

## Allgemeinen Geschäftsbedingungen – BHV Supplier – BVT Chartering und Logistics GmbH

§1. Allen unseren Schwergut-/transportleistungen liegen die nachstehenden Bedingungen zugrunde, soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen. "Ziffer" bezieht sich nachfolgend auf die korrespondierende(n) Ziffer(n) der umseitigen Auftragsbestätigung.

§2.1. Schwergut-/transportleistung im Sinne dieser Geschäftsbedingungen ist die gewerksmäßige Beförderung von Schwergut oder von Gütern jeglicher Art (nachfolgend: „Ladung“) sowie die Bewegung oder Ortsveränderung von Ladung insbesondere mittels besonderer Transporthilfsmittel wie z.B. Schwerlastroller, Panzerrollen, Luftkissen, hydraulischen Hubgerüsten und Hubportalen, o.ä., einschließlich der damit im Zusammenhang stehenden, transportbedingten Zwischenlagerung. Ladung wird unverpackt und auf offenem Deck transportiert. Der Auftraggeber willigt insofern hiermit vorsorglich gemäß § 486 Abs. IV HGB ein in die Verladung an Deck. Das Verpacken und Verplanen der Ladung wie Laden, Stauen und Zurren und das Entladen und/oder Löschen schuldet der Auftragnehmer allerdings nur, wenn dies ausdrücklich vereinbart ist. Gleiches gilt für die Nutzung der Ausrüstung des Schiffes, z.B. für die Nutzung einer Ro/Ro-Rampe. Ansonsten gilt der Grundsatz "Free In And Out Stowed" (FIOS).

§2.2. Die Fracht in Ziffer 11 beinhaltet keinelei lade (§ 530 II HGB), Liegezeit oder Überliegezeit. Diese muss der Auftraggeber gemäß Ziffer 13 und Ziffer 15 gesondert bezahlen.

§2.3. Ladestelle, Laden und Stauen, Deckslast: Der Auftraggeber bestimmt die Ladestelle. Kann an der Ladestelle aus vom Schiff nicht zu vertretenden Gründen oder nur unter Aufwendung besonderer Kosten angelegt werden oder muss das Schiff die Ladestelle aus diesen Gründen verlassen, so kann der Auftragnehmer eine andere Ladestelle und eine andere Art der Beladung verlangen. Die dadurch entstandenen Kosten und sonstigen Mehraufwendungen für das Schiff und die Ladung gehen zu Lasten der Ladungsbeteiligten, die hierfür gesamtschuldnerisch haften. Der Anspruch auf Liegegeld bleibt davon unberührt. Kommt der Auftraggeber seiner Verpflichtung, einen geeigneten Ladeort zu bestimmen, nicht nach, kann der Auftragnehmer den Frachtvertrag kündigen und die volle Fracht und Ersatz der Mehrkosten, einschließlich entstandener Liegegelder, verlangen.

Der Auftraggeber ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das Schiff an dem Ort, den er zum Laden bestimmt, sicher gelangen, dort sicher liegen, laden und von dort aus sicher abfahren kann. Hierfür der Auftraggeber ein technisches Datenblatt über BHV SUPPLIER mit den wesentlichen Merkmalen des Schiffes erhalten. Der Auftragnehmer wird die Angaben des Auftraggebers zu der Ladestelle auf offensichtliche Unrichtigkeit und Unvollständigkeit prüfen und den Auftraggeber auf grobe Auffälligkeiten hinweisen.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, das Schiff ladebereit an der Ladestelle – sofern sicher – vorzulegen.

Der Auftraggeber ist verpflichtet, die Ladung an Bord des Schiffes zu laden, transportsicher zu stauen, zu trimmen und zu sichern nach dem Grundsatz von FIOS (cf. § 2.1). Sollte die Ladung oder teile davon entflammbar, gefährlich oder explosiv sein muss IMO 287 Dangerous Goods Code vom Auftraggeber beachtet werden. Hieraus resultierende Verzögerungen hat der Auftraggeber gemäß Ziffer 13 und Ziffer 15 als Überliegezeit zu bezahlen. Der Auftragnehmer ist berechtigt, Anweisungen für die Verkehrssicherheit des Schiffes oder zur Vermeidung von Schäden zu erteilen, einschließlich bzgl. der gewünschten Reihenfolge der Verladung der Ladung (etwa: Stück A, dann Stück B, etc.). Der Auftraggeber ist verpflichtet, diesen Anweisungen Folge zu leisten.

Der Auftragnehmer hat entsprechend der guten Seemannschaft das Recht, die Ladung ganz oder teilweise oder in einer gewünschten Reihenfolge auf Deck des Schiffes oder in offene Schiffe zu laden, sofern dieses Verhalten nicht bereits durch die in § 2 oben enthaltene Zustimmungserklärung gedeckt sein sollte.

Für Schäden am Schiff, die durch die Ladearbeiten verursacht werden, haftet der Auftraggeber, es sei denn, der Schaden beruht auf einem Verschulden des Auftragnehmers.

§2.4. Löschtelle, Löschen: Die Ladungsbeteiligten bestimmen die geeignete Löschtelle. Die für die Änderung und Sicherheit der Ladestelle in § 2.3 enthaltenen Bestimmungen gelten entsprechend für die Änderung und Sicherheit der Löschtelle. Hierfür hat der Auftraggeber ein technisches Datenblatt über BHV SUPPLIER mit den wesentlichen Merkmalen des Schiffes erhalten. Der Auftragnehmer wird insbesondere die Angaben des Auftraggebers zu der Löschtelle auf offensichtliche Unrichtigkeit und Unvollständigkeit prüfen und den Auftraggeber auf grobe Auffälligkeiten hinweisen.

Ist die Löschtelle ein Hafen, sind die Ladungsbeteiligten verpflichtet, dem Auftragnehmer vor Eintreffen des Schiffes im Löschhafen Weisungen für das Löschen und die Zollabfertigung zu erteilen; andernfalls hat der Auftragnehmer das Recht, alle ihm notwendig erscheinenden Maßnahmen namens und auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten zu treffen. Hafengebühren, Lotsengebühren, Kaiegebühren, Schlepperkosten und Agenturkosten und sonstige Kosten, die durch Anlaufen des Hafens entstehen, hat der Auftraggeber zu zahlen.

Bei Optionspartien ist der Bestimmungshafen dem Auftragnehmer mindestens zwölf Stunden vor Ankunft des Schiffes im ersten Optionshafen schriftlich bekannt zu geben. Für Mehrkosten, die durch eine nicht rechtzeitige Bekanntgabe des Optionshafens entstehen, haften Auftraggeber und Empfänger dem Auftragnehmer als Gesamtschuldner. Die Löschbereitschaft des Schiffes kann uneingeschränkt jederzeit bei der Löschtelle angemeldet werden, vorbehaltlich umseitig die Ziffern 8 und 9.

Für Schäden am Schiff, die durch die Entlade- oder Löscharbeiten verursacht werden (*stedvordore damage*), haftet der Auftraggeber, es sei denn, der Schaden beruht auf einem Verschulden des Auftragnehmers.

Das Schiff ist frei von Resten der Ladung zu löschen. Sollte die Löschtelle dieser Verpflichtung nicht nachkommen, ist der Auftragnehmer nach Aufforderung berechtigt, auf Kosten des Auftraggebers die Ladungsreste zu entfernen oder entfernen zu lassen.

§2.5. Wenn der Auftraggeber die Ladung nicht bereitstellt, so gilt § 533 II HGB.

§2.6. Wartezeiten des Schiffes, die auf Gesundheitsmaßnahmen, Quarantäne, oder ähnliche Maßnahmen und/oder Formalitäten zurückzuführen sind, hat der Auftraggeber gemäß Ziffer 13 und Ziffer 15 als Überliegezeit zu bezahlen, sofern diese nicht ihre Ursache in gesundheitlichen Bedingungen an Bord des Schiffes zu tun haben.

§3. Ergebnisse von Einsatzstellenbesichtigungen und besondere Vereinbarungen, z.B. über Be- und Entladeort innerhalb des Lade- und Löschhafens, usw., sind nur wirksam, wenn sie von den Parteien in einer gesonderten schriftlichen Vereinbarung festgehalten werden, z.B. umseitig unter Ziffer 16.

§4. Der Auftragnehmer ist berechtigt, andere Unternehmen zur Erfüllung der vertraglich übernommenen Verpflichtung einzuschalten, sofern nichts anderes vereinbart wurde.

§5.1. Der Auftragnehmer ist berechtigt, unter Ausschluss von Schadenersatzansprüchen des Auftraggebers vom Vertrag zurückzutreten, wenn a) nach sorgfältiger Prüfung vor oder während des Einsatzes des Schiffes, von Fahrzeugen, Geräten oder Arbeitsvorrichtungen aller Art und trotz aller zumutbaren Anstrengungen zur Schadensverhütung wesentliche Schäden an fremden und/oder eigenen Sachen und/oder Vermögenswerten bzw. Personenschäden mit großer Wahrscheinlichkeit nicht zu vermeiden sind und/oder b) die Ladung wesentlich anders als beschrieben ist und die Abweichung der Ist- von der Soll-Beschaffenheit die Erreichung des Vertragszwecks gefährdet. In diesen vorgenannten Fällen ist der Auftraggeber verpflichtet, die Stornierungsgebühr in Ziffer 14 an den Auftragnehmer als Schadenersatzpauschale zu zahlen. Der Ausschluss der Schadenersatzansprüche des Auftraggebers entfällt, wenn der Auftragnehmer die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (bzw. Frachtführers/Verfrachters) nicht beachtet hat.

§5.2. Die Mobilisierungs- und Demobilisierungskosten in Ziffer 11 sind vollständig und unwiderruflich verdient, sobald sie anfallen. Die Mobilisierungskosten sind angefallen, wenn der Auftrag vom Auftraggeber an den Auftragnehmer erteilt wird. Die Demobilisierungskosten sind angefallen, wenn das Schiff im Löschhafen bzw. an der Löschtelle angekommen ist.

§6. Der Auftragnehmer ist berechtigt, den Einsatz bei Gefahr für Ausrüstung, Ladung, Personal und/oder Dritte sofort zu unterbrechen. Witterungsbedingte Unterbrechungen mindern den Anspruch auf Entgelt unter Anrechnung ersparter Aufwendungen nicht, wenn die witterungsbedingten Hemmnisse trotz zumutbarer Anstrengung nicht zu überwinden waren. Überliegetage oder Überliegestunden auf Grund witterungsbedingter Hemmnisse sind gemäß Ziffer 13 und Ziffer 15 zu vergüten.

§7. Maßgebend für die Leistung des Auftragnehmers sind die Ziffern 4-7 und Ziffer 16. Nur wenn dies ausdrücklich vereinbart ist, stellt der Auftragnehmer darüber hinaus auch notwendiges Hilfs-, Einweis- und sonstiges Personal sowie den ggf. erforderlichen Anschläger auf Kosten des Auftraggebers. Vorbehaltlich Ziffer 13 und Ziffer 15 wird die Fracht gemäß Ziffer 11 abgerechnet. Die Vergütungspflicht beginnt bei Ankunft des Schiffes am Ladeort gemäß Ziffer 6. Die Fracht ist im Voraus zu zahlen, vorbehaltlich abweichender Vereinbarungen und §17.1. Sind Stunden- oder Tagessätze (z.B. Ziffer 13 und Ziffer 15) vereinbart, gelten diese auch – soweit nichts anderes vereinbart ist – für An- und Abfahrts- sowie Rüstzeiten sowie für die Zeit, die für einen im Übrigen anschließend vereinbarten Umschlag benötigt wird. Abgerechnet wird bei Stundensätzen jede angefangene Stunde, bei Abrechnung nach Tagessätzen jeder angefangene Arbeitstag. Gebühren und Kosten für behördliche Aufwendungen sowie alle Beschaffungskosten und Kosten, die durch behördliche Auflagen und sonstiger Nebenbestimmungen entstehen, sowie Polizeibegleitgebühren oder Kosten für firmeneigene Transportsicherung und sonstige Kosten für behördlich angeordnete Sicherheitsvorkehrungen trägt der Auftraggeber, soweit nichts anderes vereinbart wurde. Gleiches gilt für sämtliche Kanalgebühren und Kanalkosten einschließlich der Kosten für Assistenzschlepper in einem etwaigen Kanal oder, wenn der Kanal nicht befahrbar sein sollte, so hat der Auftraggeber die Kosten der deswegen zusätzlich benötigten Fahrtzeit zu bezahlen gemäß Ziffer 13 und Ziffer 15 als Überliegezeit. Die vereinbarten Beträge sind netto. Der Auftraggeber zahlt die gesetzliche Mehrwertsteuer zusätzlich.

§8. Der Auftragnehmer schuldet den Transport der in Ziffer 5 bezeichneten Ladung von dem in Ziffer 6 festgelegten Ladeort zum in Ziffer 7 festgelegten Löschort mit dem Schiff in Ziffer 4 mit der technischen Spezifikation gemäß dem technischen Datenblatt. Dieses Schiff wird, sobald anderweitige Verpflichtung erfüllt sind, unverzüglich zum Ladeort fahren und wird dort – sofern die Sicherheit des Ladeortes gewährleistet ist – die Ladung aufnehmen. Der Auftragnehmer darf außerdem jederzeit ein Ersatzschiff für das unter Ziffer 4 beschriebene Schiff bestimmen, das im Wesentlichen über gleichwertige Kapazitäten und Fähigkeiten verfügt. Der Auftragnehmer verpflichtet sich insbesondere, allgemein und im besonderen geeignete Schiffe, die betriebsbereit, betriebssicher und nach den geltenden Bestimmungen geprüft sind, zum Einsatz zu bringen. Kommt es während der Ausführung des Auftrages zu einer Störung des Schiffes oder des Ersatzschiffes mit der Folge, dass der Auftragnehmer seine Pflichten nicht erfüllen kann, so muss der Auftragnehmer den Auftraggeber eine angemessene Frist zur Gestellung eines (ggf. weiteren) Ersatzschiffes setzen, die aber mindestens drei (3) Tage beträgt.

§9.1. Eine Haftung für nicht rechtzeitige Gestellung ist ausgeschlossen bei höherer Gewalt, Streik, Straßenspernung, Eis und sonstigen unvermeidbaren Ereignissen, es sei denn, der Auftragnehmer hätte deren Folgen bei Wahrung der verkehrserforderlichen Sorgfalt abwenden können.

## Allgemeinen Geschäftsbedingungen – BHV Supplier – BVT Chartering und Logistics GmbH

§9.2. In allen anderen Fällen nicht rechtzeitiger Gestellung ist die Haftung des Auftragnehmers – außer bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit - begrenzt auf den typischerweise vorhersehbaren Schaden.

§10.1. Besteht die Hauptleistung des Auftragnehmers in einer Transportleistung, so gelten, soweit diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen nichts Abweichendes bestimmen, die gesetzlichen Vorschriften über das Frachtgeschäft. **HINWEIS:** Die Haftung des Auftragnehmers nach diesen Vorschriften ist abweichend von §§ 431 HGB gemäß § 449 II Nr. 1 HGB **nicht auf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR)** begrenzt, sondern lediglich auf **2 SZR je Kilogramm** des beschädigten oder in Verlust gegangenen Gutes.

§10.2. Sofern der Auftraggeber einen höheren Haftungshöchstbetrag als in § 12.1 wünscht, so ist vor Auftragserteilung eine ausdrückliche Vereinbarung darüber zu treffen, und der Auftragnehmer ist berechtigt, die Kosten einer entsprechenden Versicherung für die höhere Haftung dem Auftraggeber in Rechnung zu stellen.

§10.3. Ist der Auftragnehmer als Verfrachter und nicht als Frachtführer anzusehen, so wird seine Haftung für Verlust oder Beschädigung der Ladung – ergänzend zu den in § 499 I Nr. 1-9 HGB aufgeführten Ausschlussgründen – für Feuer und für nautisches Verschulden zusätzlich ausgeschlossen.

§11.1. Zur Versicherung des Gutes ist der Auftragnehmer nur verpflichtet, soweit ein ausdrücklicher schriftlicher Auftrag dazu unter Angabe des Versicherungswertes und der zu deckenden Gefahren vorliegt, z.B. umseitig unter Ziffer 16; die bloße Wertangabe ist nicht als Auftrag zur Versicherung anzusehen.

§11.2. Durch Entgegennahme eines Versicherungsscheines (Police) übernimmt der Auftragnehmer nicht die Pflichten, die dem Auftraggeber als Versicherungsnehmer obliegen; jedoch hat der Auftragnehmer alle üblichen Maßnahmen zur Erhaltung des Versicherungsanspruches zu treffen.

§11.3. Mangels abweichender schriftlicher Vereinbarung versichert der Auftragnehmer zu den an seinem Firmensitz üblichen Versicherungsbedingungen.

§12.1. Der Auftraggeber hat alle technischen Voraussetzungen, die für die ordnungsgemäße und gefahrlose Durchführung des Auftrages erforderlich sind, auf eigene Rechnung und Gefahr zu schaffen und während des Einsatzes aufrechtzuerhalten. Hierfür hat der Auftraggeber ein technisches Datenblatt über BHV SUPPLIER mit den wesentlichen Merkmalen des Schiffes erhalten. Insbesondere ist der Auftraggeber verpflichtet, das zu behandelnde Gut in einem für die Durchführung des Auftrages bereiten und geeigneten Zustand zur Verfügung zu halten und die Maße, Gewichte und besonderen Eigenschaften des Gutes (z.B. Schwerpunkt, Art des Materials usw.) sowie die Anschlagpunkte usw. rechtzeitig, vollständig und richtig anzugeben. Der Auftragnehmer wird obige Angaben des Auftraggebers auf offensichtliche Unrichtigkeit und Unvollständigkeit prüfen und den Auftraggeber auf grobe Auffälligkeiten hinweisen.

§12.2. Der Auftraggeber hat die zum Befahren und/oder zur Nutzung von fremden Grundstücken, nicht öffentlichen Straßen, Wege und Plätze erforderlichen Zustimmungen der Eigentümer zu besorgen und den Auftragnehmer von Ansprüchen Dritter, die sich aus einer unbefugten Inanspruchnahme eines fremden Grundstückes ergeben können, freizustellen. Außerdem hat der Auftraggeber etwaige verlorene Zeit gemäß Ziffer 13 und Ziffer 15 als Überliegezeit zu bezahlen, sofern die erforderlichen Zustimmungen nicht eingeholt werden.

§12.3. Darüber hinaus ist der Auftraggeber dafür verantwortlich, dass die Hafen- und Kaiverhältnisse an der Lade- und/oder Löschstelle sowie den Zufahrtswegen - ausgenommen öffentliche Straßen, Wege und Plätze - eine ordnungsgemäße und gefahrlose Durchführung des Auftrages gestatten. Insbesondere ist der Auftraggeber dafür verantwortlich, dass die Bodenverhältnisse an der Lade- und/oder Löschstelle sowie den Zufahrtswegen den auftretenden Bodendrücken und sonstigen Beanspruchungen gewachsen sind. Schließlich ist der Auftraggeber verantwortlich für alle Angaben über unterirdische Kabelschächte, Versorgungsleitungen, sonstige Erdleitungen und Hohlräume, die die Tragfähigkeit des Bodens an der Einsatzstelle oder den Zufahrtswegen beeinträchtigen könnten. Auf die Lage und das Vorhandensein von Frei- und Oberleitungen, unterirdischen Kabeln, Schächten und sonstigen Hohlräumen, oder andere nicht erkennbare Hindernisse, die die Stand- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge am Einsatzort beeinträchtigen könnten, sowie auf besondere Gefährdungslagen, die sich bei Durchführung der Schwerguttransporte hinsichtlich des zu befördernden Gutes und des Umfeldes ergeben können (z.B. Gefahrgut, Kontaminationsschäden etc.) hat der Auftraggeber aufgefordert hinzuweisen. Zur Durchführung dieser Prüfung hat der Auftraggeber ein technisches Datenblatt über BHV SUPPLIER mit den wesentlichen Merkmalen des Schiffes erhalten. Angaben und Erklärungen Dritter, deren sich der Auftraggeber zur Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtungen bedient, gelten als Eigenklärungen des Auftraggebers. Der Auftragnehmer wird die Angaben des Auftraggebers und/oder der vom Auftraggeber eingeschalteten Dritten zu den obigen Punkten auf offensichtliche Unrichtigkeit und Unvollständigkeit prüfen und den Auftraggeber auf grobe Auffälligkeiten hinweisen.

§13. Der Auftraggeber darf nach Auftragserteilung ohne Zustimmung des Auftragnehmers dem von ihm eingesetzten Personal keine Weisungen erteilen, die von den vertraglichen Vereinbarungen in Art und Umfang abweichen oder dem Vertragszweck zuwiderlaufen.

§14. Verletzt der Auftraggeber schuldhaft die vorgenannten Verpflichtungen, insbesondere eine seiner Vorbereitungs-, Hinweis- und Mitwirkungspflichten, so haftet er gegenüber dem Auftragnehmer für jeden daraus entstehenden Schaden. Die Vorschriften des § 414 Absatz 2 des HGB bleiben hiervon unberührt. Von Schadensersatzansprüchen

Dritter, die aus der Verletzung der Pflichten des Auftraggebers herrühren, hat er den Auftragnehmer vollumfänglich freizustellen. Für den Fall der Inanspruchnahme des Auftragnehmers nach dem USchadG, oder anderer vergleichbarer öffentlich-rechtlicher, nationaler oder internationaler Vorschriften, hat der Auftraggeber den Auftragnehmer im Innenverhältnis in vollem Umfang freizustellen, sofern dieser den Schaden nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat.

§15. Lade- und Löschbereitschaftsanzeigen werden nur erteilt, wenn dies ausdrücklich vom Charterer verlangt wird. Die Bereitschaftsanzeigen dürfen zu jeder Tageszeit erteilt werden, auch Samstags, Sonntags oder an Feiertagen.

§16.1. Der Auftragnehmer darf das Schiff zur Bergung gemäß § 574 HGB ohne vorherige Absprache mit dem Auftraggeber einsetzen. Gleiches gilt für die Aufnahme von Bunker, zur Rettung von Menschenleben oder wenn die Sicherheit der Ladung, der Crew oder des Schiffes es erfordern.

§16.2. Wenn die Sicherheit der Ladung dies erfordert, kann der Auftragnehmer eine Routenabweichung vornehmen. Der Auftraggeber haftet für etwaige Mehrkosten, die auf Grund der Routenabweichung entstehen, einschließlich und insbesondere der Bunkerkosten, Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperkosten und der Makler- und/oder Agenturkosten.

§16.3. Der Auftragnehmer wird den Auftraggeber binnen angemessener Zeit auf etwaige Verzögerungen und/oder Routenabweichungen hinweisen. Die geltend gemachten Mehrkosten wird der Auftragnehmer durch Vorlage entsprechender Nachweise glaubhaft machen.

§16.4. Wird das Schiff ohne Verschulden des Auftragnehmers aufgehalten, sei es am Lade- oder am Löschhafen, so hat der Auftraggeber diese Zeit gemäß Ziffer 13 und Ziffer 15 als Überliegezeit zu bezahlen. Dies gilt insbesondere für Verzögerungen bei der Zollabfertigung und bei der Klarierung.

§16.5. Der Auftraggeber zahlt sämtliche Zollgebühren, Steuern und sonstige Kosten, die in Bezug auf die Ladung berechnet werden, sei es am Lade- oder am Löschhafen, einschließlich etwaiger Makler- und Agenturkosten.

§17.1. Die Leistungen des Auftragnehmers sind Vorleistungen und nicht skontoabzugsberechtigt. Die Rechnungen des Auftragnehmers sind nach Erfüllung des Auftrages binnen 14 Tagen nach Rechnungserhalt zu begleichen, soweit umseitig unter Ziffer 11 nichts anderes (z.B. freight prepaid; „Fracht im Voraus zu zahlen“) vereinbart ist. Eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung ist nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Gegenforderungen zulässig, es sei denn, beim Auftraggeber handelt es sich um einen Verbraucher.

§17.2. Der Auftragnehmer hat wegen aller fälligen und nicht fälligen Forderungen, die ihm aus seinen Tätigkeiten gegenüber dem Auftraggeber zustehen, ein Pfandrecht gemäß § 440 HGB. Der Auftragnehmer darf auch ein Pfand- und Zurückbehaltungsrecht wegen Forderungen aus anderen mit dem Auftraggeber abgeschlossenen Verträgen nur ausüben, soweit diese unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind oder wenn die Vermögenslage des Schuldners die Forderung des Auftragnehmers gefährdet. An die Stelle der in § 1234 BGB bestimmten Frist für die Androhung des Pfandverkaufs von einem Monat tritt in allen Fällen eine solche von zwei Wochen. Ist der Auftraggeber in Verzug, kann der Auftragnehmer nach erfolgter Verkaufandrohung von den in seinem Besitz befindlichen Gütern und Werten eine solche Menge, wie nach seinem pflichtgemäßen Ermessen zur Befriedigung erforderlich ist, freihändig verkaufen. Für den Pfand- oder Selbsthilfeverkauf kann der Auftragnehmer in allen Fällen eine ortsübliche Verkaufsprovision vom Nettoerlös berechnen.

§18. Ausschließlicher Gerichtsstand ist, wenn der Auftraggeber ein Kaufmann ist, die Freie und Hansestadt Hamburg. Alle vom Auftragnehmer abgeschlossenen Verträge unterliegen dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Das gilt auch für ausländische Auftraggeber.

§19.1. Sofern keine anderweitige Vereinbarung umseitig unter Ziffer 16 getroffen wurde werden Auftraggeber und Auftragnehmer falls erforderlich einen Gutachter (nachfolgend: „Surveyor“) bestimmen. Wurde Ziffer 16 umseitig hierzu schweigt, kann der Auftragnehmer einen Surveyor nach billigem Ermessen benennen, die der Auftraggeber nur aus sachlichen Gründen ablehnen kann.

§19.2. Sämtliche Unterlagen, die der Surveyor benötigt, um die Transportfreigabe zu erteilen, werden dem Surveyor unverzüglich nach Bestätigung des Auftrages durch den Auftraggeber zur Verfügung gestellt. Baldmöglichst nach Prüfung dieser Unterlagen wird der Surveyor die Transportfreigabe erteilen. Der Auftraggeber zahlt sämtliche Kosten der Erstellung, Übersendung und Prüfung der Unterlagen, die der Surveyor für die Transportfreigabe benötigt. Der Auftraggeber wird sämtliche Kosten des Surveyors bezahlen, einschließlich der Kosten für die Transportfreigabe. Dies gilt unabhängig davon, wer den Surveyor benannt hat.

§20. Auf die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen dieser Geschäftsbedingungen können sich auch die Leute des Auftragnehmers berufen. Gleiches gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, derer er sich bei Ausführung des Auftrages bedient. Die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen gelten auch für außervertragliche Ansprüche.

§21. Soweit für Erklärungen die Schriftform verlangt wird, steht ihr die Datenfernübertragung und jede sonst lesbare Textform gleich, sofern sie den Aussteller erkennbar macht.

§22. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.