

CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORT ROUTIER

Article 1 :
Le présent contrat de transport est régi par les dispositions de la Convention CMR (convention relative au contrat de transport international de marchandises par route du 19 mai 1956, Moniteur Belge du 8 novembre 1962), la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route (Moniteur Belge du 18 février 2014), ainsi que par les conditions générales définies ci-après.

I. Etablissement de la lettre de voiture-document

Article 2 :
L'indication sur la lettre de voiture de l'identité de l'expéditeur et du destinataire fait foi entre parties.
Si l'expéditeur n'est pas présent lors de l'établissement de la lettre de voiture, celle-ci est signée dans la case 3 au recto par le chargeur, le personnel de qualité ou le commissaire-expéditeur, qui sont censés agir en qualité de mandataire de l'expéditeur et qui, pour autant que nécessaire, se portent fort de l'acceptation par celui-ci des conditions de la lettre de voiture.
Si le destinataire n'est pas présent au lieu de déchargement, la lettre de voiture peut être signée dans la case 4 au recto entre autres par les armateurs, les manutentionnaires ou le personnel de qualité, qui sont alors censés agir en qualité de mandataire du destinataire et qui, pour autant que nécessaire, se portent fort de l'acceptation par celui-ci des conditions de la lettre de voiture.

Article 3 :
Le poids déclaré par l'expéditeur n'est pas reconnu par le transporteur et ne fait pas foi contre lui, sauf si la vérification prévue à l'article 8 § 3 CMR a eu lieu et est actée dans la lettre de voiture.

A défaut de cette vérification, l'expéditeur restera seul responsable de toute surcharge, fut-ce par excessif, qui pourrait être reproché au transporteur. L'expéditeur devra couvrir le transporteur de tous frais et dommages, en ce compris le préjudice subi pour l'immobilisation du véhicule et les éventuels droits de défense du transporteur qui pourraient en résulter.

Article 4 :
Les véhicules et conteneurs remis remplis au transporteur, ainsi que les marchandises emballées dans les caisses, des ballots, des fûts ou des conditionnements opaques, sont réceptionnés sans vérification de leur contenu et de leur état : dans ces cas la clause « said to contain » est d'application de plein droit.

II. Chargement-Déchargement-Arrimage

Article 5 :
Sauf mention écrite contraire :
- le chargement est effectué par l'expéditeur
- le déchargement est effectué par le destinataire
- l'arrimage est effectué, pour autant que possible et/ou nécessaire, par le transporteur sur base des instructions écrites du chargeur ou de l'expéditeur conformément à l'article 45 bis 3 de l'Arrêté Royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.
Celui qui est chargé desdites opérations répond de ses propres actes ainsi que de ceux des personnes qui l'assistent ou qui le remplacent pour l'accomplissement de ces opérations et qui agissent donc pour son compte.
Il est interdit au personnel du transporteur de participer aux opérations de chargement et déchargement.

S'il le fait, son intervention est étrangère au contrat de transport et il ne peut être considéré que comme le préposé de l'expéditeur ou du destinataire.
L'expéditeur et le chargeur restent responsables vis-à-vis du transporteur de toute dégradation à la marchandise ou infraction au Code de la route qui résulterait d'un non-respect de l'article 45 bis 3 de l'Arrêté royal du 1er décembre 1975. Ils s'engagent dès lors à garantir le transporteur de toute condamnation qui pourrait être prononcée à son encontre de ce chef et de l'indemniser du préjudice subi de ce fait.

Article 6 :
La réception ou la livraison a lieu au seuil ou au qual des bâtiments s'il n'y a pas d'autre lieu convenu.
L'itinéraire à suivre par les véhicules dans les usines, magasins, chantiers et autres endroits, est indiqué par les gestionnaires de ces lieux. Ils sont responsables de ces itinéraires.
Le transporteur peut s'y opposer s'il est convaincu que les conditions locales mettent son véhicule ou le chargement en danger.

III. Instructions et déclarations

Article 7 :
Les préposés du transporteur ne peuvent accepter aucune instruction ni aucune déclaration engageant le transporteur en dehors des limites prévues en ce qui concerne :
- la valeur de la marchandise qui doit servir de référence en cas de perte totale ou partielle, ou encore d'avarie (CMR, art. 23 et 25)
- les délais de livraison (CMR, art. 19)
- les instructions de remboursement (CMR, art. 21)
- une valeur spéciale (CMR, art. 24) ou un intérêt spécial à la livraison (CMR, art. 26).
Ils ne sont pas non plus mandatés pour accepter les instructions ou déclarations engageant le transporteur en ce qui concerne les marchandises dangereuses (ADR) ou les marchandises faisant l'objet d'une réglementation particulière.

IV. Entreposage

Article 8 :
Toute opération dans le cadre du contrat de transport et tout entreposage avant, pendant et après l'exécution du contrat, sont soumis aux présentes conditions générales, sauf stipulation contraire.

V. Paiement

Article 9 :
Le donneur d'ordre est tenu de payer le prix du transport, même s'il demande au transporteur d'engager le prix du transport auprès du destinataire.
Article 10 :
Toute compensation entre le prix du transport et d'éventuelles sommes à réclamer au transporteur, est interdite.
Article 11 :
Sauf dispositions contraires expressément convenues entre parties, les factures du transporteur sont payables au comptant.
Toute réclamation relative à une facture doit être transmise par écrit 15 jours calendriers au plus tard de sa réception. A défaut de respecter ce délai, la facture ne pourra plus être contestée.
A défaut de paiement à leur échéance, les factures impayées porteront intérêt de plein droit et sans mise en demeure préalable à un taux de 8%.
En outre, le transporteur aura droit au paiement de plein droit et sans mise en demeure d'une indemnité forfaitaire de 40€ pour les frais de recouvrement qu'il a encourus, conformément à la loi du 2 août 2002 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales.
Outre le montant forfaitaire, le transporteur aura droit à une indemnité raisonnable établie en fonction du barème des juridictions de son siège social, sans préjudice d'une éventuelle indemnité de procédure.

Article 12 :
Les différentes créances du transporteur à charge de ses débiteurs, même si elles se rapportent à des envois distincts et à des marchandises qui ne sont plus en sa possession, constituent une créance unique et indivisible à concurrence de laquelle le transporteur peut exercer ses droits et privilèges.

En outre, les marchandises entrant en possession du transporteur servent de gage pour les paiements de ses créances envers ses débiteurs ou envers le propriétaire des marchandises ; ce gage est régi par les règles du gage commercial.
A ce moment, le transporteur peut exercer le droit de rétention sur les marchandises en sa possession.

Article 13 :
En cas de relation continue d'affaires entre le transporteur et l'expéditeur, les biens confiés en vue de leur transport sont considérés comme faisant partie d'un même contrat et ne sont pas divisibles, même s'ils sont traités lors de prestations successives.
Le transporteur bénéficiera d'un droit de rétention conventionnel sur les marchandises transportées pour toute facture venue à échéance et non payée par l'expéditeur, même si ce dernier n'est pas le véritable propriétaire des marchandises faisant l'objet de la rétention.

VI. Immobilisation du véhicule

Article 14 :
Les temps et les indemnités d'immobilisation du véhicule routier lors du chargement et du déchargement font l'objet d'une convention spéciale entre parties.
A défaut, il est admis que le transporteur prenne pour son compte une heure de chargement et une heure de déchargement. Au terme de cette heure, le transporteur sera en droit de réclamer au donneur d'ordre une indemnité couvrant l'intégralité des frais supportés par le transporteur pour ces temps d'immobilisation complémentaires.

Article 15 :
Pour l'accomplissement des formalités douanieres, le transporteur agit exclusivement en tant que mandataire de l'expéditeur.
Des délais d'attente anormaux à la douane en raison, entre autres, d'actions de grèves imprévisibles ou en raison de l'absence, de l'insuffisance ou de l'inexactitude de la lettre de voiture ou de tout autre document tels que des carnets TIR, des documents T, des attestations sanitaires et autres, donnent droit à un supplément de prix.

Article 16 :
Toute opération de stockage ou d'entreposage de marchandises effectuée par le transporteur pour compte du donneur d'ordre (qu'il soit expéditeur ou destinataire) est réputée accessoire au contrat de transport et comme telle, régie par la convention CMR.

Article 17 :
Les présentes conditions s'appliquent, sauf dérogation explicite et écrite à tout contrat souscrit par le transporteur. Les conditions générales émanant d'autres parties, ne lui sont pas opposables.

VII. Disposition finale

Article 18 :
Si une ou plusieurs clauses de la présente convention générale sont inapplicables pour une raison quelconque, les autres clauses restent néanmoins valables.

ALGEMENE VOORWAARDEN VOOR WEGVERVOER

Art. 1.
Deze vervoersovereenkomst wordt beheerst door de bepalingen van het C.M.R. - Verdrag (Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg van 19 mei 1956, Belgisch Staatsblad 8 november 1962), de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg (Belgisch Staatsblad 18 februari 2014), alsmede door de hierna omschreven algemene voorwaarden.

I. Opmaak van de vrachtbrieff - bescheiden

Art. 2.
De aanduiding op de vrachtbrieff van de identiteit van de afzender en van de geadresseerde levert volledig bewijs tussen partijen.
Indien de afzender niet aanwezig is tijdens het opstellen van de vrachtbrieff dan wordt deze ondertekend in vak 3 op de voorzijde door de verlander, het kaalpersoneel of de commissariar-expediteur, die geacht zijn te handelen als lasthebber van de afzender en, voor zover als nodig, zich sterk maken voor de aanvaarding door deze van de voorwaarden van deze vrachtbrieff.
Indien de geadresseerde niet aanwezig is op de loopplaats dan kan de vrachtbrieff worden ondertekend in vak 4 op de voorzijde door onder meer de stuwmasters, de goederenbeheerders of het kaalpersoneel, die alsdan geacht zijn te handelen als lasthebber van de bestemming en, voor zover als nodig, zich sterk maken voor de aanvaarding door deze van de voorwaarden van deze vrachtbrieff.

Art. 3.
Het door de afzender aangegeven gewicht wordt door de vervoerder niet erkend en levert geen bewijs tegen hem, behoudens indien de verificatie voorzien door art. 8 § 3 C.M.R. heeft plaats gehad en vermeld wordt in de vrachtbrieff.
Bij het ontbreken van deze verificatie, zal uitsluitend de afzender verantwoordelijk blijven voor elke overlading, zelfs overlading per tas, welke ook moge verrewen worden aan de vervoerder. De afzender zal van het transport alle kosten en schade dragen met inbegrip van de geleden schade door de immobilisatie van het voertuig en de eventuele gerechtskosten die hieruit zouden kunnen voortvloeien.

Art. 4.
De voertuigen en de containers gevuld afgegeven aan de vervoerder, alsmede de goederen verpakt in kisten, balen, fusten of anderszins verpakkings, worden in ontvangst genomen zonder onderzoek naar hun inhoud en hun staat: in die gevallen is het beding «said to contain» van rechtswege van toepassing.

II. Lading - Lossing - Stuwijng

Art. 5.
Behoudens schriftelijke vermelding in tegengestelde zin, wordt:
- de lading uitgevoerd door de afzender
- de lossing uitgevoerd door de geadresseerde
- de stuwijng, voor zover dit mogelijk en/of noodzakelijk is, uitgevoerd door de vervoerder op basis van de geschreven instructies van de verlander of de afzender conform het art. 45 bis 3 van het Koninkrijk besluit van 1ste december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
Hij die belast is met gezegde handelingen is aansprakelijk voor zijn eigen doen alsmede voor deze van de personen die hem in de uitvoering ervan bijstaan of vervangen en die dus voor zijn rekening handelen.
Het is verboden voor het personeel van de vervoerder om deel te nemen aan handelingen van laden en lossen.
Indien het personeel van de vervoerder handelingen van laden en lossen uitvoert, maakt deze tussenkomst geen deel uit van het vervoerscontract en kan hij/zij alleen beschouwd worden als aangesteld van de afzender of bestemming.

De afzender en de verlander blijven verantwoordelijk ten aanzien van de vervoerder voor elke degradatie van de goederen of elke inbreuk op de Wegcode die resulteert in het niet-verschieren van art. 45 bis 3 van het koninkrijk besluit van 1 december 1975. Zij verbinden zich ertoe de vervoerder te vergoedjen van elke veroordeling die de vervoerder zou kunnen oplepen en hem te vergoedjen voor de geleden schade.

Art. 6.
De inontvangstneming of de aflevering gebeurt aan de drempel of aan de kaai van de gebouwen indien geen andere plaats werd overeengekomen.
De door de voertuigen te volgen weg in de fabrieken, magazijnen, werven en andere plaatsen wordt aangeduid door de beheerders van deze plaatsen. Zij zijn verantwoordelijk voor deze te volgen weg.
De vervoerder kan er zich tegen verzetten indien naar zijn overtuiging de plaatselijke omstandigheden zijn voertuig of de lading in gevaar brengen.

III. Instructies en aangiften

Art. 7.
De aangeestelden van de vervoerder kunnen geen enkele instructie of aangifte aanvaarden die de vervoerder verbindt buiten de verzekerde perken voor wat betreft:
- de waarde van de goederen die moeten dienen referentie in geval van volledig of gedeeltelijk verlies, of nog van beschadiging (C.M.R., art. 23 en 25)
- de afleverstermijnen (C.M.R., art. 19)
- de remburseinstituties (C.M.R., art. 21)
- een bijzondere waarde (C.M.R., art. 24) of een bijzonder belang bij de aflevering (C.M.R., art. 26).
Zij zijn evenmin gemandateerd om instructies of verklaringen te aanvaarden die de vervoerder verbinden met betrekking tot de gevaarlijke goederen (A.D.R.) of goederen die het voorwerp uitmaken van een bijzondere reglementering.

IV. Opslag

Art. 8.
Elke handeling in het kader van de vervoersovereenkomst en elke opslag, voor, tijdens en na de uitvoering van de overeenkomst zijn, behoudens andersluidende overeenkomst, aan deze algemene voorwaarden onderworpen.

V. Betaling

Art. 9.
De opdrachtgever is gehouden tot betaling van de vrachtprijs, zelfs indien hij de vervoerder verzocht de vrachtprijs te innen bij de geadresseerde.
Art. 10.
Er mag geen schuldvergelijking worden toegepast tussen de vrachtprijs en de eventuele van de vervoerder gevorderde bedragen.
Art. 11.
Behoudens andersluidende beding tussen partijen zijn de facturen content betaalbaar.
Elke betwisting die betrekking heeft op een factuur, dient uiterlijk binnen de 15 kalenderdagen na ontvangst schriftelijk te worden overgemaakt. Na deze termijn kan de factuur niet meer betwist worden.
Bij gebrek aan betaling op de vervaldag, zullen de onbetaalde facturen van rechtswege en zonder voorafgaande ingebrekestelling een interest van 8% opbrengen.
Bovendien, moet aan de transporteur een bijkomende forfaitaire schadevergoeding worden betaald van 40€ voor de inorderingkosten welke is voorzien conform de wet van 2 augustus 2002 betreffende de strijd in zake de betalingsachterstand in handelstransacties.
Bovendien dit forfaitair bedrag, dient aan de transporteur een redelijke schadevergoeding te worden betaald gebaseerd op de barames's die van toepassing zijn in het rechtsgebied waar zijn maatschappelijke zetel zich bevindt, zonder inbegrip van de rechtsplegingsvergoeding.

Art. 12.
De verschillende schuldverordeningen van de vervoerder tegen zijn schuldenaars, zelfs indien zij betrekking hebben op verschillende zendingen en op goederen die niet meer in zijn bezit zijn, vormen één enkele en ondeelbare schuldverording tot beloop waarvan de vervoerder al zijn rechten en voorrechten kan uitoefenen.
Bovendien dienen de goederen die in het bezit worden van de vervoerder als pand voor de betaling van zijn schuldverordeningen jegens zijn schuldenaars of jegens de eigenaar van de goederen; dit pand wordt beheerst door de bepalingen betreffende het handelspand.
De vervoerder mag vanaf dat ogenblik het retentierecht uitoefenen op de goederen die in zijn bezit zijn.

Art. 13.
Ingeval van een aanhoudende handelsrelatie tussen de vervoerder en afzender, worden de toevertrouwde goederen aanzien als deel uitmakend van hetzelfde en ondeelbaar contract, zelfs al worden ze deel uit van opeenvolgende prestaties.
De transporteur geniet van een conventioneel retentierecht op de vervoerde goederen voor elke vervallen en niet-betaalde factuur door de afzender, zelfs in het geval deze laatste niet de wettige eigenaar is van de goederen die onder dit retentierecht vallen.

VI. Stilland van het voertuig

Art. 14.
De immobilisatietijden en -vergoedingen van het wegvoertuig bij het laden en het lossen maken het voorwerp uit van een bijzondere overeenkomst tussen partijen.
Bij gebreke aan zulk een overeenkomst, wordt erkend dat de vervoerder een uur voor het laden en een uur voor het lossen voor zijn rekening neemt. Na afloop van dit uur heeft de vervoerder het recht om van de opdrachtgever een vergoeding te eisen voor het geheel van de kosten die de vervoerder draagt voor deze bijkomende immobilisatietijd.

Art. 15.
Voor de vervulling van de douaneformaliteiten handelt de vervoerder uitsluitend als lasthebber van de afzender.
Abnormale wachttijden bij de douane ten gevolge van onder meer onvoorzienne stakingsacties of de witten aan de afwezigheid, onvolledigheid of onnauwkeurigheid van de vrachtbrieff of bescheiden allerehande als TIR carnets, T- documenten, sanitaire attesten en dergelijke meer geven recht op een prijs toeslag.

Art. 16.
Elke stockage- of opslagoperatie van goederen uitgevoerd door de vervoerder voor rekening van de opdrachtgever (of het nu gaat om de afzender of bestemmeling) wordt beschouwd als bijkomstig te zijn bij het vervoerscontract en bijgevolg geregeld door het CMR-verdrag.

Art. 17.
De huidige voorwaarden zijn van toepassing, behoudens uitsluitend schriftelijke afwijking bij elke overeenkomst aangaande door de vervoerder. De algemene voorwaarden die tussen de andere partijen van toepassing zijn, zijn niet tegenstelbaar aan de vervoerder.

VII. Slotbepaling

Art. 18.
Indien één of meer bedingen van deze algemene voorwaarden, om welke redenen dan ook, niet van toepassing zouden zijn, blijven de overige bedingen desondanks geldig.

ALGEMEENE BEDINGEN FÜR DEN STRASSENTRAFFER

Art.1.
Dieser Beförderungsvertrag unterliegt den Bestimmungen des CMR-Übereinkommens (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßentrassenverkehr vom 19. Mai 1956, Belgisches Staatsblatt vom 8. November 1962), dem Gesetz vom 15 Juli 2013 über den Straßengüterverkehr (belgisches Staatsblatt vom 18. Februar 2014) sowie den nachstehend beschriebenen Allgemeinen Bedingungen.

I. Erstellen des Frachtriefers - Dokument

Art. 2.
Die Angabe der Identität des Absenders und des Empfängers ist für beide Parteien verbindlich. Ist der Absender bei der Erstellung des Frachtriefers nicht anwesend, so wird dieser in Feld 3 auf der Vorderseite von dem Verlander, dem Laderamperpersonal oder dem Kommissariar-Spediteur unterzeichnet, wobei davon ausgegangen wird, dass sie als Bevollmächtigte des Absenders handeln, und sich - falls erforderlich - für die Annahme der Bedingungen dieses Frachtriefers durch diesen Absender verbürgen.
Ist der Empfänger an der Abladeestelle nicht anwesend, so kann der Frachtbrieff in Feld 4 auf der Vorderseite unter anderem vom Stauer, dem Personal, das die Güter behandelt oder durch das Laderamperpersonal unterzeichnet werden, wobei davon ausgegangen wird, dass sie als Bevollmächtigte des Empfängers handeln, und sich - falls erforderlich - für die Annahme der Bedingungen dieses Frachtriefers durch diesen Empfänger verbürgen.

Art. 3.
Das vom Absender angegebene Gewicht wird vom Frachtführer nicht anerkannt und ist für ihn nicht verbindlich, außer wenn die in Art. 8 § 3 CMR vorgesehene Überprüfung durchgeführt und im Frachtbrieff vermerkt worden ist.
Mangels dieser Überprüfung bleibt der Absender für jegliche Mehrbelastung, auch für die Belastung der Achse, die dem Frachtführer vorgeworfen werden könnte, alleine verantwortlich. Der Absender muss dem Frachtführer alle Kosten und Schäden, inbegriffen den erlittenen Schaden für die Immobilisierung des Fahrzeuges sowie die eventuellen Verteidigungsrechte für den Frachtführer die daraus folgen könnten, garantieren.

Art. 4.
Fahrzeuge und Container, die beim Frachtführer gefüllt abgegeben werden, sowie Güter in Kisten, Ballen, Fässern oder in undurchsichtigen Verpackungen, werden ohne Prüfung auf Inhalt und Zustand in Empfang genommen; in diesen Fällen findet die «said to contain»-Klausel von Rechts wegen Anwendung.

II. Laden - Löschen - Stauen

Art. 5.
Vorbehaltlich anderslautender schriftlicher Vereinbarungen, wird
- das Laden vom Absender vorgenommen
- das Löschen vom Empfänger vorgenommen
- Das Stauen, insofern möglich und/oder notwendig, wird vom Frachtführer auf Basis der schriftlichen Anweisungen des Aufladers oder des Absenders gemäß Artikel 45bis 3 des königlichen Erlasses zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung vom 01. Dezember 1975 vorgenommen.
Der mit den besagten Handlungen Beauftragte, haftet für seine eigenen Handlungen und für die aller Personen, die ihm bei deren Ausführung beihilflich sind oder ihn dabei vertreten und die demzufolge auf seine Rechnung handeln.
Es wird dem Personal des Frachtführers verboten, an den Be- und Ausladeaktivitäten teilzunehmen.
Falls es teilmittelt, ist seine Intervention dem Transportvertrag fremd und es kann nur als Beauftragter des Absenders oder des Empfängers betrachtet werden.
Der Absender und der Auflader bleiben dem Frachtführer gegenüber für jegliche Beschädigungen der Waren oder Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung, die sich aus einer Nichteinhaltung des Artikels 45bis 3 des königlichen Erlasses vom 01. Dezember 1975 ergibt, verantwortlich. Sie verpflichten sich somit, dem Frachtführer zu garantieren, ihn gegen jede Verurteilung die zu seinen Lasten verkündet werden könnte und für den erlittenen Schaden zu entschädigen.

Art. 6.
Die Empfangnahme oder die Ablieferung erfolgt an der Schwelle oder am Kai der Gebäude, sofern kein anderer Ort vereinbart wurde.
Die von den Fahrzeugen einschlagende Fahrstrecke zu den Fabriken, Lagern, Werkstätten und anderen Orten, wird von den ortsansässigen Verantwortlichen angegebe. Sie sind für die Fahrstrecke verantwortlich.
Der Frachtführer kann sich dem widersetzen, wenn seines Erachtens die örtlichen Umstände sein Fahrzeug oder seine Lading in Gefahr bringen.

III. Anweisungen und Angaben

Art. 7.
Das Personal des Frachtführers ist nicht bevollmächtigt, Anweisungen oder Angaben entgegenzunehmen, die den Frachtführer über die vorgesehene Grenzen hinaus binden. Dies betrifft:
- den Wert der Güter, die im Falle eines gänzlichen oder teilweisen Verlustes, bzw. bei Beschädigung, als Bezugspunkte dienen müssen (CMR, Art. 23 und 25)
- die Lieferfristen (CMR, Art. 19)
- die Nachnamestermijnen (CMR, Art. 21)
- einen speziellen Wert (CMR, Art. 24) oder eine Lieferung von besonderem Interesse (CMR, Art. 26).
Sie sind ebenso wenn ermächtigt, Anweisungen oder Erklärungen entgegenzunehmen, die den Frachtführer hinsichtlich gefährlicher Güter (ADR) oder Güter, die Gegenstand einer besonderen Regelung sind, binden.

IV. Lagerung

Art. 8.
Vorbehaltlich anderslautender Vereinbarungen, unterliegen sämtliche Handlungen im Rahmen des Beförderungsvertrags und sämtliche Lagerungen vor, während und nach Ausführung des Vertrags diesen Allgemeinen Bedingungen.

V. Zahlung

Art. 9.
Der Auftraggeber ist zur Zahlung des Frachtpreises verpflichtet, selbst wenn er den Frachtführer ersucht, den Frachtpreis beim Empfänger zu kassieren.
Art. 10.
Ein Schuldausgleich zwischen dem Frachtpreis und eventuell vom Frachtführer geforderten Beträgen ist nicht zulässig.
Art. 11.
Außer ausdrückliche und gegensätzlich vereinbarte Bestimmungen sind die Rechnungen des Frachtführers gegen Barzahlung zu zahlen.
Jegliche Beschwerde bezüglich einer Rechnung muss bis spätestens zum 15. Kalendertag nach Erhellung übermittelt werden. Falls diese Frist nicht eingehalten wird, kann die Rechnung nicht mehr bestritten werden.
Mangels Zahlung am Fälligkeitstadium werden die unbezahlten Rechnungen von Rechts wegen und ohne vorheriges Mahnschreiben mit einem Zinssatz von 8 % verzinst.
Andererseits hat der Frachtführer gemäß dem Gesetz vom 02. August 2002 bezüglich der Bekämpfung gegen die Zahlungsverweigerung in Handelsgeschäften von Rechts wegen und ohne Mahnschreiben Anspruch auf eine Pauschalentschädigung von 40 € für die Betriebskosten, die er erlitten hat.
Neben diesem Pauschalbetrag hat der Frachtführer Anrecht auf eine vernünftige Entschädigung festgesetzt auf Basis der Wertabelle der Gerichte seines Gesellschaftssitzes unter Vorbehalt einer eventuellen Prozesskostenvergütung.

Art. 12.
Die verschiedenen Schuldverordnungen des Frachtführers gegenüber seinen Schuldnern, selbst wenn sie sich auf verschiedene Sendungen beziehen und auf Güter, die nicht mehr in seinem Besitz sind, bilden eine einzige und unteilbare Schuldverordnung, in deren Höhe der Frachtführer alle seine Rechte und Vorrechte ausüben kann.
Darüber hinaus dienen die Güter, die in den Besitz des Frachtführers gelangen, als Pfand für die Begleichung seiner Schuldverordnungen gegenüber seinen Schuldnern oder gegenüber dem Eigentümer der Güter; dieses Pfand unterliegt den Bestimmungen über Handelsverpfändungen. Der Frachtführer kann ab diesem Zeitpunkt das Rückhalterrecht auf die Güter, die in seinem Besitz sind, geltend machen.

Art. 13.
Im Rahmen einer ununterbrochenen Geschäftsbeziehung zwischen dem Frachtführer und dem Absender gelten die Güter, die durch den Transport anvertraut wurden als Zugehörige eines gleichen Vertrags und sind nicht teilbar auch wenn diese während aufeinanderfolgende Leistungen behandelt werden.

Der Frachtführer genießt ein vertragliches Zurückbehaltungsrecht auf die transportierten Waren und die für jegliche fällige Rechnung die durch den Absender unbezahlt ist auch wenn dieser nicht der richtige Eigentümer der Ware ist, für welche das Zurückbehaltungsrecht angewandt wird.

VI. Stillstand des Fahrzeuges

Art. 14.
Die Immobilisierungszeiten- und Entschädigungen des Verkehrsfahrzeuges während der Be- und Entladung wird Gegenstand einer besonderen Vereinbarung zwischen den Parteien.
Mangels dieser Vereinbarung wird angenommen, dass der Frachtführer für seine eigenen Konten Anrecht auf eine Stunde Aufladung und eine Stunde Entladung hat. Nach Ablauf dieser Stunde hat der Transporteur das Recht, beim Auftraggeber eine Entschädigung zu beantragen, Entschädigung, die die Kosten des Transporteurs für diese zusätzlichen Standzeiten decken wird

Art. 15.
Der Frachtführer handelt bei der Abwicklung der Zollformalitäten ausschließlich als Bevollmächtigter des Absenders.
Außerordentlich lange Wartezeiten am Zoll, infolge von u.a. unvorhersehbareren Streikaktionen oder wegen fehlender, unvollständigen oder ungenauen Frachtriefers, bzw. anderen Dokumenten, wie Carnets-TIR, T-Dokumente, sanitäre Atteste, usw., berechtigen zu einem Preisaufschlag.

Art. 16.
Alle durch den Frachtführer durchgeführten Warenlagerungen oder Wareneinlagerung die für den Auftraggeber getätigt werden, ob er Absender oder Empfänger ist, werden als Zubehör des Transportvertrages vermerkt und sind durch das CMR Übereinkommen geregelt.

Art. 17.
Die vorliegenden Bedingungen sind anwendbar für alle durch den Frachtführer abgeschlossenen Verträge außer ausdrücklich und schriftliche Ausnahme.
Die allgemeinen Bedingungen die von anderen Parteien stammen, sind nicht gegenüberstellbar.

VII. Schlussbestimmung

Art. 18.
Sollten eine oder mehrere Klauseln dieser Allgemeinen Bedingungen aus irgendwelchen Gründen nicht zutreffen, bleiben die übrigen dennoch gültig.