

GENERAL TERMS AND CONDITIONS

Die Transocean Shipping Germany GmbH Angebots- und Transportbedingungen sind für alle organisierten Straßen-, Binnenschiffs- und Seetransporte und/oder Multimodaltransporte gültig. Abweichungen und Ergänzungen müssen schriftlich zwischen den Parteien vereinbart werden.

Unsere Angebote sind freibleibend bis zur schriftlichen Auftragsbestätigung durch TOS Germany und basieren auf den zum Zeitpunkt des Angebotes gültigen Frachtraten, Tarifen, Zuschlägen und Möglichkeiten vorbehaltlich endgültiger Sendungsdetails. Unsere Angebote verstehen sich exkl. Zölle, Steuern und

öffentliche Abgaben. Wir gehen davon aus, dass alle Packstücke mit ausreichend Hebe- und Laschpunkte versehen sind und die Ware stapel- und überstaubar ist. Die genannten Kosten gelten vorbehaltlich finaler Daten, Schwerpunkte, technischer Durchführbarkeit und technischer Zeichnungen inkl.

Schwerpunkt, Lasch- und Hebepunkte etc. Verpackungen müssen den länderspezifischen Einfuhrvorschriften entsprechen (z.B. bei Holzverpackung HPE & ISPM 15 Standards). Bei Änderungen der Kollispezifikationen oder der uns bekannten Lotgrößen des basierenden Mengengerüsts behalten wir uns eine

Anpassung der Transportpreise vor. Das Angebot gilt für harmlose Güter, die nicht den Gefahrgutregularien unterliegen. Unsere Rechnungen sind innerhalb 14 Tagen nach Rechnungsdatum in Euro zahlbar. Eine Umrechnung der im Angebot aufgeführten Fremdwährung erfolgt zum jeweils gültigen Schiffs- bzw.

Tageskurs. Liegegelder, Stand- und Wartezeiten, die nicht durch TOS verschuldet sind, werden laut Auslage berechnet. Für daraus resultierende Verzögerungen und Folgeschäden wird keine Haftung übernommen. Transport- und Projekthaftungsversicherungen sind nicht Bestandteil des Angebotes. Wir arbeiten

ausschließlich auf der Grundlage der "Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen" in der neuesten Fassung von 2017 ("ADSp 2017") und diese ADSp 2017 sind Bestandteil aller Verträge oder Vereinbarungen, die sich aus dieser Korrespondenz ergeben. Andere Allgemeine Geschäftsbedingungen werden

hiermit ausdrücklich ausgeschlossen; Hinweis: Die ADSp 2017 weichen in Ziffer 23 hinsichtlich der Haftungshöchstsumme für Güterschäden (§ 431 HGB) vom allgemeinen Recht ab, indem sie die Haftung bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung und bei unbekanntem Schadenort, auf 2

SZR/kg begrenzen. Darüber hinaus wird die reguläre Haftung von 8,33 SZR/kg auf 5 Millionen Euro je Schadensereignis, mindestens jedoch auf 2 SZR/kg begrenzt. Verpflichtungen nach dem Außenwirtschaftsrecht unterliegen nicht unserer Verantwortung. Wir haben keine Kenntnis darüber, ob es sich um Dual-

Use-Güter handelt oder die Waren der Ausfuhrgenehmigungspflicht unterliegen. Bestehende Embargovorschriften, Verbote und Beschränkungen sowie sonstige Beschränkungen,

insbesondere aus dem Zollrecht sowie international und/oder politischer Maßnahmen zum internationalen Handel, sind von unserem Auftraggeber zu prüfen und einzuhalten. Unsere Angebote sind streng vertraulich zu behandeln und dürfen ohne ausdrückliche Erlaubnis der TOS Germany GmbH nicht an Dritte weitergeleitet werden.

Zusätzliche Bedingungen für Straßentransporte

Die Kosten für die Besorgung der Genehmigungen, zivile Begleitung und Maut sind in den Transportkosten inkludiert. Exkludiert sind Kosten für Genehmigungen, Polizeibegleitung, BF4 Fahrzeuge, verkehrslenkende Maßnahmen, Streckenstudien, sonstige Auflagen aus der Beantragung der Genehmigung (z.B.

statische Berechnungen, etc.), sowie sonstige eventuell benötigte Leistungen, die sich aus der Streckenerkundung oder den Genehmigungsaufgaben ergeben. Unsere Preise gelten für die kürzeste, verkehrsübliche Strecke und schließen Wartezeiten bis 2 Stunden an der Be- und Entladestelle ein. Umwege,

zusätzliche Transportnächte und Mehreinsatzzeit gehen zu Lasten des Auftraggebers. Den rechtzeitigen Erhalt der Genehmigung durch die zuständigen Behörden setzen wir voraus. Wir setzen eine freie erreichbare Be- und Entladestelle für Fahrer und Fahrzeuge voraus. Das Be- und Entladen der Fahrzeuge ist

nicht inkludiert. Schwer- und Übermaßtransporte erfolgen nicht abgeplant.

Zusätzliche Bedingungen für Binnenschifftransporte

Wir setzen freie, offene, eisfreie und unbehinderte Schifffahrt sowie ausreichende Transittiefen voraus. Bei unvorhergesehenen Wasserstraßensperrungen, Aufenthalt durch Hoch- oder Niedrigwasser, Eis oder sonstige nicht durch uns vertretbaren Wartezeiten wird der vereinbarte Liegegeldsatz fällig. Eventuell erforderlicher Unterbau und/oder Ballast zur Lastverteilung sind exkludiert. Es erfolgt keine Ladungssicherung, diese kann auf Wunsch jedoch gegen Aufpreis angeboten werden.

Zusätzliche Bedingungen für Seetransporte

Zuschläge werden wie zum Zeitpunkt der Transportdurchführung gültig abgerechnet (vatos.).

Dies schließt Zuschläge im Zusammenhang mit IMO s 2020 Global Sulphur Cap mit ein.

Eventuell zusätzlich anfallende Seefrachtzuschläge (Peak Season Surcharge, Congestion Surcharge etc.) oder kurzfristige

marktbedingte Ratenerhöhungen werden bei Erhebung nach Aufwand und gegen schriftlichen Nachweis berechnet. Für Seetransporte liegen die „Force Majeure Clause“ sowie die „Hardship Clause“ in der aktuellen Fassung der ICC zugrunde. Diese können auf Wunsch zur Verfügung gestellt werden. Vorbehaltlich

Verfügbarkeit von Schiffsraum und Equipment zum Zeitpunkt der Verladung. Im Auftragsfall gelten die Bedingungen aus dem Bill of Lading des eingesetzten Carriers.

Bei Charterverladungen gelten die Bedingungen einer Charter- Partie, der Booking Note und der ergänzenden Rider Terms, die im Detail vor einer Festbuchung gesondert vereinbart werden müssen. Berechnungsgrundlage für Seefrachten, die auf Basis einer FRT-Abrechnung erfolgen, ist das durch den Tally festgestellte Volumen. Eine Anpassung der Seefrachtkosten ist bei Abweichungen zur vorgelegten Packliste zulässig. Die Verladung erfolgt mit Schiff, Reederei und Flagge unserer Wahl. Es gelten keine Beschränkungen hinsichtlich Alter oder Flagge der eingesetzten Schiffe. Notwendiges spezielles Ladegeschirr (Traversen, Schäkel, etc.) ist durch den Auftraggeber zu stellen. Die Verladung von Break Bulk Sendungen und Containerverladungen jeglicher Art erfolgt mit „Decks-Option“. Nicht rechtzeitig bekanntgegebene VGM-Daten und dadurch entstehende Kosten gehen zu Lasten des Auftraggebers. Durch die Änderungen im SOLAS Kapitel 6 hat der Befrachter die bestätigte Bruttomasse (Verified Gross Mass [VGM]) eines Seecontainers vor der Verladung auf ein Seeschiff anzugeben. Durch die Angabe falscher Daten können weitere Kosten entstehen, die zu Lasten des Auftraggebers gehen. Bei Containerrundläufen gehen wir von einer direkten Be- bzw. Entladung der Container aus. Container sind nach Stauung durch den Auftraggeber mit einem dafür geeigneten Siegel zu verschließen.