzuwendendes Recht, Gerichtsstand

Das Vertragsverhältnis unterliegt deutschem Recht mit Ausschluss der Bestimmungen des IPR. Für sämtliche Streitigkeiten zwischen den Streitparteien im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung, einschließlich von Streitigkeiten über den wirksamen Bestand dieser Vereinbarung, wird die Zuständigkeit des sachlich jeweils in Betracht kommenden Gerichtes für D-83278 Traunstein vereinbart. Vertragssprache ist Deutsch.

Diese Vereinbarung ist auch ohne Bestätigung gültig!

General Terms and Condition of Spedition Hein GmbH as principal

1. Validity

These terms and conditions, which can be viewed under <http://www.spedition-hein.com/media/AGB-Spedition-Hein-GmbH.pdf> at any time, apply exclusively when Spedition Hein GmbH ("Hein" or "Principal") issues freight forwarding and transport orders to the Logistics Services Provider "LSP".

2. Applicable provisions

The validity of the CMR is expressly agreed for all transports. For domestic, national German transports, the provisions of the German Commercial Code (HGB) apply. For domestic, national German transports, the increased liability of 40 special drawing rights per kilogram of damaged or lost goods shall be deemed agreed. The LSP can under no circumstances rely on its own terms and conditions, even if these were included in order confirmations. There are no conditions of the LSP that contradict these conditions. In particular, the LSP can not rely on the validity of the ADSp or other terms and conditions. The ADSp or other terms and conditions are therefore not applicable. The LSP agrees that these terms and conditions apply to all future transactions, regardless of a repeated explicit reference, particularly in verbal orders and orders via e-mail or telephone.

3. Cancellation, non-acceptance of freight

The transport order and the terms and conditions are binding, if no protest within one hour from the time of transmission to the LSP is made. If the LSP does not accept the transport order and these terms and conditions, they are to be rejected free of charge within 1 hour, by writing the note "STORNO" across all pages and forwarding this rejection-document to the e-mail address / fax number of the responsible contact person at Spedition Hein GmbH. In the event of cancellation after the expiry of 1 hour, failure to receive the goods or to execute the transport order by the LSP, the principal is entitled to hire a replacement vehicle and to charge a contractual penalty in the amount of the freight to be paid for the replacement vehicle, to the LSP. Any further claim for damages remains unaffected.

In any case, 25% of the freight price will be charged in case of order cancellation.

4. Prohibition of transshipment, additional load, passing-on

Transshipment or additional loads are invariably inadmissible for complete loads. Furthermore, a ban on additional loading applies without exception, unless the principal orders this in writing. The commissioning of a subcontractor is only permitted with the express written consent of the responsible dispatcher of the principal. If the use of subcontractors is exceptionally permitted by the principal, they must first be strictly checked

by the LSP and must have already carried out several orders (at least 5) properly for the LSP. The assignment of cargoes to subcontractors who have not previously had business relations with the LSP, in particular via freight exchanges, is prohibited without exception. A stacking of the goods (eg to create additional cargo space, etc.) is also expressly prohibited! For the violation of one of these provisions, a contractual penalty of € 5,000.00, regardless of the actual amount of damage, shall be agreed regardless of fault, excluded from the judge's mitigation right. Any further claim for damages shall not be affected thereby. Cargoes may under no circumstances be transhipped into a warehouse / temporary warehouse without the express permission of the principal. In the event of a violation, a contractual penalty of 95% of the freight will be charged.

5. Load securing means

The LSP must carry a sufficient number of cargo securing aids (underlay woods, etc.) and cargo securing means (lashing chains and lashing straps, clamping bars, etc.), otherwise a deficiency of the vehicle is given. For the requirement of load securing, it is imperative that the vehicle is fully equipped with side wall boards for curtainsider trailers and locking and clamping rods in box trailers according to DIN. Furthermore, at least underlay wood, all side boards, 2 clamping beams, 2 locking beams, 16 lashing straps with long-lever ratchets, 12 lashing points on the floor, 24 edge protectors and sufficient anti-slip mats are required for a safe transport. Furthermore, every vehicle must be equipped with a pallet stop bar. In case of non-compliance of the above agreements / instructions, the principal reserves the right to have the vehicle equipped with the appropriate cargo securing means at the expense of the LSP. If this is not possible, the principal reserves the right to use a replacement vehicle and to charge the LSP a no-fault penalty in the amount of the freight payable for the replacement vehicle. Any further compensation remains unaffected. For all subsequent costs incurred by the LSP, the LSP is fully liable! In any case, a processing fee of € 35, - will be charged for these administrative expenses. Ensuring the proper stowage of cargo as well as load securing is without exception the responsibility of the LSP; This applies even if the sender has actually carried out the loading himself.

6. License plate

if the loading order contains "DUMMY" license plates or no license plates at all, they are not correct or change, the LSP is obliged to inform the principal of the correct license plate immediately. This way the LSP avoids delays in loading and processing the freight bill.

7. Loading equipment exchange

The carrier (as a LSP) is obliged to immediately exchange the loading equipment (pallets, lattice boxes, meat hooks, plastic boxes, etc.) both at the sender and at the consignee without exception; he also carries the so-called exchange risk. The carrier must therefore carry a sufficient number of proper and exchangeable loading equipment. The fee for this exchange risk is already included in the freight price. For each exchange of loading equipment, a corresponding loading equipment note with the freight invoice must be sent to the principal. In the case of missing loading documents, the principal is forced to assume that the LSP has not fulfilled his obligation. In the event that the LSP has not received any loading equipment at a place of unloading, the principal must be informed immediately so

that he can clarify the situation while the vehicle is still at the place of unloading. If this notice is not made, or not made in a timely manner, the LSP is responsible for the procurement of the non-exchanged loading equipment. In the event of an improper performance of the loading equipment exchange, the carrier as the LSP shall pay € 20 for each non-exchanged or returned pallet, € 100 for each lattice box, and the usual retail price for other loading devices. In addition, a handling fee of € 30, - per transport and repatriation costs for the non-exchanged loading equipment in the amount of € 1, - per kilometer up to the return or pick-up place, at which the exchange was omitted, are to be paid. The return of the packaging equipment by the LSP within 4 weeks is part of the contract and is included in the freight. In any case, the principal is entitled to these claims even without the fault of the carrier. Furthermore, the LSP is obligated to keep traceable records of the pallet exchange for each individual transport. These records or documentation / evidence must be sent immediately after the transport, at the latest together with the freight invoice. Attention: only original pallet documents are accepted! The freight is not due before the transmission of these documents. In the case of refrigerated transport, the due date of the freight bill additionally requires the transmission of a readable temperature record. In the case of missing documents or loading material records, a contractual penalty regardless of fault, excluded from the judicial mitigation right, shall be due in the amount of the freight per transport order. This means the LSP is then no longer entitled to freight pay. Any additional claims for damages remain unaffected in all cases.

In general Düsseldorf pallets are not to be exchanged, however, the LSP must document the pallet movements as he does with the Euro pallets and send the corresponding loading equipment documents to the principal. If, contrary to the instructions of the principal, the LSP should receive Düsseldorf pallets at the unloading place, the LSP shall return them to the sender within 4 weeks. For non-timely returned Düsseldorf pallets, the principal will charge Euro 8, - per pallet to the LSP.

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

Freight invoices of the LSP are only due when the invoice together with the original transport documents (CMR bill, delivery notes, pallet documents, etc.) has been demonstrably transmitted to the principal. The risk for the transmission of these documents is borne by the LSP. The LSP is aware that billing with customers of the principal can only take place if proof of delivery is sent complete and in a timely manner. The contractor therefore undertakes to send all transport documents, such as delivery notes, bills of lading, pallet slips, etc., by email or in their original form to the client no later than 14 days after completion of the transport. In the event of failure to comply with this deadline, a processing fee of €35 will be due from the 15th day onwards, and €70 from the 30th day onwards.

9. Demurrage

The assertion of demurrage is excluded in case of a waiting time or standing time at the sender or consignee etc. up to 24 hours. Saturdays, Sundays and public holidays are not taken into account. These are always free of charge. Demurrage can never be claimed for these days. Furthermore, the assertion of a compensation or a claim for damages or other costs in case of a cancellation of the order by the principal within 10 hours from placing the

order is excluded. After the agreed 24-hour demurrage free period, a maximum amount of € 120, - demurrage per day / per truck may be charged if the principal is indeed at fault, with the LSP carrying the burden of proof. The demurrage is, however, limited in terms of duration to a maximum of 3 days.

10. Permissions and transport obstacles

The LSP has to ensure on his own, that the transport can be carried out without any obstacles and must first check whether approvals or customs measures (of whatever kind) etc. are to be taken (execution of transit procedures, etc.). The LSP must obtain all relevant customs information from the principal and is liable for the proper customs clearance and all related obligations. The costs incurred by the LSP through customs clearance are already included in the freight price. He therefore has no claim for compensation for costs incurred in customs clearance (tariffs, fees, etc.). Furthermore, the principal is not liable for damages caused by false information in the customs documents. It is assumed that the LSP has the necessary permissions and authorizations for the transport. This also applies to all countries and their provisions, which are part of the transport. In the event of unforeseen delays in transport, transport damage or loss of transport goods, the principal must be notified immediately by telephone and in writing. The LSP indemnifies and holds the principal harmless from any resulting damages. In the event of obstacles or difficulties at the loading or unloading place or in case of receiving or loading delay, the LSP must immediately contact the principal for obtaining instructions. In case of delays and / or obstacles of any kind, the principal must be informed immediately.

11. Offsetting, exclusion of liens and retention rights

The principal is entitled to freight cuts in case of poor performance and to set off against counterclaims (for whatever legal reason). Therefore, any offsetting or retention ban (especially §20 ADSp) is expressly rejected. The LSP shall not be entitled to a right of lien or retention in connection to any of the goods handed over to him in the course of the performance of the contract. Any rights of lien and retention are therefore expressly excluded. The LSP is obliged to make corresponding provisions in the contracts with the subcontractors that he contracts (if the principal has allowed the use of subcontractors in writing). The LSP can not offset any claims against claims of the principal.

12. Obligation to report damage

The LSP is obligated to report any damage to the principal and the transport liability insurance of the LSP immediately. For damages exceeding the amount of € 2,000, the LSP must immediately commission an expert or surveyor to assess the damage. The LSP must immediately contact the principal for obtaining instructions, otherwise he is liable for the resulting damages. Furthermore, the LSP is obliged to immediately provide all information that could be required for further claims processing by the principal or the principal's insurer.

13. Dangerous goods

The LSP undertakes, in the case of dangerous goods transports, only to use drivers who are

trained according to ADR and carry a valid ADR certificate with them. The vehicles must be equipped for the transport of dangerous goods. In particular, all conceivable equipment requirements must be met (sewerage cover, shovel, broom, fire extinguisher, binding agent, collection container, respiratory protection, etc ...). In the case of transport of dangerous goods (ADR), the LSP is also liable for the proper declaration in the freight documents, correct labeling of the cargo as well as the legally compliant labelling of the vehicle. The LSP is also responsible for the carriage of the necessary transport documents. The LSP is obliged to ensure compliance with all regulations on dangerous goods, in particular ADR, as well as all national regulations in the countries affected by the transport. The LSP confirms the existence of a dangerous goods officer in his company.

14. Vicarious agents

The LSP is obliged to inform his employees and other vicarious agents, in particular subcontractors, of the obligation to comply with the provisions of these terms and conditions and to ensure with the diligence of a proper carrier that these safety measures are actually complied with. The LSP must also ensure that the employed truck drivers have all permits and / or authorizations for foreign employees and are employed in accordance with the laws of the country in which the vehicle is registered. The driver has to carry the evidence and documents required by applicable law (in particular work and residence permits) with him. The LSP undertakes to only provide drivers who have at least such knowledge and skill of the language at the loading and unloading place, that they are able to communicate sufficiently with the consignor and the consignee as well as the authorities.

The LSP confirms that the drivers have a valid international driving license and a certificate in accordance with Directive 2003/59 / EC (EU initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers). The driver must be specially trained for all conditions of transport and must carry the necessary certificates with him. In particular, the requirements in the field of ADR and StVO, load securing and in the field of safety regulations / safety clothing must be particularly fulfilled. For safety reasons, the driver must always wear safety shoes, a helmet, long outer clothing and a safety vest for all loading and unloading activities (unless safety regulations at the loading or unloading place make higher demands). In the case of ADR transports, the driver must carry with him / put on the necessary safety equipment. In case of non-compliance with the above Agreements / instructions the principal reserves the right to have the vehicle / driver equipped by the sender at the LSP's expense. If this is not possible, the principal is entitled to hire a replacement vehicle and to charge the costs of this hiring, to the LSP. For all resulting consequential costs, the principal holds the LSP fully liable! In any case, a processing fee of € 35, - will be charged for these expenses.

15. Refrigerated transport

In the case of temperature-controlled transports, it must be ensured that the temperatures specified by the principal are to be adhered to and permanently determined and recorded by suitable measuring and monitoring equipment. The vehicle must be equipped with a functioning temperature recorder. Before accepting the goods, the LSP must check whether the goods to be received have been sufficiently pre-cooled (the LSP carries the burden of proof). For this he has to carry appropriate measuring devices. Refrigerated transports may only be carried out with a technically flawless and regularly maintained refrigerated vehicle.

The LSP is obliged to keep temperature records for a period of 3 years from the date of delivery of the goods and hand them over to the principal upon request. In addition, copies of the corresponding recording protocols must be sent to the principal in the course of invoicing, in addition to the documents mentioned in these terms and conditions. All measuring instruments must be checked in specified intervals and according to defined recognized standards / methods and, if necessary, adjusted or calibrated. The results of the inspection, adjustment and calibration are to be transmitted to the principal upon request. Refrigerated vehicles and box vehicles must be equipped with sufficient fixing rods and other securing equipment. For refrigerated transports, sufficient air circulation must be ensured. If there are no temperature records, the freight claim is lapsed in the full amount. If the transport temperature can not be derived from the loading order, the LSP must contact the principal to obtain instructions regarding the transport temperature and the correct operating setting of the cooling unit.

16. Guard duty / security measures

When accepting the order and taking over the cargo, the LSP undertakes to properly and continuously guard the loaded vehicles, trailers and / or semitrailers during any parking or stop, during the time between the acceptance of the cargo for carriage and its delivery. The LSP is obligated to ensure that the loaded vehicles or transport units are properly locked at every (even short-term) parking or stop. The used vehicles or transport units must further be equipped with 2 independent - the state of the art and functioning - anti-theft safety devices, which must be demonstrably activated at every, even if only short-term parking or stop. The rear doors of the trailers / containers must always be demonstrably locked (at least with a massive lock), so that external access by third parties is prevented in any case.

After each break or stop, the intactness of the lock or the outer walls of the cargo space must be checked. The LSP must ensure that loaded vehicles (trailers, semitrailers, swap bodies, containers, etc.) are always properly guarded during parking and stops and are parked exclusively in a lighted and secured parking space or secured (fenced and adequately guarded) premise, at night, on weekends and public holidays. In general, only guarded parking spaces may be used. For example, a list of guarded parking spaces is available at www.iru.org, www.ania.it. Route planning must be carried out in such a way that no breaks, overnight stays or other stopping procedures (except short-term refueling operations) in unguarded and unsecured parking spaces are required, provided the prescribed driving and rest periods are observed. If necessary, the LSP is obliged to reserve guarded parking spaces in advance and to assign/organize the driver accordingly. The isolated parking of loaded trailers / semitrailers / swap bodies (without a motor vehicle) as well as the parking of the transport vehicle in a non-secured area is prohibited without exception (even in a guarded parking lot) and there is usually no insurance coverage for this with conventional insurance (!!).

For all transports to the United Kingdom, the driver has to seal the cargo due to the current risk in connection to migration and lock the truck with a lock in order to avoid the entry of persons. Due to the current situation, parking within a radius of 100 km of Calais is expressly prohibited. The last 100 km to the port must be driven without stopping. It is also the duty of the driver to make sure that no persons have entered the vehicle. The LSP is obliged to adhere to the requirements of the British home office and to carry out the necessary "vehicle security checks". The safety checklist for the vehicle can be found at www.gov.uk/government/publications/vehicle-security-checklist.

17. Traffic liability insurance

The LSP undertakes - before accepting a transport- to present the insurance policy to the principal as a confirmation of sufficient (minimum sum insured: € 600,000, - per claim) and in Austria customary insurance unsolicited. This insurance must also cover a liability according to Art. 29 CMR and damages that occur during loading and unloading operations. Should the principal not be in possession of the insurance policy of the traffic liability insurance prior to the transport, the principal is entitled to obtain insurance coverage for this transport in favor of the LSP; in this case the principal is entitled to deduct 4% (at least however € 40) from the agreed freight price. The reimbursement of the insurance premium is no longer possible in retrospect. The LSP is solely responsible, that the above mentioned insurance policy is available to the principal. For cabotage transports, the minimum insurance sum must correspond with the respective national legal requirements. The principal must be informed immediately of any changes.

18. Due diligence

The LSP is obliged to select, supervise and monitor employees and other vicarious agents with the care of a proper carrier. When carrying out the order, the consumption of alcohol and / or drugs is strictly prohibited. The LSP must ensure the clean appearance, personal hygiene and daily care of the driver. Before handling unpackaged products, hands must be washed and clean gloves have to be worn. The LSP must also ensure that the used vehicle is in perfect technical condition and in accordance with the state of the art. In particular, the vehicle used must be preventively maintained and regularly inspected. Only flawless vehicles, trailers, semi-trailers, tanks, swap bodies / containers, cranes, technical equipment and other equipment suitable for the respective order may be used. Unless otherwise agreed in the transport order, the vehicle used for the commissioned transport must meet the requirements of a covered vehicle according to CMR. Damage to tarpaulins and structures, condensation water in the cargo space, not cleaned trailer platforms and if the cargo arena is not odorless, can lead to vehicle rejections at the loading place and offsetting costs and damages. The cargo area must be cleaned so that it is ensured that there is no impairment of the cargo. For tank trucks, a cleaning certificate must be obtained from a certified cleaning company prior to loading. The provisions of the ADR, the StVO as well as the KFG must be fully complied with. The vehicle must be swept clean, clean and odorless, and the tarpaulin must be absolutely tight. The minimum height of the inside of the trailer must be 2.70 meters. The minimum height of the inside of the mega trailer or Jumbo Road Trains must be 3.00 meters. The legally permitted maximum gross weight of the truck must not be exceeded. The LSP must ensure that the maximum permissible weights per axle are not exceeded and the cargo is properly distributed on the cargo platform. In case of non-compliance with the above Agreements / instructions the principal reserves the right to have the vehicle equipped properly by the loader at the LSP's expense. If this is not possible, the principal is entitled to hire a replacement vehicle and to charge a contractual penalty in the amount of the freight to be paid for the replacement vehicle, to the LSP. This contractual penalty is excluded from the judge's mitigation right and is due regardless of fault. Any further claim for damages remains unaffected. In any case, a processing fee of € 35, - will be charged for these expenses.

19. Driving times, wages

The LSP is solely responsible for complying with all legal requirements regarding driving times and rest periods as well as statutory compensation of the driving staff. This applies in particular to all provisions of the Wage and Social Dumping Act (LSD-BG), provisions of the German Minimum Wage Act (MiLog), which for transports from, to and through Germany a minimum wage in the amount of the minimum wage commission according to

§9 (MiLog) provides per hour, as well as any other applicable regulations for compliance with minimum wages. The LSP is obliged to inform his employees and other vicarious agents, in particular subcontractors, demonstrably (in writing) of the obligation to comply with the provisions of the MiLoG and to ensure with the diligence of a proper entrepreneur that these provisions are actually followed. Upon request, the LSP must immediately provide the principal with proof of compliance with these legal provisions. The LSP undertakes to indemnify the principal of all expenses / costs / claims / claims (regardless of the legal grounds) that arise in connection with the breach of this agreement or the non-compliance with the provisions of the MiLoG (including the regulations issued by the German Ministry of Finance in this matter), in the full amount. This applies particularly to the emergence of administrative costs as well as representation and consulting fees. The LSP is obliged to inform his employees and other vicarious agents, especially subcontractors, demonstrably (in writing) of the obligation to comply with all provisions to combat illegal employment in road haulage.

20. Waiver of objection based on "Lohnfuhrvertrag"

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

21. Customer protection

Customer protection is agreed; upon acceptance or passing on of orders or other contact with customers of the principal as well as all companies that are involved in the transport order in any way, all claims of the LSP against the principal lapse. In addition, a penalty of € 20,000 regardless of the actual amount of damage and fault and excluded from the judge`s mitigation right, is agreed for the breach of this competition or customer protection clause. Any further claim for damages shall not be affected thereby.

22. Confidentiality

For all transports, there is a confidentiality obligation that strictly prohibits the LSP from disclosing any information that becomes known to him in the course of the order execution, to third parties. In Connection to this, the LSP is also liable for all vicarious agents. In the event of unauthorized disclosure of information to third parties, a contractual penalty regardless of fault in the amount of € 10,000, - which is excluded from the judge`s mitigation right - becomes due. The principal expressly reserves the right to assert further damage.

23. Fixed prices

The prices quoted in the offer or order of the principal are fixed prices. Surcharges or expenses, costs (of any kind) are not accepted.

24. Unloading according to waybill / transport order

The goods may only be unloaded at the recipient address or delivery address specified in the transport order / waybill. Changes may only be made with the explicit approval of the principal. If the details in the waybill deviate from the transport order, this must be coordinated with the principal prior to execution.

25. Loading dates, delivery times

The transport order is binding, unless an objection occurs within one hour from receipt by the LSP. The LSP has to arrive at the loading place with his vehicle at the agreed loading date and time. If the vehicle is not provided, a contractual penalty of 80% of the freight (regardless of fault), which is excluded from the judge's mitigation right and is independent of the actual damage, is due. For the late arrival at the place of loading a strict penalty of € 100, - per hour of delay is due. Any further claims remain unaffected in both cases.

Unloading dates are deemed to be delivery times according to Art. 19 CMR. The loading and unloading dates are absolute fixed dates. The LSP acknowledges that adherence of the delivery dates is particularly important to the principal and he therefore has a particularly important interest in meeting the delivery deadlines. In case of delays of any kind, the principal must be informed immediately. If the LSP does not comply with this obligation, the principal is entitled to deduct 30% of the freight.

For a delay in delivery, a contractual penalty in the amount of € 100, - per hour is due, regardless of fault.

Any further claims remain unaffected. Furthermore, in the event of a delay in delivery, a processing fee of € 75, - will be due. Before accepting the transport order, the LSP must check whether the delivery deadline can be met.

26. Loading and unloading, load securing

The LSP is obliged to carry out the loading and unloading. Damage due to circumstances during loading or unloading falls under the liability of the LSP. The LSP must ensure that the cargo is properly secured and complies with the legal requirements. In particular, the LSP must meet the requirement for traffic safety as well as operational safety of the transport and load securing. The duty to secure loads is the sole responsibility of the LSP, even if the sender has loaded the goods. The LSP must determine all sources of damage before carrying out the transport and, in particular, check the suitability for transport of the loading / stowage and the packaging of the goods. If necessary, sources of damage must be eliminated or the principal is to be contacted for obtaining instructions. When taking over the goods, the LSP must check the number of pieces, the condition and the weight of the transported goods. In the event of deviations in quantity, quality and temperature at takeover, from those specified by the principal, as well as in the event of defective packaging, stowage and in the event of impossibility to inspect, the loading must be stopped immediately and further carried out only after consultation and explicit instructions of the principal. In the event of any discrepancies, the principal must be informed immediately and

corresponding reservations must be made in the waybill. The takeover receipt is the essential proof of the number of packages taken over by the driver at the respective loading place.

When loading products of different kinds in one transport unit, these products are to be clearly separated and it is particularly important to ensure that there is no cross-contamination caused by incompatible products.

27. Statute of limitations

All claims against the principal, regardless of the legal grounds and regardless of the degree of culpability, become statute-barred within 6 months. The run of the limitation period, in all cases, begins with the time of the issue of the respective transport order.

28. Contractual language

The contract language is both German and English. There are German and English versions of these terms and conditions. In the event of interpretation difficulties, ambiguities and contradictions, the wording of the German version is binding.

29. Jurisdiction

This agreement is governed by German law, excluding the provisions of the international private law (IPR).

Any disputes between the parties arising out of or in connection with this agreement including, without limitation, disputes on the existence of this agreement or on separate contracts entered into by the parties in execution of this agreement, shall be decided exclusively by the court in D-83278 Traunstein, that is competent as regards the subject matter of the dispute.

This agreement is valid without confirmation!