

Imperial Reederei GmbH
Dr.-Hammacher-Straße 49
47119 Duisburg
Telefon: +49 203 5794-0
Telefax: +49 203 5794-229

info@imperial-reederei.de
www.imperial-reederei.de



Verlade- und Transportbedingungen für Binnenschiffstransporte

(Stand: 01. Februar 2008)

**Verlade- und Transportbedingungen für Binnenschiffstransporte
(Stand: 01. Februar 2008)**

**§ 1
Rechtsgrundlage**

1. Allen von uns übernommenen Binnenschiffstransporten liegen die nachstehenden Bedingungen zugrunde, denen sich die Ladungsbeteiligten (Absender, Ablader und Empfänger oder deren Beauftragte) sowie jeder, der aufgrund des Frachtvertrages oder aufgrund für die Verfrachtung ausgestellter Transportpapiere Ansprüche gegen den Frachtführer geltend macht, unterwerfen.
2. Frachtführer im Sinne dieser Bedingungen sind alle zur Imperial Reederei-Gruppe gehörenden Unternehmen, mit denen ein Vertrag über Binnenschiffstransporte abgeschlossen wird.
3. Die Verlade- und Transportbedingungen gelten gleichermaßen für den Schiffseigner, die Schiffsbesatzung sowie für andere Bedienstete und sonstige Personen, deren sich der Frachtführer oder die sonstigen zur Transportausführung eingeschalteten Unternehmen bei der Ausführung der Beförderung bedienen oder die bei der Ausführung der Beförderung mitwirken.
4. Soweit diese Bedingungen keine Regelung treffen oder nicht anwendbar sind, gelten:
 - a) die nationalen Gesetze auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt, die Vorschriften des HGB (§§ 407 bis 450 HGB), des CMNI sowie die für die jeweilige Wasserstraße geltenden Gesetze, Verordnungen, Erlasse, Usancen und Handelsbräuche;
 - b) für Transporte, deren Ausführung Dritten übertragen ist, deren Bedingungen, soweit diese verkehrsüblich und nicht abbedungen sind.
5. Von diesen Bedingungen abweichende Vereinbarungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt in gleicher Weise für den Verzicht auf die Einhaltung der Schriftform.
6. Sämtliche Bestimmungen werden ebenfalls zum integrierten Bestandteil von Ladeschein oder Frachtbrief erklärt.

**§ 2
Ladeschein (Konnossement) und Frachtbrief**

1. Für jede Sendung kann auf Grundlage der geltenden Vorschriften bzw. auf ausdrückliches Verlangen ein Ladeschein, Frachtbrief (Konnossement) ausgestellt werden.

Frachtbriefe sind keine Wertpapiere. Sie können weder übertragen noch verpfändet werden. Der Frachtführer ist in diesem Falle zur Auslieferung der Güter an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger berechtigt.

Ladescheine sind auf den Namen oder an Order lautende Wertpapiere. Die Güter werden nur gegen Rückgabe des ordnungsgemäß übertragenen Originalladescheins an den Frachtführer oder dessen Bevollmächtigte ausgeliefert. Es werden ein Originalladeschein und daneben Ladescheinabschriften ausgestellt. Sind ausnahmsweise mehrere Originalladescheine ausgestellt, so sind durch die Rückgabe nur eines Originals an den Frachtführer oder dessen Bevollmächtigte die übrigen Originale erledigt und unwirksam.

Wird ein Ladeschein an Order ausgestellt, so kann der Frachtführer verlangen, dass eine Meldeadresse angegeben wird.

2. Für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief oder Ladeschein über Nummer, Marken, Merkzeichen, Inhalt,

Art, Gattung, Qualität, Zustand, Wert, Beschaffenheit und Verpackung der Güter haftet der Frachtführer nicht. Für Stückzahl, Maße und Gewicht haftet der Frachtführer, wenn eine vom Abholer oder Absender ausdrücklich angeordnete Kontrolle gemeinsam mit ihnen durchgeführt und die hierfür üblichen Kontrollspesen vom Ablader oder Absender bezahlt worden sind. Die Eichaufnahme gilt nicht als verbindliche Gewichtskontrolle.

§ 3

Ladestelle, Laden und Stauer, Decklast

1. Absender/Ablader bestimmen 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 Frachtführer eine andere Ladestelle und eine andere Art der Beladung verlangen. Die dadurch entstandenen Kosten und sonstigen Mehraufwendungen für Schiff und Ladung gehen zu Lasten der Ladungsbeteiligten, die hierfür gesamtschuldnerisch haften. Der Anspruch auf Liegegeld bleibt davon unberührt.
2. Absender/Ablader haben die Güter in das Schiff zu liefern und nach Anweisung des Frachtführers zu stauen, zu trimmen und zu sichern.
3. Der Frachtführer hat das Recht, mit der nötigen Sorgfalt die Güter ganz oder teilweise auf Deck der Schiffe oder, soweit üblich, in offene Schiffe zu verladen. Soweit nicht zwingende Vorschriften entgegenstehen, haftet der Frachtführer nicht für aus dieser Verladeart entstehende Schäden.

§ 4

Pflichten und Haftung der Ladungsbeteiligten

1. Absender/Ablader haben bei Erteilung des Auftrags, spätestens vor Beginn der Beladung des Beförderungsmittels alle für die Beförderung notwendigen Angaben zu machen, das Gut und die Verpackung, Art, Zustand und Beschaffenheit in der verkehrsüblichen Weise genau zu bezeichnen und alle erforderlichen Begleitpapiere, insbesondere aufgrund von Hafen-, Zoll-, Gesundheits- oder sonstigen Vorschriften, mit dem Gut zu übergeben.
2. Feuergefährliche, umweltgefährdende, brennbare, giftige, ätzende, strahlende, radioaktive und ähnliche Güter sind als solche nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften, insbesondere nach der Gefahrenklasse exakt zu bezeichnen. Der Absender ist verpflichtet, bei der Auftragserteilung für den einzelnen Fall schriftlich auf die Art der Gefahr und die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen hinzuweisen. Bei der Übernahme des Gutes sind dem Frachtführer oder dessen Beauftragten die schriftlichen Weisungen gemäß ADNR-Verordnung und andere Unterlagen gemäß den jeweils anwendbaren Vorschriften auszuhändigen. Handelsübliche Bezeichnungen solcher Stoffe oder andere Informationen genügen nicht.
3. Der Absender ist verpflichtet, bereits bei Erteilung des Auftrags dem Frachtführer alle für eine ordnungsgemäße Durchführung der Beförderung bedeutsamen Eigenschaften des Ladungsgutes, soweit von diesem Gefahren für das Schiff oder andere Ladungsgüter ausgehen können, mitzuteilen. Er ist für alle aus unrichtigen, unvollständigen oder unterbliebenen Mitteilungen resultierenden direkten oder indirekten Verlusten, Schäden und sonstigen Nachteilen sowie für alle hierdurch entstehenden Kosten verantwortlich.

In allen diesen Fällen kann der Frachtführer auf Kosten der Ladungsbeteiligten die zu beanstandenden Güter löschen, an Land setzen oder in dringenden Fällen sogar vernichten, ohne selbst schadensersatzpflichtig zu werden.

4. Der Absender garantiert die Richtigkeit der Beschreibung der Güter gemäß Abs. 2 sowie der Angaben über Zeichen, Anzahl, Menge, Gewicht und/oder Volumen gemäß Abs. 1 im Zeitpunkt der Übernahme. Bei unrichtigen bzw. nicht vorhandenen Beschreibungen oder Angaben gilt hinsichtlich der Ersatzverpflichtung des Absenders sowie der Rechte des Frachtführers die Regelung in Absatz 3 entsprechend.

5. Wird das Schiff infolge Fehlens, Ungenauigkeit oder Unrichtigkeit der Angaben oder Begleitpapieren oder wegen Mißachtung irgendwelcher Vorschriften seitens des Auftraggebers, Absenders oder Empfängers aufgehalten oder am Ein- oder Auslaufen in oder aus einem Hafen gehindert oder werden Güter beschlagnahmt, so haften der fehlbare Auftraggeber, Aussteller und Empfänger dem Frachtführer und den übrigen Ladungsbeteiligten für alle daraus entstehenden Verzögerungen, Schäden, Kosten, Bußen und Nachteile sowie für geschuldete Liegegelder.
6. Hat der Frachtführer gegenüber Behörden, Zollämtern, öffentlichen Bediensteten, Eisenbahnverwaltungen, öffentlichen oder privaten Unternehmungen in Bezug auf das Ladungsgut Erklärungen abzugeben, Urkunden auszustellen, zu behandeln oder zu unterzeichnen, so handelt er nur namens, für Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten. Er haftet hierfür, soweit nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen, auch bei Unterlassungen, Verlust oder Nichtauslieferung, nur im Falle grober Fahrlässigkeit. Werden Drittunternehmer, z.B. Grenzspediteure eingeschaltet, wird nur für deren Auswahl gehaftet.

§ 5

Wahl der Fahrzeuge und Transportwege, Umladungs- und Leichterrecht

1. Der Transport wird mit Fahrzeugen ausgeführt, welche der Frachtführer bestimmt. Der Frachtführer kann andere Frachtführer beauftragen, den Transport durchzuführen.
2. Der Frachtführer übernimmt keine Verpflichtung, die Güter in einer bestimmten Reihenfolge, auf einem bestimmten Weg, einem bestimmten Schiff oder innerhalb einer bestimmten Frist zu befördern. Sofern nicht zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, haftet er auch nicht für Verspätungen bei der Durchführung des Transportes, insbesondere dann nicht, wenn der Anschluß an ein Seeschiff nicht erreicht wird; es sei denn, die Verspätung beruht auf grob fahrlässigem Verhalten des Frachtführers.
3. Der Frachtführer ist berechtigt, die Güter ganz oder teilweise in andere Schiffe zu überladen, zu leichtern oder zu löschen, und/oder in Lagerhäusern oder auf Land zu lagern, sofern es nach den Umständen oder dem Interesse des Schiffes oder der Ladung erforderlich erscheint. Die Ladungsbeteiligten haften dem Frachtführer für die dadurch entstandenen Mehrkosten als Gesamtschuldner.
4. Das Umladen, Leichtern oder Löschen in Schiffe oder Lagerhäuser geschieht namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten. Der Frachtführer haftet, soweit nicht für den in Betracht kommenden Transport zwingende gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen, nur für die gehörige Auswahl und Instruktion des fremden Frachtführers, Umschlagsbetriebs oder Lagerhalters. Die Transport- und Aufbewahrungspflicht des Frachtführers sowie seine Haftung aus Frachtvertrag und Ladeschein erlischt mit der Übergabe der Güter an den fremden Frachtführer, Umschlagsbetrieb oder Lagerhalter.
5. In den Fällen des Abs. 3 und 4 obliegt die Aufrechterhaltung eines durchgehenden Versicherungsschutzes den Ladungsbeteiligten.

§ 6

Löschstelle, Löschung

1. Der Absender oder Empfänger bestimmt die Löschstelle. Die für die Änderung der Ladestelle in § 3 Abs. 1 enthaltenen Bestimmungen gelten entsprechend für die Änderung der Löschstelle.
2. Der Absender oder Empfänger ist verpflichtet, dem Frachtführer vor Eintreffen des Schiffs im Löschhafen Weisungen für die Löschung und Zollabfertigung zu erteilen; andernfalls hat der Frachtführer das Recht, alle ihm notwendig erscheinenden Maßnahmen namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten zu treffen.

3. Bei Optionspartien ist der Bestimmungshafen dem Frachtführer oder dem Schiffer mindestens zwölf Stunden vor Ankunft des Schiffes im ersten Optionshafen schriftlich bekanntzugeben. Für Mehrkosten, die durch eine nicht rechtzeitige Bekanntgabe des Optionshafens entstehen, haften die Ladungsbeteiligten dem Frachtführer als Gesamtschuldner.

§ 7

Lade- und Löschzeit, Liegegelder

1. Der Tag, an dem der Frachtführer seine Lade- bzw. Löschbereitschaft anzeigt, ist der Meldetag.

Die Lade- und Löschbereitschaft ist an Werktagen während der ortsüblichen Geschäftsstunden zu melden. Die Meldung ist wirksam, auch wenn das Schiff noch nicht am Lade- oder Löschplatz eingetroffen ist. Sie gilt jedoch als nicht erstattet und ist zu wiederholen, wenn das Schiff zu Beginn der gemeldeten Bereitschaft nicht lade- oder löschbereit ist.

2. Die Lade- und Löschbereitschaft kann in jeder handelsüblichen Weise gemeldet werden. Sie wird wirksam mit Zugang beim Absender oder Empfänger oder der von diesen genannten Meldeadresse.
3. Die Lade- und Löschzeiten beginnen mit der Stunde des Werktages zwischen 6.00 und 20.00 Uhr, für welche der Frachtführer dem Absender die Ladebereitschaft oder dem Empfänger die Löschbereitschaft des Schiffes gemeldet hat. Ist auf eine vorausgehende Meldung verzichtet worden, so beginnt die Lade- und Löschzeit mit der Vorlegung des lade- oder löschbereiten Schiffes.
4. Nach Beginn der Lade- oder Löschzeit wird jeder angebrochene Tag sowie jede Überschreitung der nach Stunden berechneten Lade- oder Löschfrist als voller Tag berechnet. Der Samstag gilt als voller Lade- oder Löschtage.
5. Bei einer Teilverfrachtung werden die Lade- oder Löschtage für die Berechnung der Lade- oder Löschzeit nicht den Kalendertagen gleichgestellt, sondern die gesamte Lade- oder Löschzeit wird stundenmäßig aufgeteilt, so dass nicht ausgenutzte Lade- oder Löschzeiten den folgenden Lade- oder Löschzeiten hinzugerechnet werden.
6. Wird an Sonn- und Feiertagen oder außerhalb der tarifmäßig festgelegten oder ortsüblichen Arbeitszeit geladen oder gelöscht, so zählt jede dadurch angefangene Arbeitszeit als voller Lade- oder Löschtage. Tage, an welchen Absender oder Empfänger, wenngleich ohne ihr Verschulden, an der Lieferung oder Abnahme der Güter, insbesondere wegen ungenügender Waggongestellung oder Mangel an Lagerraum verhindert sind, sowie diejenigen Tage, an welchen durch höhere Gewalt, Zufall, Streik, Aufstand, behördliche Vorschriften jeder Art, Witterungsverhältnisse, Hoch- und Niedrigwasser, Eisbildung, Frost, Regen, Schneefall, Mangel, Beschädigung oder Unbrauchbarkeit der Umschlagsvorrichtungen sowie andere zufällige Ereignisse nicht eingeladen, umgeschlagen oder gelöscht werden kann, zählen als volle Lade- oder Löschtage, auch wenn Laden oder Löschen jedweder Art von Gütern verhindert ist. Für die Berechnung der Liegegelder zählen alle diese Tage einschließlich der Sonn- und Feiertage.
7. Muß das Schiff die Lade- oder Löschstelle infolge vorstehender Gründe oder auf Geheiß eines Ladungsbeteiligten vor Beendigung des Einladens oder Löschens verlassen, so wird die laufende Lade- oder Löschzeit nicht unterbrochen.
8. Vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen gelten im übrigen die bis zum 30.06.1998 geltenden gesetzlichen und verordnungsrechtlichen Bestimmungen über Lade- und Löschzeiten sowie zur Bemessung des Liegegeldes als vereinbart.

Weitergehende Schadensersatzansprüche werden ausdrücklich vorbehalten.

9. Absender und Empfänger sind als Gesamtschuldner zur Zahlung eines Liegegeldes für jede Überschreitung der Lade- oder Löschfrist verpflichtet.

10. Bestimmen Hafensordnungen oder sonstige Vorschriften, dass nach Ablauf einer Frist Hafen- oder Platzgeld zu zahlen ist, so gehen diese Mehrkosten, für die Absender und Empfänger gesamtschuldnerisch haften, zu Lasten des Ladungsgutes.
11. Ist die Ladezeit nach ihrem Ablauf weiter um die Hälfte derselben überschritten, ist der Frachtführer nicht verpflichtet, noch länger auf die Ladung zu warten. Er kann ohne besondere Mahnung, Inverzugsetzung oder Einhaltung einer Wartezeit die Reise antreten und Liegegelder sowie Fehlfracht gemäß § 11 beanspruchen.

§ 8

Umschlag aus/in Seeschiff

1. Die Bestimmungen über Lade- und Löschezit (§ 7) gelten gleichermaßen für die Übernahme oder Ablieferung der Ladung am Seeschiff.
2. Der Frachtführer ist von der Verpflichtung zur Übernahme oder Ablieferung am Seeschiff befreit, wenn der Umschlag aus vom Frachtführer nicht zu vertretenden Gründen nicht ausgeführt wird oder nicht zumutbar erscheint.

§ 9

Ablieferungshindernisse, Hinterlegung und Notverkauf

1. Wird die Abnahme der Güter von dem bestimmungsgemäßen Empfänger oder die Zahlung der auf dem Gute haftenden Forderungen verweigert oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis oder meldet sich der Empfänger nicht, so hat der Frachtführer den Absender zu unterrichten und dessen Anweisung einzuholen. Ist dies unter den gegebenen Umständen nicht tunlich oder ist der Absender mit der Erteilung der Weisung säumig oder ist die Durchführung der Anweisung dem Frachtführer nicht zumutbar, so ist er befugt, die Güter namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten in ein öffentliches oder privates Lagerhaus, in Leichter oder auf Land zu legen oder einem Spediteur zu übergeben.
2. Verzögert der Empfänger das Löschen, so hat der Frachtführer das Recht, die Güter nach Ankündigung gegenüber dem Absender und Empfänger namens, auf Rechnung und Gefahr des Empfängers oder Absenders selbst zu löschen oder löschen zu lassen oder gemäß Abs. 1 hinterlegen zu lassen oder zu übergeben, unbeschadet der entstandenen Liegegeldansprüche.
3. Vorstehende Rechte bestehen auch vor Ablauf irgendwelcher Liege-, Überliege- oder Wartezeiten.
4. Das Hinterlegen oder Legen der Güter in Leichter oder auf Land oder die Übergabe an einen Spediteur gilt als ordnungsgemäße Ablieferung und befreit den Frachtführer von jeder Haftung. Das Zurückbehaltungs- oder Pfandrecht des Frachtführers bleibt vorbehalten.
5. Werden die Güter binnen drei Monaten seit Hinterlegung nicht abgenommen, so ist der Frachtführer ohne vorherige Mitteilung oder Androhung und ohne behördliche/richterliche Ermächtigung berechtigt, die Güter freihändig zu verkaufen oder öffentlich zu verkaufen oder versteigern zu lassen. Sind die Güter schnellern Verderben ausgesetzt oder unterliegen sie Unterhaltungs- oder erheblichen Aufbewahrungskosten oder deckt ihr Wert nach Schätzung des Frachtführers die darauf haftenden Kosten nicht, so ist der Frachtführer ohne Einhaltung der Drei-Monatsfrist zu einem sofortigen Verkauf oder Versteigerung berechtigt.

§ 10

Fracht

1. Mangels besonderer Vereinbarung umfaßt die Fracht den Transport abgestaut bis frei Ankunft Binnenschiff. Sie wird mindestens nach den in den Schiffspapieren deklarierten Bruttogewichten, Mengen oder Maßen der

Güter berechnet. Werden in anderen Papieren höhere Gewichte oder Mengen ausgewiesen oder solche durch Gewichts- oder Kontrollprüfungen ermittelt, sind diese für die Frachtberechnung maßgeblich. Die Fracht ist bei Ablieferung des Gutes zu zahlen.

2. Die Lade-, Stau-, Befestigungs- und Löschkosten sowie alle weiteren Kosten, Auslagen und Aufwendungen sind zusätzlich zur Fracht zu vergüten, sofern sie nicht ausdrücklich in den vereinbarten Fracht- oder Übernahme-satz eingeschlossen worden sind.
3. Die Frachtvereinbarung hat offene und unbehinderte Schifffahrt zur Voraussetzung. Alle gegenüber einem normalen Verlauf einer Schiffsreise entstehenden Mehrkosten und Aufwendungen gehen zu Lasten der Ware.
4. Die Frachtsätze basieren auf den im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses bestehenden Betriebskosten, Devisenkursen und öffentlichen Abgaben. Jede Erhöhung, insbesondere der Treibstoffkosten, Bordlöhne und öffentlichen Abgaben während der Dauer der Abwicklung des Frachtvertrages berechtigt den Frachtführer, den Frachtsatz den veränderten Verhältnissen anzupassen oder bei noch nicht verladenen Partien vom Vertrag zurückzutreten.
5. Bei Frachtverträgen, die mehrere Einzelreisen zum Gegenstand haben, ist der Frachtführer außer im Falle von Abs. 4 berechtigt, die vereinbarten Frachtraten entsprechend zu erhöhen oder vom Vertrag zurückzutreten, wenn sich die Tagesfrachten, bezogen auf den Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, um mehr als 15 % verändert haben.
6. Empfänger und Absender haften dem Frachtführer für die Fracht, Fehlfracht, Frachtzuschläge, Kosten, Auslagen, Gebühren und sonstigen auf dem Gute haftenden Forderungen sowie für alle Liegegelder als Gesamtschuldner, gleichgültig, ob die Güter franko oder unfranko reisen. Der Absender wird durch das Ausliefern der Güter ohne Bezahlung oder Nichtausübung eines bestehenden Pfandrechts von dieser Haftung nicht befreit. Der Empfänger übernimmt die Gesamthaftung dadurch, dass er die Anlieferung der Güter verlangt oder sonstwie darüber verfügt.

§ 11

Volle Fracht, Fehlfracht

1. Der Frachtführer hat Anspruch auf die volle Fracht, auch wenn:
 - a) die Ladung nur teilweise geliefert wird;
 - b) Absender oder Empfänger das Ausladen der Güter im Verladehafen oder in einem Zwischenhafen verlangen;
 - c) im Falle höherer Gewalt die Fortsetzung der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist oder die Reise nur teilweise ausgeführt wird, das Schiff untergeht oder sonstwie den Bestimmungsort nicht erreicht;
 - d) die Güter vernichtet, untergegangen, beschlagnahmt, eingezogen, beschädigt, vermindert oder sonstwie wertlos geworden sind.
2. Der Frachtführer hat Anspruch auf die Hälfte der Fracht, wenn:
 - a) keine Ladung geliefert wird;
 - b) der Absender vor Antritt der Reise vom Vertrag zurücktritt;
 - c) der Antritt der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist.
3. Für die Geltendmachung dieser Ansprüche ist weder Voraussetzung, dass die ungenügende Vertragserfüllung vom Absender oder Empfänger zu verantworten ist, noch dass das für den Transport vorgesehene Fahrzeug ladebereit vorgelegt wird. Diese Ansprüche bestehen auch dann, wenn das Hindernis als Folge einer der in § 16 Abs. 3 genannten Ursachen entstanden ist. Schadenersatz- und Liegegeldansprüche und Frachtzuschläge sowie Havarie-grosse-Beiträge bleiben vorbehalten.
4. Absender und Empfänger können bei zeitweiliger Verhinderung der Reise nicht vom Vertrag zurücktreten. Der Frachtführer ist jedoch gegen Zahlung aller mit dem Ausladen verbundenen Kosten und Mehraufwendungen

seitens der Ladungsbeteiligten verpflichtet, Güter im Verladehafen wieder auszuladen.

Das Löschen in einem Zwischenhafen kann nur verlangt werden, wenn die Güter greifbar sind und die Möglichkeit zur Ausladung ohne Gefahr oder Nachteil für Schiff und die übrige Ladung besteht. In diesen Fällen hat der Frachtführer zusätzlich Anspruch auf die durch das Wiederausladen oder Löschen entstehenden Kosten sowie die sonstigen Mehraufwendungen.

§ 12 Kleinwasserzuschläge

1. Die vereinbarte Fracht wird um Kleinwasserzuschläge gemäß folgender Staffelsätze ohne weiteres erhöht:
 - a) im Verkehr unterhalb Kölns (incl.) bei einem Kölner Pegel von
 - 2,20 - 2,01 m um 30 % ▪ 2,00 - 1,81 m um 40 % ▪ 1,80 - 1,61 m um 50 % der Fracht;
 - b) im Verkehr mit Plätzen oberhalb von Köln sowie Plätzen an der Mosel, Saar, am Main, an der Donau und am Neckar bei einem Kauber Pegel von:
 - 1,50 - 1,36 m um 20 % ▪ 1,35 - 1,21 m um 30 % ▪ 1,20 - 1,01 m um 50 %
 - 1,00 - 0,91 m um 60 % ▪ 0,90 - 0,81 m um 70 % der Fracht.
2. Bei einem Kölner Pegel von 1,60 m und darunter bzw. einem Kauber Pegel von 0,80 m und darunter wird der Kleinwasserzuschlag von Fall zu Fall vereinbart. Kommt eine Einigung über die Höhe des Kleinwasserzuschlages nicht rechtzeitig zustande, so erlischt die Transportverpflichtung. Der Frachtführer hat in diesen Fällen die Rechte aus §§ 13, 14.
3. Bei Transporten, die über die Donau führen, bleiben Vereinbarungen über Pegelstände und Kleinwasserzuschläge vorbehalten. In Ermangelung einer solchen Vereinbarung gelten die schiffahrtsüblichen Kleinwasserzuschläge.
4. Der Berechnung der Kleinwasserzuschläge wird der niedrigste der obigen Wasserstände zugrundegelegt, den das Gut vom Beginn der Ladezeit bis zum Eintreffen am Bestimmungsort, im Verkehr nach Plätzen an kanalisierten Strecken bis zur Einfahrt in die 1. Schleuse, betroffen hat.

§ 13 Hindernisse der Schifffahrt auf dem Oberrhein

1. Für Transporte nach oder von Plätzen oberhalb Mannheim-Rheinau erlischt die Transportpflicht, sobald auf dieser Rheinstrecke eine fahrbare Wassertiefe von 1,50 m an, der niedrigsten Stelle, nicht mehr vorhanden ist. Die Güter sind in Mannheim-Ludwigshafen namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten zu löschen und in Empfang zu nehmen, oberhalb von Mannheim-Ludwigshafen befindliche Güter an dem vom Schiff zur Entladung aufgesuchten Platz. Führt der Frachtführer dennoch den Transport durch, so hat er Anspruch auf Zahlung eines Oberrhein-Zuschlags.
2. Vorbehalten bleiben die Rechte aus § 14.

§ 14 Erlöschen der Übernahme- und Transportpflicht

1. Die Übernahme- und Transportpflicht erlischt auf jeder Wasserstraße ohne weiteres, gleichgültig ob die Güter schon übernommen oder verladen sind, oder ob die Reise schon angetreten ist oder nicht, wenn allgemein oder

auch nur mit Bezug auf das Schiff, welches die Güter geladen hat, folgende Ereignisse oder Umstände eintreten oder vorliegen:

- a) Höhere Gewalt, Krieg, Mobilmachung, militärische Unternehmungen, Aufruhr, Sabotage, Streik, Aussperrung, Blockade, innere Unruhe;
- b) behördliche Maßnahmen und Eingriffe, Ein-, Aus- und Durchfuhrbeschränkungen oder -verbote, Beschlagnahmungen, etc.;
- c) Schifffahrtssperren jeder Art oder Schifffahrtsunfälle, Störungen oder Betriebseinstellungen in Schleusen, Kanälen, Häfen oder sonstigen Schifffahrtseinrichtungen, Verkehrsstörungen, Behinderungen des Verkehrs in Seehäfen oder Schließung der Schifffahrt;
- d) Naturereignisse, Hochwasser, Überschwemmungen, Eis und Eisgefahr;
- e) Kleinwasser (im Verkehr unterhalb Kölns bei einem Kölner Pegel von 1,60 m und darunter; im Verkehr mit Plätzen oberhalb von Köln sowie Plätzen an der Mosel, Saar, am Main, an der Donau und am Neckar bei einem Kauber Pegel von 0,80 m).

2. Während der ganzen Dauer eines dieser Fälle und noch 14 Tage darüber hinaus, ist der Frachtführer berechtigt, für alle Verzögerungen im Schifffahrtsumlauf Liegegelder zuzüglich Kosten für Mehraufwendungen zu berechnen, sowie nach seiner Wahl:

- a) entweder den Transport durchzuführen und für die ganze vereinbarte Transportstrecke einen Frachtzuschlag zu erheben und alle dem Frachtführer gegenüber einer normalen Abwicklung des Auftrages entstehenden Mehraufwendungen zu Lasten der Ware zu nehmen, wobei für die Mehraufwendungen die Ladungsbeteiligten als Gesamtschuldner haften,
- b) oder ganz vom Vertrag zurückzutreten und Fehlfracht gemäß § 11 zu berechnen und schon verladene Güter an der ihm geeignet erscheinenden Stelle namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten zu löschen oder löschen zu lassen und einzulagern oder mit anderen Mitteln weiterzubefördern. Alle durch die Löschung im Zwischenhafen, Einlagerung oder Weiterbeförderung entstehenden Mehrkosten, Mehrfrachten und Auslagen gehen zu Lasten der Ladungsbeteiligten.

Die vorbezeichneten Rechte besitzt der Frachtführer auch dann, wenn er es unterlassen sollte, vom Eintritt des Ereignisses den Ladungsbeteiligten Mitteilung zu machen.

3. Der Absender kann in den Fällen von Abs. 1 a) bis e) vom Vertrag zurücktreten, unter der Voraussetzung, dass er die Kosten des Wiederausladens und die volle Fracht gem. § 11 Abs. 1 c zahlt.
4. Absender oder Empfänger haften dem Frachtführer als Gesamtschuldner für alle mehr erhobenen Tagesfrachten, Frachtzuschläge, Liegegelder und sonstigen Mehraufwendungen.
5. Wird der Antritt der Reise durch Zufall oder durch einen Umstand, den der Frachtführer nach diesen Verlade- und Transportbedingungen nicht zu vertreten hat, dauernd verhindert, so tritt der Frachtvertrag außer Kraft, ohne dass der eine Teil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist.

Als dauernde Verhinderung ist es insbesondere anzusehen:

- wenn das Schiff, mit dem die Beförderung zu erfolgen hatte, verloren geht oder derart beschädigt wird, dass die Reise nicht ohne eine umfassende Ausbesserung des Schiffes angetreten werden kann; als Ausbesserung dieser Art gilt namentlich eine solche, die die vollständige Löschung der Ladung notwendig macht.
- wenn die zu befördernden Güter verloren gehen, vorausgesetzt, dass sie sich nicht nur nach Art und Gattung, sondern speziell im Frachtvertrag bezeichnet oder bereits verladen oder jedenfalls von dem Frachtführer übernommen waren.

6. Wird nach dem Antritt der Reise die Fortsetzung derselben durch Zufall oder durch Umstände verhindert, die der Frachtführer nach diesen Verlade- und Transportbedingungen nicht zu vertreten hat, so tritt der Frachtvertrag außer Kraft. Die Kosten des Wiederausladens und die Fracht für den zurückgelegten Teil der Reise (Distanzfracht) trägt der Absender.

§ 15

Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des Frachtführers

1. Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen sowie wegen unbestrittener Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Fracht-, Speditions oder Lagerverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Begleitpapiere.
2. Das Pfandrecht besteht, solange der Frachtführer das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossement, Frachtbrief, Lade- oder Lagerscheins darüber verfügen kann.
3. In Ausübung des Pfandrechts ist der Frachtführer berechtigt, Güter namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten zu löschen und an einem geeigneten Orte einzulagern oder Sicherstellung für seine Ansprüche zu verlangen.
4. Dritte Personen, die Ansprüche auf die Ware aufgrund des Ladescheins oder Frachtbriefes erheben, erkennen durch die Empfangnahme des Ladescheins oder Frachtbriefes oder durch eine Verfügung über solche Papiere das Zurückbehaltungs- oder Pfandrecht des Frachtführers nach Maßgabe vorstehender Bestimmungen an.
5. Das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht besteht, wenn die Güter franko abzuliefern sind, hinsichtlich der erst nach Antritt der Reise entstandenen Ansprüche, insbesondere Liegegelder, Frachtzuschläge, Mehraufwendungen, Zölle sowie sonstigen Kosten und Auslagen. Für weitergehende Ansprüche besteht das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht auch an solchen Gütern, die dem Auftraggeber gehören.
6. An die Stelle der in § 1234 BGB bestimmten Frist von einem Monat tritt in allen Fällen eine solche von einer Woche.
7. Für den Pfand- und Selbsthilfeverkauf kann der Frachtführer in allen Fällen eine Verkaufsprovision vom Bruttoerlös in Höhe der ortsüblichen Sätze berechnen.

§ 16

Haftung des Frachtführers

1. Der Frachtführer haftet für Verlust oder Beschädigung der Güter nur in dem Zeitraum nach Beendigung der Beladung und Stauung aller an der Ladestelle zu übernehmenden Güter bis zum Beginn des Löschens, sofern er nicht nachweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht wurde, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.
2. Der Frachtführer haftet nicht:
 - a) für Verlust oder Beschädigung der Güter, über deren Natur oder Wert der Absender, Auftraggeber oder Empfänger falsche oder unvollständige Angaben gemacht oder die er ungenügend oder unzulänglich gekennzeichnet hat oder für sonstige Nachteile, auch aufgrund von Handlungen/Unterlassungen des Absenders, Empfängers oder Verfügungsberechtigten, ohne Rücksicht auf Schadensursache oder Verschulden;
 - b) wenn er darlegt, dass Verlust, Beschädigung, Verspätung oder sonstige Nachteile die Folge von Umständen

oder Ereignissen sind, welche er oder die in § 1 Abs. 3 benannten Personen lediglich fahrlässig verursacht haben;

- c) bei anfänglicher Fahr- oder Ladeuntüchtigkeit des Schiffes, falls ein gültiges Schiffsattest einer Schiffsuntersuchungskommission oder ein gültiges Attest einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft vorliegt und der fahr- oder ladeuntüchtige Zustand des Schiffes bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht erkannt werden konnte;
 - d) für Verlust oder Beschädigung der Güter, Aufenthalt oder Verspätung oder sonstige Nachteile infolge nautischen und technischen Verschuldens, insbesondere Zusammenstoß, Anfahrnung, Festfahmung, Scheitern, Bersten, Kentern, Strandung oder Untergang des Schiffes sowie Feuer, Explosion und Wellenschlag, soweit nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit seiner leitenden Angestellten vorliegt;
 - e) für Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes des Ladungsbeteiligten oder der Personen, die für sie handeln;
 - f) für die natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweise Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, innerem Verderb, Frost, Austrocknen, Auslaufen, normalem Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren ausgesetzt sind;
 - g) bei Durchkonossementen für die Transportstrecken, die nicht von ihm selbst mit eigenem Schiffsdienst ausgeführt werden;
3. Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Absenders oder des Empfängers oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zu Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

§ 17 Umfang der Haftung

- 1. Die Ersatzleistung des Frachtführers richtet sich nach den folgenden Bestimmungen, soweit nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen, für den innerdeutschen Verkehr gelten vorbehaltlich des Abs. 3 hinsichtlich des Umfangs der Haftung die gesetzlichen Bestimmungen.
- 2. Die Haftung für Verlust oder Beschädigung der Güter ist auf den Betrag von 10 Euro je 100 kg oder auf 200 Euro für jedes Packstück oder Frachteinheit beschränkt. Insgesamt haftet der Frachtführer für alle auf dem Schiff verladene Güter nur mit einem Höchstbetrag von 500.000 Euro mit der Maßgabe, dass dieser Betrag zwischen mehreren Ladungsbeteiligten, die von dem Gesamtschadensereignis betroffen sind, im Verhältnis der Haftungssummen zueinander aufzuteilen ist. Wird ein Behälter, eine Palette oder ein ähnliches Pack-/Lademittel verwendet, so gilt diese Beförderungseinheit als ein Packstück.
- 3. Falls auf den Frachtvertrag deutsches Recht anzuwenden ist, wird die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung der Güter auf zwei Rechnungseinheiten (= RE = Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds = SZR) je Kilogramm des Rohgewichts begrenzt.
- 4. Findet auf den Frachtvertrag das CMNI Anwendung, so ist die Haftung des Frachtführers für Güterschäden auf 666,67 SZR je Packung/Ladungseinheit bzw. auf 2 SZR je kg begrenzt, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Handelt es sich bei der Packung/Ladungseinheit um einen Container, und sind in der Frachturkunde nicht Packungen/Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, so treten an die Stelle der vorgenannten Haftungsbegrenzung 1.500 RE für den Container (ohne darin verstaute Güter) zzgl. 25.000 RE für im Container verstaute Güter.
- 5. Für Manko, Mindergewicht oder Mindermaß, welches 2 % des Gesamtgewichtes oder Maßes der betreffenden Partie nicht übersteigt, wird vorbehaltlich abweichender Handelsbräuche nicht gehaftet.

6. Wird ein vereinbarter Termin nicht eingehalten, beschränkt sich die Ersatzleistung auf den Betrag der für die Sendung vereinbarten Fracht.
7. Sind aufgrund anwendbaren Rechts weitergehende Haftungsbeschränkungen möglich, gelten diese. Die gesetzlich für den Schiffseigner geltenden Haftungsbeschränkungen gelten gleichermaßen für den Frachtführer.
8. Sind lose Güter gleicher Art, im gleichen Schiff/Schiffsraum zusammengeladen, so haben die einzelnen Ladungseigentümer, Absender oder Empfänger ein evtl. Mindergewicht, Beschädigung oder Havarie sowie Übergewicht oder Übermaß verhältnismäßig unter sich zu teilen.
9. Die Bestimmungen über Ausschluß, Beschränkung und Begrenzung der Haftung des Frachtführers erstrecken sich auf alle vertraglichen und außervertraglichen Ansprüche, einschließlich von Ansprüchen aus Vermögensschäden, gleichviel aus welchem Rechtsgrund. Ausschluß, Beschränkung und Begrenzung der Haftung gelten –soweit deutsches Recht gilt- nicht für Ansprüche wegen der Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit oder wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von dem Frachtführer selbst oder einer Person im Sinne des § 1 Abs. 3 in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen oder leichtfertig in dem Bewußtsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
10. Kann die Haftung des Frachtführers aufgrund dieser Bedingungen gegenüber einem Ladungsbeteiligten oder Dritten nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden, so ist der Absender, außer im Falle von durch den Frachtführer zu vertretenden Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, verpflichtet, den Frachtführer von sämtlichen Ansprüchen der Ladungsbeteiligten oder Dritten freizustellen.

§ 18

Verwirkung der Ersatzansprüche

Durch vorbehaltlose Annahme von Gütern durch den Empfänger, dessen Vertreter, amtliche Stellen (z.B. Zoll) oder Kaianstalten, erlöschen alle Ansprüche wegen Verlustes, Beschädigung oder Verwechslung der Güter, sowie wegen Aufenthaltes, Verspätung oder sonstiger Nachteile, gegen den Frachtführer und dessen Erfüllungsgehilfen. Vorbehalte sind schriftlich und unter genauer Angabe der Art und des Umfanges des Schadens geltend zu machen, und zwar bei äußerlich erkennbaren Mängeln zugleich mit der Annahme der Güter, bei äußerlich nicht erkennbaren Mängeln sofort nach deren Entdeckung, spätestens jedoch binnen sieben aufeinanderfolgenden Tagen seit der Ablieferung. Allgemeine Vorbehalte sowie verspätete Vorbehalte sind unwirksam. Die Weigerung zur Zahlung der Fracht oder sonstiger Kosten gilt nicht als Vorbehalt. Für Ansprüche aus Lieferfristüberschreitung, für welche der Frachtführer grundsätzlich maximal bis zum einfachen Betrag der Fracht haftet, welche jedoch in Kumulation mit den Haftungsbeträgen des § 17 den vollständigen Wert für den Verlust der Güter nicht übersteigen dürfen, gilt für den Zugang der Anzeige beim Frachtführer eine Frist von 21 aufeinanderfolgenden Tagen nach der Ablieferung als vereinbart.

Soweit für den innerdeutschen Verkehr den in Abs. 1 aufgeführten Regelungen zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, gelten diese.

§ 19

Versicherung

Ohne ausdrücklichen schriftlichen Auftrag ist der Frachtführer nicht verpflichtet, die Güter gegen irgendwelche Gefahren und Risiken zu versichern.

§ 20

Havarie-grosse

1. Für die Havarie-grosse gelten die „Rhein-Regeln IVR“ in ihrer jeweils letzten, gültigen Fassung. Der Text steht auf Verlangen zur Verfügung. Ergänzend gelten die Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes über Havarie gemäß §§ 78 ff. BinSchG.

2. Für die Aufstellung der Dispache gilt die Vorschrift des § 87 BinSchG.
3. Absender, Auftraggeber und Empfänger haften dem Frachtführer als Gesamtschuldner für alle aufgrund einer dieser Bedingungen und den nach den §§ 78 ff. BinSchG entsprechenden Dispache auf ihre Güter entfallenden Beiträge zur Havarie-grosse. Der Frachtführer ist berechtigt, für diese Beiträge einen Revers einzufordern und einen Kostenvorschuß zu verlangen. Ein Zurückbehaltungsrecht an Beiträgen zur Havarie-grosse ist ausgeschlossen, auch in dem Fall, dass der Havarie-grosse-Fall schuldhaft herbeigeführt wurde, es sei denn, der Havarie-grosse-Fall sei auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen, die von dem Frachtführer selbst oder einer Person im Sinne des § 1 Abs. 3 in der Absicht, einen solchen Fall herbeizuführen, oder leichtfertig in dem Bewußtsein begangen wurde, dass ein solcher Fall mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

§ 21

Aufrechnung/Abtretungsverbot

1. Die Ladungsbeteiligten sind nicht berechtigt, mit vom Frachtführer bestrittenen Forderungen, gleichviel aus welchem Rechtsgrund, gegen Forderungen des Frachtführers aufzurechnen.
2. Die Ladungsbeteiligten sind ohne schriftliche Zustimmung des Frachtführers nicht berechtigt, Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen oder Erfüllungsgehilfen i.S.d. § 1 Abs. 3 an Dritte abzutreten. Dies gilt nicht für den Forderungsübergang auf Transportversicherer nach § 86 VVG.

§ 22

Verjährung

Soweit nicht zwingende gesetzliche Regelungen entgegenstehen, verjähren sämtliche Ansprüche gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen und Erfüllungsgehilfen innerhalb von einem Jahr vom Zeitpunkt der Entstehung des Anspruchs, spätestens jedoch vom Zeitpunkt der Ablieferung des Gutes an. Im Falle des Verlustes beginnt die Verjährung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen.

§ 23

Haftungsregelungen zugunsten des Frachtführers

Der Frachtführer kann Haftungsausschlüsse oder -beschränkungen, Fristverkürzungen oder Regressverzichte, die zwischen den Ladungsbeteiligten untereinander getroffen werden, ebenfalls für sich in vollem Umfang beanspruchen.

§ 24

Anwendbares Recht, Gerichtsstand

Sollte zwischen den Vertragsparteien eine Regelung des auf den Vertrag anwendbaren Rechts nicht bestimmt worden sein, so gelten:

- a) für Transporte mit Beginn und Ende im selben staatlichen Hoheitsgebiet das dort geltende innerstaatliche Recht;
- b) für alle sonstigen Transporte das Recht des ausführenden Frachtführers.

Gerichtsstand für alle Streitigkeiten ist der Geschäftssitz des Frachtführers (Schiffahrtsgericht). Der Frachtführer ist berechtigt, auch ein anderes nach den gesetzlichen Bestimmungen zuständiges Gericht anzurufen.

§ 25

Salvatorische Klausel

Sollte eine der vorstehenden Bestimmungen unwirksam sein, so wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Die Parteien sind verpflichtet, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame Bestimmung zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Ergebnis der unwirksamen Bestimmung möglichst nahe kommt.