

# Angebotsbedingungen der Keimelmayr Speditions und Transport GmbH, Seefracht- und Multimodaltransporte

## 1. Gültigkeit

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

Soweit im Rahmen eines Uni- oder Multimodaltransportes, bei dem der AN als oder wie ein vertraglicher Frachtführer haftet, durch internationale Übereinkommen, zwingende nationale Gesetze oder sonstige hoheitliche Vorgaben nichts anderes bestimmt wird, richtet sich die Haftung des AN– auch in der aufgeführten Reihenfolge – nach

- (a) diesen Angebotsbedingungen
- (b) den Allgemeinen Österreichischen Spediteurbedingungen (AÖSp, jeweils neueste Fassung) (einseh- und ausdrückbar unter [https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/spedition-logistik/Allgemeine Oesterreichische Spediteurbedingungen \(AOeSp\).html](https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/spedition-logistik/Allgemeine_Oesterreichische_Spediteurbedingungen_(AOeSp).html))
- (c) den Bedingungen des verwendeten Bill of Lading (B/L) des Reeders (diese B/L-Bedingungen werden jederzeit auf Anfrage zur Verfügung gestellt).

## 2. Angebot

Das Angebot des Auftragnehmers ist freibleibend und basiert auf den vom Auftraggeber genannten Sendungsdaten, heute gültigen Preisen, Tarifen, Valutaverhältnissen und sonstigen Entgelten aller an der Transportdurchführung Beteiligten. Die angebotenen Preise gelten vorbehaltlich für verfügbaren Schiffsraum, Laderaum sowie Leercontainern. Alle genannten Zuschläge sind gültig bis auf Widerruf und vorbehaltlich der Einführung weiterer Zuschläge. Alle genannten Frachtraten haben nur Gültigkeit bei Versand mit Partnern des Auftragnehmers. Die Auswahl der Reedereien und Frachtführern erfolgt nach dem Ermessen des Auftragnehmers. Multimodaltransporte und Verschiffungen erfolgen grundsätzlich unter Zeichnung eines multimodal bill of ladings der Keimelmayr Speditions und Transport GmbH bzw. eines bill of ladings der ausführenden Reederei. Das Angebot ist 24 Stunden gültig. Sollte innerhalb dieser Frist (Eingang beim AN) keine schriftliche Annahme des Angebotes vorlie-

gen verliert das Angebot seine Gültigkeit. Das Angebot ist ausschließlich für den Kunden bestimmt, an denen es gestellt ist. Das Angebot ist vertraulich zu behandeln und darf Dritten nur mit der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung des AN zur Kenntnis gegeben werden.

### **3. Gültigkeit der AÖSp**

Ergänzend gelten die allgemeinen österreichischen Spediteurbedingungen (AÖSp) in der jeweils geltenden Fassung, veröffentlicht im Amtsblatt zur Wiener Zeitung 1947/184, zuletzt geändert durch Amtsblatt zur Wiener Zeitung 1993/68 (im Internet in Englisch und Deutsch abrufbar unter [https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/spedition-logistik/Allgemeine\\_Oesterreichische\\_Spediteurbedingungen\\_\(AOeSp\).html](https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/spedition-logistik/Allgemeine_Oesterreichische_Spediteurbedingungen_(AOeSp).html)). Der Auftraggeber deklariert sich als Verbotskunde gem. §§ 39 ff AÖSp. Die AÖSp gelten auch im Verhältnis zu ausländischen Auftraggebern.

### **4. Haftungsbeschränkung nach AÖSp, Wertdeklaration**

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die AÖSp und die B/L-Bedingungen die Haftung des Spediteurs (Hier der AN) in allen Fällen und ausnahmslos beschränken. Gemäß § 54 lit a Zi 2 AÖSp ist die Haftung des Spediteurs bei Verlust oder Beschädigung des Gutes grundsätzlich mit € 1,09 je Kilogramm brutto jedes beschädigten oder in Verlust geratenen Collos, höchstens jedoch mit € 1.090,09 je Schadensfall beschränkt. Für alle sonstigen Schäden ist die Haftung des Spediteurs gemäß § 54 lit a Z 3 AÖSp mit 2.180,18 höchstens je Schadensfall beschränkt. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass auch die Haftungsausschlüsse und Haftungsbeschränkungen der AÖSp ausschließlich nur bei bewusster Leichtfertigkeit und Vorsatz (und nicht bei grober Fahrlässigkeit) wegfallen. Die Beweislast für diese qualifizierte Verschuldensform (bewusste Leichtfertigkeit und Vorsatz) trifft den Anspruchsteller. Eine Vereinbarung einer Wert- oder Interessensdeklaration kann nicht vereinbart werden. Der AN widerspricht ausdrücklich jeder Art von Wert- oder Interessensdeklaration, insbesondere solcher, die die in internationalen Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge erhöhen könnten. Ausdrücklich weist der AN darauf hin, dass auch jede Art der Bekanntgabe eines Auftragswertes, Warenwertes (etc.) – auf welche Art auch immer (in Rechnungen, Aufträgen, Lieferscheinen, Anboten etc.) – in keinem Fall zu einer Vereinbarung einer Wert- oder Interessensdeklaration führt, auch wenn kein ausdrücklicher Widerspruch des AN erfolgt. Eine Vereinbarung auf Erhöhung oder Verzicht von Haftungshöchstgrenzen, die in vertraglichen Bedingungen oder in internationalen Übereinkommen festgelegt sind, ist nicht möglich. Ergänzend wird vereinbart, dass die AÖSp weder die Haftung des AN (Haftungsgrenzen, Verschuldensgrad etc) noch die Zurechnung des Verschuldens von Leuten oder sonstigen Dritten abweichend von gesetzlichen Vorschriften wie Art. 25 MÜ, Art. 36 CIM, Art. 21 CMNI etc und sonstigen sonderfrachtrechtlichen Vorschriften zugunsten des Auftraggebers erweitern bzw modifizieren. Bei Multimodalbeförderungen (Beförderung über verschiedene Verkehrsträger) richtet sich die Haftung nach den AÖSp, es sei denn, es finden zweiseitig zwingende gesetzliche Bestimmungen Anwendung, die andere Regelungen vorsehen. Ist der genaue Ort des

Schadenseintrittes bei Multimodalbeförderungen nicht nachweisbar, wobei die Beweislast den Anspruchsteller trifft, so ist die Haftung wiederum nach den Bestimmungen der AÖSp zu beurteilen, sofern nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen etwas anderes vorsehen.

### **5. Auftrag**

Der Auftraggeber haftet für seine Angaben und trägt alle Folgen, die sich aus unrichtigen, ungenauen, unvollständigen oder fehlenden Angaben ergeben. Dasselbe gilt für die von den Zoll- und Verwaltungsbehörden für den Transport geforderten Unterlagen, auch deren verspätete Übermittlung. Ohne vorherige Vereinbarung wird der AN bei der Erledigung dieser Formalitäten nicht tätig und haftet nicht für die fehlerhafte Erhebung von Gebühren, Steuern, Abgaben usw. durch diese Behörden. Änderungen von Aufträgen und Weisungen werden nur bei rechtzeitiger schriftlicher Anmeldung angenommen. Der AN handelt im Rahmen der für den jeweiligen Transportträger bestehenden Möglichkeiten und Vorschriften. Kosten für Änderungsanweisungen gehen zu Lasten des Auftraggebers. Zolltarifauskünfte, welche durch Mitarbeiter des AN erteilt werden, sind grundsätzlich unverbindlich und freibleibend. Der AG oder ein von diesem Beauftragter ist jedoch nicht davon entbunden, die Zolltarifnummer zu überprüfen.

### **6. Surcharges**

Die aufgeführten Zuschläge, Hafenkosten und öffentlichen Abgaben (z.B. Maut) beziehen sich auf den Stand zum Zeitpunkt der Abgabe dieses Angebotes. Sie sind freibleibend bis zum Tag der Verschiffung (Datum B/L) und werden „vatos“ (valid at time of shipment) abgerechnet. Sollten vom Tag der Angebotsabgabe bis zur Ablieferung des Transportgutes bzw. bei Containertransporten bis zur Rückgabe der/des Container(s) von der Reederei oder sonstigen Dritten zusätzliche Zuschläge, Kosten und / oder öffentliche Abgaben erhoben werden, werden diese vom AN zusätzlich abgerechnet. Der AN wird den Auftraggeber über geänderte oder zusätzliche Zuschläge / Kosten nach Möglichkeit zeitnah informieren, ohne hierzu rechtlich verpflichtet zu sein (immer eigene Kenntnis vorausgesetzt). Solche Änderungen berechtigen den Auftraggeber nicht, von diesem Vertrag zurückzutreten. Soweit vom Zeitpunkt der Übernahme des Gutes bis zu dessen Ablieferung bzw., soweit anwendbar, Rückgabe der/des Container(s) Demurrage- oder Detentionkosten (bzw. Standgelder, Stehkosten etc) anfallen, sind diese vom Auftraggeber an den AN zu erstatten, es sei denn, der Anfall dieser Kosten wurde vom AN grob fahrlässig verschuldet. Soweit, bedingt durch für den AN zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe unvorhersehbare Ereignisse (z.B. Insolvenz einer Reederei/eines Carriers, Einstellung oder Änderung von Liniendiensten o.ä.) der AN die geschuldete Leistung (unabhängig davon, ob rechtzeitig oder nicht) nur gegen Übernahme zusätzlicher Kosten, Sicherheiten etc (z.B. Kaigebühren, Lagergelder, Umlade-, Umfuhrkosten) erbringen kann, ist der AG verpflichtet, dem AN diese Kosten zu erstatten. Dies gilt auch für solche Mehrkosten, die insbesondere durch einen notwendigen Wechsel der Reederei/des Carriers, Wechsel des Löschhafens, Änderungen des Vor-/ Nachlaufs etc. entstehen. Soweit die vorgenannten Ereignisse dazu führen, dass

infolge der dadurch eingetretenen Marktveränderungen die Angebotspreise nicht mehr den Marktgegebenheiten entsprechen, ist der AN berechtigt, die angebotenen Raten für zukünftige Transporte in angemessenem Rahmen anzupassen. Der AN wird die Anpassung der Raten dem Auftraggeber schriftlich mitteilen. Die Anpassung kann erstmals für Transporte verlangt werden, im Rahmen derer die Verschiffung (B/L Datum) eine Woche nach dieser Mitteilung liegt. Es wird ausdrücklich vereinbart, dass der Auftraggeber auch in den Fällen, in denen auf Grund einer mit seinem Lieferanten getroffenen Vereinbarung (Routingorder) der Transport von diesem angestoßen oder in Auftrag gegeben wird, für sämtliche mit diesem Transport ab Anlieferung im Hafen / Flughafen (bei LCL Sendungen: ggfs. Packschuppen o.ä.) in Zusammenhang stehenden Kosten gesamtschuldnerisch haftet, soweit der Lieferant – und nicht der Auftraggeber – in solchen Fällen rechtlich als Vertragspartner des AN zu qualifizieren sein sollte. Zusätzliche Kosten, die insbesondere in Zusammenhang mit dem Schutz und der Erhaltung der Container und des Ladegutes entstehen, gehen zu Lasten des Auftraggebers. Ebenso verhält es sich bei Ablieferungshindernissen.

## **7. Aufrechnung**

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

## **8. Schäden**

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

## **9. Pfand- und Zurückbehaltungsrechte**

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

## **10. Stornierung**

Wird der Auftrag storniert, steht dem Auftragnehmer eine verschuldensunabhängige Konventionalstrafe in Höhe von 80 % des Frachtpreises zu. Darüber hinausgehende Schadensersatzansprüche bleiben davon unberührt.

### **11. Weitergabe, Subunternehmer**

Der AN ist berechtigt Subunternehmer einzusetzen. Der Auftragnehmer wird jedoch bei der Auswahl des von ihm beauftragten Unternehmens die Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs bzw. Frachtführers walten lassen.

### **12. Be- Entladung**

Der Auftraggeber hat eigenverantwortlich, sofern tunlich, dafür Sorge zu tragen, dass die Be- und Entladung des Frachtgutes durchgeführt wird. Schäden, die auf Umstände während der Be- oder Entladung zurückzuführen sind, fallen ausschließlich in die Haftungssphäre des Auftraggebers. Wird die Be- und Entladung im Einzelfall durch einen Gehilfen vom Auftragnehmer tatsächlich durchgeführt, so ist dieser als Erfüllungsgehilfe des Auftraggebers anzusehen. Die Verantwortung für die Be- und Entladung liegt beim Auftraggeber. Der Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass die Ladung ordnungsgemäß gesichert ist, den gesetzlichen Vorschriften entspricht und darüber hinaus verkehrs- und betriebssicher gesichert, verpackt und verstaut ist. Die Ladungssicherungspflicht obliegt dem Auftraggeber. Der Auftraggeber versichert, dass die Verpackung transportgerecht ist. Sofern im Einzelfall der Auftragnehmer diese Leistungen übernimmt gelten für derartige Leistungen (Verpackungsleistungen, Verstauungsleistungen, Containerstuffing, Ladungssicherung) ausdrücklich die Bestimmungen der AÖSp. Entladene Container sind besenrein und in gleichem Zustand wie vor Transportbeginn zurückzuliefern. Etwaige anfallende Reinigungs- und/oder Reparaturkosten gehen zulasten des Auftraggebers.

### **13. besondere Güter**

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

mer schriftlich mitgeteilt und die vorherige schriftliche Zustimmung des Auftragnehmers erwirkt wurde. Für Transporte von gefährlichen Gütern ist der Auftraggeber im Hinblick auf die Ausführung der für diese Transporte notwendigen Sondermaßnahmen verpflichtet, alle erforderlichen Angaben zu machen und alle Vorschriften zu beachten, die national und international, insbesondere in den internationalen Übereinkommen RID, ADR, SMGS und CSC etc vorgeschrieben sind. Darüber hinaus müssen die Verpackung, in der die Ware transportiert werden soll, sowie auch die Ware selbst, deutlich außen gekennzeichnet sein, mit der Angabe der Art und Beschaffenheit der Ware. Der AN schließt grundsätzlich die Annahme und den Transport folgender Waren aus: Sprengkörper und Munition (ausgenommen Jagd- und Sportmunition), Sprengstoffe, selbstentzündliche und radioaktive Stoffe, lebende Tiere, Pflanzen, Edelmetalle, Edelsteine, echte Perlen, Geld, Valoren, Dokumente, Urkunden sowie Kunstgegenstände und Antiquitäten. Der Auftraggeber hat die Import- und Transitbestimmungen für bestimmte Güter, insbesondere auch für sog. „Dual Use-Güter“, zu beachten und bei Erfordernis die Genehmigungen dem AN vorzulegen.

#### **14. Auftragsausführung, Container**

Der Transportvertrag gilt als erfüllt, wenn die Sendung am Bestimmungsort eingetroffen ist.

Nachträgliche Weisungen des Absenders können nach Übergabe des Gutes an den Beförderer nur eingeschränkt ausgeführt werden.

Für Verlust oder Beschädigung von Gütern in offenen Wagen bzw. Open Top-Containern, FLAT/Plattform-Containern, Mafi-Trailern wird keine Haftung übernommen. Soweit auftragsgemäß Leercontainer zur Beladung zur Verfügung gestellt werden („Shipper's load, stow and count“), sind diese bei Anlieferung unverzüglich auf äußerliche Unversehrtheit und Eignung zur Beladung, insbesondere Geruchskontaminierung, Temperatureinstellung, Reinheit etc zu prüfen. Im Falle von Beanstandungen sind diese umgehend schriftlich / elektronisch an den AN zu melden. Unterbleibt eine solche Meldung, gilt/gelten der/die Container als unbeschädigt und für die Beförderung geeignet. Sodann haftet der AN nicht für etwaige Ladungsschäden, die infolge solcher bei Beladung vorhandener Mängel des Containers eintreten. Sofern nicht anders vereinbart, ist der AG für die Retournierung der Leercontainer im innengereinigten Zustand an den vom Verfrachter/AN angeführten Ort innerhalb von 2 Tagen verantwortlich. Wenn die Container nicht innerhalb von 2 Tagen retourniert werden, haftet der AG für Verspätung und Liegegeld nach den ortsüblichen und dort geltenden Sätzen für Containerverzögerungsgebühr (demurrage) bzw. Containermiete (detention) sowie zusätzlich für sonstige Schäden und Kosten aufgrund dieser nicht oder zu spät durchgeführten Retournierung, einschließlich der beim Verfrachter oder seinem Bevollmächtigten bei der Rückholung der Container aufgelaufenen Schäden und Kosten. Im Falle, dass der AN die Verantwortung für die Retournierung der Leercontainer übernommen hat, übernimmt der AG den Ersatz aller Kosten, Belastungen und Spesen jeglicher Art, die bei der Retournierung der Leercontainer auf Grund von Handlungen, Unterlassungen durch den AG, durch einen Vertragspartner des AG und dem AG zure-

chenbare Dritte (Empfänger) und/oder die durch Verzögerungen jeder Art (auch durch behördliche Akte, z.B. Zoll) angefallen/entstanden sind. Im Übrigen hat der Auftraggeber dem AN für alle Demurragecosts/Detentioncosts/Aufwendungen/Standgeld etc. verschuldensunabhängig freizustellen.

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

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

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

## **15. Einhaltung sämtlicher Vorschriften**

Der Auftraggeber ist verpflichtet, sämtliche geltenden Gesetze, Vorschriften und Regelungen sowie Vorschriften von Zoll-, Hafen- und sonstigen Behörden einzuhalten und sämtliche Zölle, Steuern, Abgaben etc. zu tragen und zu bezahlen, sowie auch alle aufgelaufenen oder erlittenen Strafen, Abgaben, Spesen und Schäden zu vergüten.

## **16. SOLAS Weight Verification Requirements (nachfolgend: SOLAS)**

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

Der AN ist nicht verpflichtet, die Gewichtsangaben des Auftraggebers zu überprüfen. Soweit aus der Nicht-Einhaltung der SOLAS-Vorgaben – insbesondere durch Angabe eines unrichtigen Containergewichts (VGM – verified gross mass) bei FCL-Sendungen bzw. eines unrichtigen Sendungsgewichts bei LCL-Sendungen – Schäden resultieren (z.B. durch Lieferfristüberschreitungen), haftet der AN hierfür nicht. Entstehen dem AN oder Dritten Schäden aus unrichtigen Gewichtsangaben des Auftraggebers, ist dieser verpflichtet, dem AN solche Schäden in voller Höhe zu ersetzen und von Schadensersatzansprüchen Dritter freizuhalten.

Eine Haftung des AN bei Anwendung der Methode 2 der SOLAS Container Weight Verification Requirements (Gewichtsbestimmung durch Addition des Gewichts aller Sendungen, des Staumaterials und des Leercontainers) ist auch dann nicht gegeben, wenn ein Schaden – insbesondere ein Verzögerungsschaden – dadurch verursacht wird, dass eine in einen LCL

Container gepackte Sendung eines Drittversenders das angegebene Gewicht überschreitet. Der AN ist berechtigt, seinen Gewichtsberechnungen das von den Versendern in den Frachtpapieren angegebene Gewicht zugrunde zu legen. Eine Verpflichtung zur Nachverwiegung besteht nicht. Dem AN wird etwaige gegen den/die Versender, dessen/deren Gewichtsangabe/n unrichtig (zu niedrig) war/en, bestehende Schadensersatzansprüche an den geschädigten Auftraggeber auf dessen Verlangen in Höhe des entstandenen Schadens abtreten.

Treten Schäden – insbesondere Schäden infolge Lieferfristüberschreitungen – dadurch ein, dass dem AN von der Reederei ein Container zur Beladung übergeben wurde, dessen tatsächliches Leergewicht über dem auf dem Container angegebenen Leergewicht liegt und somit ein falsches Gesamtgewicht des LCL-Containers ermittelt wird, so ist eine Haftung des AN für alle sich daraus ergebenden Schäden ausgeschlossen. Der AN ist nicht verpflichtet, den Leercontainer nachzuwiegen, sondern darf das angegebene Leercontainergewicht seinen Gewichtsberechnungen gem. der Methode 2 der SOLAS Container Weight Verification Requirements (s.o.) zugrunde legen. Der AN wird etwaige gegen den Reeder, dessen Gewichtsangaben bzgl. des Leercontainers unrichtig (zu niedrig) waren, bestehende Schadensersatzansprüche an den geschädigten Auftraggeber auf dessen Verlangen in Höhe des entstandenen Schadens abtreten.

## **17. Transportversicherung**

Da die Haftung des Auftragnehmers beschränkt ist, wird die Eindeckung einer Transportversicherung empfohlen. Eine Transportversicherung wird gem. §§ 35-37 AÖSp nur nach ausdrücklichem schriftlichen Auftrag des AG unter Angabe des Versicherungswertes und der zu deckenden Gefahren durch den AN eingedeckt. Die nach den AÖSp vorgeschriebene Speditionsversicherung gemäß den Bestimmungen des Speditionsversicherungsscheines (SVS) wird allerdings durch den AN automatisch eingedeckt. Die Eindeckung erfolgt, ohne ausdrücklichen schriftlichen Auftrag zur Höherversicherung, lediglich auf Basis der Grunddeckung von € 1.453,46 (§ 6 lit. b Zi. 2 SVS-Bedingungen).

## **18. Lieferfristen**

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die im Angebot genannten circa-Lieferfristen, Termine und ETAs unverbindliche Regellaufzeiten sind, welche auf Angaben der Carrier beruhen und vom AN nicht beeinflusst werden können. Eine Haftung des AN im Falle der Überschreitung der genannten Termine und jede Art der Haftung für Verspätungsschäden ist ausnahmslos ausgeschlossen. Ansprüche wegen der Überschreitung von Lieferfristen (welcher Art auch immer), werden vom AN daher nicht akzeptiert auch werden keine Kosten für eventuelle Folgeschäden bei Verzögerungen oder Säumniszuschläge für zu spät zugesendete Papiere akzeptiert. Eine Haftung des Auftragnehmers für Überschreitungen von Ladeterminen/für die Nichteinhaltung von „Ladefenstern“ ist generell ausgeschlossen, es sei denn der Auftragnehmer hat diese Fristen „krass grob fahrlässig“ versäumt.



### **Sondertransporte, Übermaße**

Vorbehaltlich der tatsächlichen Maße und Gewichte, sowie Skizzen/Zeichnungen, zum Zeitpunkt der Transportdurchführung. Vorbehaltlich der finalen Bestätigung und Erteilung der Transportgenehmigung durch die involvierten Behörden und Transportunternehmungen. Exkludiert sind Polizeibegleitung (insbesondere PF4 in DE), Eigenbegleitung, Verkehrs lenkende Maßnahmen, statische Berechnungen, eventuell verordnete bauliche Maßnahmen und sonstige Aufwendungen.

### **Abnahmeverpflichtung**

Die Abnahmeverpflichtung der Ladung im Zielhafen ist verbindlich und bindend. Sollte der Empfänger nicht zeitgerecht die Ladung übernehmen, zum Beispiel aufgrund von Zoll technische Schwierigkeiten, projektspezifischen Verzögerungen oder kaufmännischen Differenzen, so gehen sämtliche Kosten zulasten des Auftraggebers. Der Auftraggeber trägt auch sämtliche Kosten hinsichtlich verspäteter oder mangelhafter Rückgabe von Containern, auch wenn der Empfänger hierfür verantwortlich ist. Der Empfänger ist somit dem Absender/Auftraggeber zuzurechnen.

### **19. Force Majeure**

Sind die Parteien an der Erfüllung einer, mehrerer oder aller vertraglichen Verpflichtungen infolge von Naturkatastrophen, Krieg, Terroranschlägen, Unruhen, Aussperrungen, Streiks (zb in Häfen) oder anderen Fällen höherer Gewalt gehindert (Force Majeure) und liegt die Abwendung dieser Hindernisse nicht im unmittelbaren Machtbereich der Parteien und können sie auch nicht mit einem angemessenen wirtschaftlichen und/oder technischen Aufwand – über dessen Aufteilung der damit verbundenen finanziellen Aufwendungen sich die Parteien vorab schriftlich geeinigt haben müssen – beseitigt oder umgangen werden, sind die Parteien für die Dauer dieses Ereignisses von der Erfüllung der von dem Force Majeure Ereignis betroffenen Vertragspflicht/en befreit. Die Parteien sind sich darüber einig, dass auch Cyber (Hacker-)Angriffe auf das EDV-System einer Vertragspartei oder eines mit der Durchführung des Transportes beauftragten Subunternehmers einen Fall der Force Majeure darstellen. Soweit durch den Hackerangriff infolge der Unmöglichkeit der Leistungserbringung weitere Kosten/Aufwendungen bei Dritten entstehen, die AN im Verhältnis zu diesem Dritten zu tragen sind, hat der AG den AN insoweit freizustellen.

Die an der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gehinderte Partei ist verpflichtet, die andere Partei unverzüglich unter Darlegung der sie an der Erfüllung hindernden Umstände schriftlich zu benachrichtigen. Sie wird darüber hinaus alles in ihrer Macht Stehende tun, um das Erfüllungshindernis so schnell wie möglich zu beseitigen, soweit die Parteien sich über die Tragung der damit verbundenen Kosten vorher schriftlich einigen.

Die Parteien sind berechtigt, von dem jeweiligen Einzelauftrag zurückzutreten, wenn das Hindernis nach einem Ablauf von 2 Wochen ab der Benachrichtigung hierüber gem. vor-

stehendem Absatz besteht und dessen Beseitigung nicht absehbar oder ein weiteres Zuzahlen trotz Absehbarkeit der Beseitigung für die zurücktretende Partei nicht zumutbar ist. Bis zum Zeitpunkt des Rücktritts des AN erbrachte Teilleistungen sind vom Auftraggeber zu vergüten.

Die Haftung für Schäden infolge von Force Majeure Ereignissen ist für beide Seiten ausgeschlossen, es sei denn, es liegt auf Seiten der an der Leistungserbringung gehinderten Partei eigene grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz vor.

Kommt der AN infolge der (vorläufigen) Insolvenz eines beauftragten Frachtführers oder infolge der Einstellung/Änderung von Liniendiensten o.ä. mit der Leistungserbringung in Verzug, haftet der AN für die hieraus resultierenden Schäden nur bei AN-eigenem Verschulden. Dies gilt auch bei (vermutetem) Verlust / oder Beschädigung des Gutes.

## **20. Zahlungsanspruch**

Alle Rechnungen sind sofort ohne Abzug fällig. Frachten sind in Österreich und grundsätzlich in Euro und US-Dollar zahlbar. Zahlungsverzug tritt ohne Mahnung spätestens 14 Tage nach Eingang der Rechnung ein. Als Eingangsdatum der Rechnung gilt der zweite auf das Rechnungsdatum folgende Tag. Skontoabzüge werden vom Auftragnehmer nicht akzeptiert. Im Falle des Zahlungsverzuges stehen dem Auftragnehmer Zinsen in Höhe von 1,5 % pro Monat gemäß § 29 AÖSp zu. Darüber hinaus hat der Auftraggeber sämtliche aufgelaufenen Mahnspesen sowie die mit der Betreuung der offenen Forderung verbundenen Kosten zur Gänze zu tragen. Die Einräumung eines Zahlungszieles ist abhängig von einer positiven Bonitätsprüfung und einer entsprechenden Deckung des vereinbarten Kreditvolumens durch unseren Kreditversicherer.

## **21. Gerichtsstand**

Das Vertragsverhältnis unterliegt österreichischem 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, sowie von Streitigkeiten im Zusammenhang mit in Ausführung dieser Vereinbarung geschlossenen Einzelvereinbarungen, wird die Zuständigkeit des sachlich jeweils in Betracht kommenden Gerichtes für A-1010 Wien vereinbart. Vertragssprache ist Deutsch und Englisch.

Diese Vereinbarung ist auch ohne Bestätigung gültig!