

## **Verlade- und Transportbedingungen für Binnenschiffstransporte**

### **§ 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 ist jede Person, von der oder in deren Namen 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) sowie die für die jeweilige Wasserstraße geltenden Gesetze, Verordnungen, Erlasse, Usancen und Handelsbräuche.
  - b) für Transporte, deren Ausführung Dritten übertragen sind, deren Bedingungen, soweit diese 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 ein Frachtbrief oder auf ausdrückliches Verlangen ein Ladeschein (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 Ablader 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 zwingend Vorschriften entgegenstehen, haftet der Frachtführer nicht für aus dieser Verladeart entstehende Schäden.

#### **§ 4**

#### **Pflichten und Haftung der Ladungsbeteiligten**

1. Absender/Ablader haben bei Erteilen 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 Hafens-, 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 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 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. Er ist, soweit nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen, für alle aus Unrichtigkeit resultierenden direkten und indirekten Verluste, Schäden und sonstigen Nachteile 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 selber schadenersatzpflichtig zu werden.
4. 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. Er haftet nicht für Verspätung bei der Durchführung des Transportes, insbesondere auch dann nicht, wenn der Anschluss an ein Seeschiff nicht erreicht wird; es sei denn, die Verspätung beruht auf grob fahrlässigem Verhalten.
3. Der Frachtführer ist berechtigt, die Güter ganz oder teilweise in andere Schiffe zu überladen, zu leichtern oder zu löschen, und/oder in Lagerhäuser oder auf Land lagern, sofern es nach den Umständen oder 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 gehörige Auswahl und Instruktion des fremden Frachtführers, Umschlagsbetrieb oder Lagerhalter.
5. In den Fällen gemäß 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 Entlösung 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.

4. Der Empfänger der Waren ist verpflichtet, die zur Verfügung gestellten Binnenschiffe grundsätzlich besenrein zu säubern.

## **§ 7**

### **Lade- und Löschezit sowie Liegegeld in der Trockengüterschifffahrt**

1. Die Lade- und Löschezit beträgt pro angefangene 100 Tonnen eine Stunde.
2. Schub- und Koppelverbände zählen als eine Schiffseinheit bis zu einer Gesamtschiffsgröße von 3.000 Tonnen.
3. Die Lade- oder Löschezit beginnt zwei Stunden nach dem Eintreffen des Schiffes am Löschartz. Das voraussichtliche Eintreffen des Schiffes ist der Lade- oder Löschartz spätestens acht Stunden vorher innerhalb der ortsüblichen Geschäftszeit anzuzeigen. Läuft die zweistündige Wartezeit nach dem Eintreffen des Schiffes erst um 22.00 Uhr oder danach ab, beginnt die Lade- oder Löschezit am folgenden Werktag um 06.00 Uhr.
4. Als Regelzeit für das Laden oder Löschen gilt der Zeitraum von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Wird nachts in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr nicht geladen oder gelöscht, so werden die in diesen Zeitraum fallenden Zeitstunden nicht auf die Lade- oder Löschezit angerechnet.
5. Wird nachts zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr durchgehend geladen oder gelöscht, werden für den gesamten Zeitraum acht Stunden auf die insgesamt zur Verfügung stehende Lade- oder Löschezit angerechnet. Wird das Laden oder Löschen vor 22.00 Uhr begonnen und über 22.00 Uhr hinaus fortgesetzt, wird jede angefangene Zeitstunde, während der geladen oder gelöscht wird, auf die insgesamt zur Verfügung stehende Lade- oder Löschezit angerechnet. Wird das Laden oder Löschen vor 6.00 Uhr begonnen und über 6.00 Uhr hinaus fortgesetzt, wird jede angefangene Zeitstunde, während der geladen oder gelöscht wird, auf die insgesamt zur Verfügung stehende Lade- oder Löschezit angerechnet. Wird in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr nur stundenweise geladen oder gelöscht, werden für jede angefangene Zeitstunde, während der geladen oder gelöscht wird, jeweils zwei Stunden auf die insgesamt zur Verfügung stehende Lade- oder Löschezit angerechnet.
6. Wird das Be- oder Entladen eines Schiffes innerhalb der gemäß § 1 und 2 dieser Verordnung zur Verfügung stehenden Lade- oder Löschezit nicht vollendet, so steht dem Frachtführer für jede angefangene Zeitstunde, um die die Lade- oder Löschezit überschritten wird, ein Liegegeld zu.

7. Das Liegegeld beträgt für Motorschiffe unter 750 Tonnen Tragfähigkeit 55,00 DM pro Stunde. Für Motorschiffe über 750 Tonnen Tragfähigkeit wird als Sockel ein Betrag von 55,00 DM pro Stunde erhoben; zusätzlich wird für jede Tonne Tragfähigkeit über 750 Tonnen hinaus ein Satz vom 0,07 DM pro Stunde je Tonne Tragfähigkeit fällig.
8. Bei Überschreitung der für das Laden oder Löschen zur Verfügung stehenden Zeit um mehr als 50 Stunden kann der Frachtführer den Frachtvertrag aufkündigen und Ansprüche über bis dahin angefallene Liegegelder hinaus auf Ersatz weiterer Schäden erheben.

**§ 8**  
**Lade- und Löschezit sowie Liegegeld**  
**in der Tankschiffahrt**

1. Der Lade- und Löschttag beträgt 24 Stunden. Der erste Lade- oder Löschttag beginnt, sofern nicht etwas anderes vereinbart ist, nicht in der Zeit zwischen 16.00 Uhr und 7.00 Uhr.
2. Die Lade- und Löschezit beträgt insgesamt bei Ladungen
  - bis 1.100 Tonnen 24 Stunden,
  - bis 1.500 Tonnen 26 Stunden,
  - bis 2.000 Tonnen 30 Stunden;je weitere angefangene 500 Tonnen erhöht sich die Lade- und Löschezit um vier Stunden.
3. Die für das Laden oder Löschen benötigte Zeit ist getrennt festzustellen; angefangene Stunden, die sich bei der Summe der Lade- und der Summe der Löscheziten ergeben, sind auf volle Stunden aufzurunden.
4. Beträgt die Mindestpumpenkapazität eines Tankschiffes weniger als 200 Kubikmeter pro Stunde, erhöht sich die Lade- und Löschezit nach Absatz 1 um die effektive Stundenleistung während des Lade- und Löschvorgangs.
5. Schub- und Koppelverbände zählen als eine Schiffseinheit. Die Lade- und Löschezit richtet sich nach der Summe der Ladetonnen der einzelnen Schiffe des Verbandes.
6. Die erforderliche Aufheizzeit wird auf die Lade- und Löschezit angerechnet.
7. Auf die Lade- oder Löschezit sind nicht anzurechnen:
  - a) die Zeit zwischen Samstag 13.00 Uhr und Montag 7.00 Uhr, sofern bis Samstag 13.00 Uhr die Lade- und Löschezit noch nicht abgelaufen ist,

- b) gesetzliche Feiertage, soweit sie für das gesamte Bundesgebiet gelten, sowie die Zeit bis zu dem folgenden Werktag 7.00 Uhr,
  - c) die Zeit zwischen 13.00 Uhr und 24.00 Uhr am 24. und 31. Dezember, soweit diese Tage auf einen Werktag fallen.
8. Wird das Be- und Entladen eines Schiffes innerhalb der Lade- und Löschzeit nicht vollendet und wird das Liegegeld nach Tagen bemessen, gebührt dem Frachtführer je angefangene Stunde ein Vierundzwanzigstel des Liegegeldes für diesen Tag.
9. Das Liegegeld beträgt für jeden Kalendertag bei Schiffen mit einer Tragfähigkeit
- bis 500 Eichtonnen 1.100 DM
  - von 501 bis 1.000 Eichtonnen 2.800 DM
  - von 1.001 bis 1.500 Eichtonnen 3.500 DM
- je weitere angefangene 500 Eichtonnen erhöht sich das Liegegeld um 450 DM
10. Die Absätze 1 bis 9 finden auf die Beförderung gasförmiger Güter in Tankschiffen keine Anwendung.

#### **§ 9 Umschlag aus/in Seeschiff**

1. Die Bestimmungen über Lade- und Löschzeit (§§ 7,8) 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.

#### **§ 10 Ablieferungshindernisse, Hinterlegung und Notverkauf**

1. Wird die Abnahme der Güter von dem bestimmungsmäßigen 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 verkaufen oder versteigern zu lassen. Sind die Güter schnelltem 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.

## § 11 F r a c h t

1. Mangels besonderer Vereinbarung umfasst die Fracht den Transport ab gestaut 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 Übernahmesatz 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 Abschlusses 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 verladene 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 Nichtausüben eines bestehenden Pfandrechts von dieser Haftung nicht befreit. Der Empfänger übernimmt die Gesamthaft dadurch, dass er die Anlieferung der Güter verlangt oder sonst wie darüber verfügt.

## **§ 12**

### **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) die Fortsetzung der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist;
  - d) die Reise nur teilweise ausgeführt wird, das Schiff untergeht oder sonst wie den Bestimmungsort nicht erreicht;
  - e) die Güter vernichtet, untergegangen, beschlagnahmt, eingezogen, beschädigt, vermindert oder sonst wie 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 Havariegrosse-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, sofern das Schiff die Reise noch nicht angetreten hat. 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 übrige Ladung besteht. In diesen Fällen hat der Frachtführer zusätzlich Anspruch auf die durch das Wiederausladen oder Löschen entstehenden Kosten sowie die sonstigen Mehraufwendungen.

### **§ 13 Kleinwasserzuschläge**

#### **1. Rhein**

- a) Die vereinbarte Fracht wird um Kleinwasserzuschläge gemäß folgender Staffelsätze ohne weiteres erhöht:
- aa) im Verkehr unterhalb Köln (incl.) bei einem Kölner Pegel von
- 2,20 - 2,01 m 30 %
  - 2,00 - 1,81 m 40 %
  - 1,80 - 1,61 m 50 % der Fracht;
- ab) im Verkehr mit Plätzen oberhalb 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 20 %
  - 1,35 - 1,21 m 30 %
  - 1,20 - 1,01 m 50 %
  - 1,00 - 0,91 m 60 %
  - 0,90 - 0,81 m 70 % der Fracht.
- b) Bei einem Kölner Pegel von 1,60 m und darunter erlischt die Transportverpflichtung. Der Frachtführer hat im Übrigen die Rechte aus §§ 14,15.

#### **2. Donau**

- a) Die vereinbarte Fracht wird um Kleinwasserzuschläge gemäß folgender Staffelsätze ohne weiteres erhöht:

im Verkehr von und nach deutschen Donauhäfen bei einem Pegel Pfelling von

- 3,70 - 3,61 m 10 %
- 3,60 - 3,51 m 20 %
- 3,50 - 3,41 m 30 %
- 3,40 - 3,31 m 40 %

3,30 - 3,21 m 50 %  
3,20 - 3,11 m 60 %

im Bergverkehr nach und im Talverkehr von österreichischen Donauhäfen bei einem Pegel Kienstock von

2,10 - 2,01 m 10 %  
2,00 - 1,91 m 20 %  
1,90 - 1,81 m 30 %  
1,80 - 1,71 m 40 %  
1,70 - 1,61 m 50 %  
1,60 - 1,51 m 60 %  
1,50 - 1,41 m 70 %

- b) Die Abnahme- und Transportverpflichtung des Frachtführers erlischt bei einem Pegel Pfelling von 3,70 m bzw. bei einem Pegel Kienstock von 2,10 m.
3. Der Berechnung der Kleinwasserzuschläge wird der niedrigste der obigen Wasserstände zugrunde gelegt, der 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.

#### **§ 14**

##### **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 § 15.

#### **§ 15**

##### **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 oder Requisitionen;
  - 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 Köln bei einem Kölner Pegel von 1,60 m und darunter; im Verkehr mit Plätzen oberhalb 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 Schiffsumlauf Liegegelder zuzüglich Kosten für Mehraufwendungen zu berechnen, sowie in 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 § 12 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. § 12 Abs. 1 c zahlt.
4. Absender und Empfänger haften dem Frachtführer als Gesamtschuldner für alle mehr erhobenen Tagesfrachten, Frachtzuschläge, Liegegelder und sonstigen Mehraufwendungen.

## **§ 16**

### **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 auf die Begleitpapiere.
2. Das Pfandrecht besteht, solange der Frachtführer das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins 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
4. Dritte Personen, die Ansprüche auf die Ware aufgrund des Ladescheins oder Frachtbriefs 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 sonstige Kosten und Auslagen. Für weitergehende Ansprüche besteht das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht 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.

## **§ 17**

### **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.
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 sonstige Nachteile 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 Verschuldens, insbesondere Zusammenstoß, Anfahrnung, Festfahrunng, Scheitern, Bersten, Kentern, Strandung oder Untergang des Schiffes sowie Feuer, Explosionen und Wellenschlag, soweit nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit seiner leitenden Angestellten vorliegt;
  - e) für Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch die Ladungsbeteiligten oder die Personen, die für sie handeln;
  - f) für natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, demzufolge sie gänzlichem oder teilweisen Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren ausgesetzt sind;
  - g) bei Durchkonnossementen 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 hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

## § 18

### Umfang der Haftung

1. Die Ersatzleistung des Frachtführers bei Verlust oder Beschädigung der Güter sowie bei Verspätungsschäden und Vermögensschäden bestimmt sich auf Grund der nachstehenden Bestimmungen, soweit nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen. Für den innerdeutschen Verkehr gelten hinsichtlich des Umfangs der Haftung bei Verlust oder Beschädigung, Verspätungsschäden oder Vermögensschäden die gesetzlichen Bestimmungen.

2. Für den innerdeutschen Verkehr wird die Haftung gemäß § 449 Abs. 2 Nr. 1 HGB beschränkt auf zwei Rechnungseinheiten (Sonderziehungsrechte des internationalen Währungsfonds) für jedes Kilogramm des Rohgewichts der gesamten Sendung, wenn die gesamte Sendung entwertet ist oder des entwerteten Teils der Sendung, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist. Sofern sich auf Grund gesetzlicher Vorschriften niedrigere Haftungshöchstbeträge ergeben, gelten diese.
3. Für Manko, Mindergewicht oder Mindermaß, welches 2 % des Gesamtgewichtes oder Maßes der betreffenden Partie nicht übersteigt, wird vorbehaltlich abweichender Handelsbräuche nicht gehaftet.
4. Wird ein vereinbarter Termin nicht eingehalten, beschränkt sich die Ersatzleistung auf den Betrag der für die Sendung vereinbarten Fracht.
5. Sind aufgrund anwendbaren Rechts weitergehende Haftungsausschlüsse oder Haftungsbeschränkungen möglich, gelten diese. Die gesetzlich für den Schiffseigner geltenden Haftungsbeschränkungen gelten gleichermaßen für den Frachtführer.
6. Sind lose Güter gleicher Art, im gleichen Schiff bzw. Schiffsraum zusammen geladen, so haben die einzelnen Ladungseigentümer, Absender oder Empfänger ein eventuelles Mindergewicht, Beschädigung oder Havarie sowie Übergewicht oder Übermaß verhältnismäßig unter sich zu teilen.
7. 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.
8. 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 Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, verpflichtet, den Frachtführer von Ansprüchen der Ladungsbeteiligten oder Dritten freizustellen.

## § 19

### 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 sonstige 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 drei Werktagen seit der Ablieferung. Allgemeine Vorbehalte sowie verspätete Vorbehalte sind unwirksam. Die Weigerung zur Zahlung der Fracht oder sonstigen Kosten gilt nicht als Vorbehalt. Die §§ 61, 62 BinSchG finden keine Anwendung. Soweit für den innerdeutschen Verkehr den in Absatz 1 aufgeführten Regelungen zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, gelten diese.

## **§ 20 Versicherung**

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

## **§ 21 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 Kosteneinschuss 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.

## **§ 22 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 § 67 VVG.



**§ 23**  
**Verjährung**

Soweit nicht zwingende gesetzliche Regelungen entgegenstehen, verjähren sämtliche Ansprüche gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen und Erfüllungsgehilfen innerhalb von sechs Monaten 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.

**§ 24**  
**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 Umfange beanspruchen.

**§ 25**  
**Rechtswahlklausel**

Es gilt, soweit die Parteien nicht die Geltung einer anderen Rechtsordnung vereinbart haben, deutsches Recht, für grenzüberschreitende Transporte jedoch mit Ausnahme der §§ 413 Abs. 2, 414, 418 Abs. 3, 425-439, 447 HGB.

**§ 26**

Gerichtsstand für alle Streitigkeiten ist Hamburg.

**§ 27**  
**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.

Hamburg, den 1. Juli 2007