

Deutsche Binnenreederei AG

Allgemeine Geschäftsbedingungen

Fassung vom

11.04.2007

Inhaltsverzeichnis

§ 1	Geltungsbereich
§ 2	Frachtbrief/Ladeschein (Konnossement)
§ 3	Pflichten der DBR als Frachtführer
§ 4	Pflichten des Auftraggebers
§ 5	Fahrzeuge, Umladung, Leichterung
§ 6	Ladeplatz, Laden, Stauen
§ 7	Löschen, Löschplatz
§ 8	Lade- und Löschzeit, Liegegeld
§ 9	Umschlag aus einem Seeschiff bzw. in ein Seeschiff
§ 10	Transporthindernisse
§ 11	Ablieferungshindernisse
§ 12	Fracht
§ 13	Kleinwasserzuschläge
§ 14	Fehlfracht
§ 15	Zahlungsbedingungen
§ 16	Verbot der Abtretung und Aufrechnung
§ 17	Zurückbehaltungs- und Pfandrecht
§ 18	Haftung der DBR als Frachtführer
§ 19	Umfang der Haftung der DBR als Frachtführer
§ 20	Verwirkung der Ersatzansprüche
§ 21	Haftung der DBR als Spediteur und Lagerhalter
§ 22	Verjährung
§ 23	Versicherung
§ 24	Große Haverei
§ 25	Rechtswahlklausel
§ 26	Gerichtsstand/Schiedsgericht
§ 27	Salvatorische Klausel

§ 1 Geltungsbereich

(1) Diese Geschäftsbedingungen finden auf alle Geschäfte der Deutschen Binnenreederei AG, nachfolgend DBR genannt, Anwendung.

Abweichende Vereinbarungen, insbesondere widersprechende Geschäftsbedingungen sowie Nebenabreden, bedürfen der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der DBR.

(2) Diese Geschäftsbedingungen sind verbindlich für alle Vertragspartner und deren Beauftragte der unter (1) genannten Geschäfte der DBR. Diese Geschäftsbedingungen sind ferner für alle diejenigen verbindlich, die auf Grund des Frachtbriefes oder des Ladescheines bzw. Konnossementes oder sonstiger die Vertragswirksamkeit der unter (1) genannten Geschäfte begründenden Dokumente irgendwelche Rechte herleiten, auch wenn diese an sie abgetreten worden sind oder die Rechte am Transport- und Lagergut geltend machen.

Die Geschäftsbedingungen 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.

§ 2 Frachtbrief/Ladeschein (Konnossement)

(1) Für jede Sendung hat der Auftraggeber der DBR einen Frachtbrief nach dem Muster der Anlage 1 zu übergeben. Als Auftraggeber im Sinne dieser Geschäftsbedingungen gelten auch Absender und Ablader von Binnenschiffsgütern.

(2) Werden die Güter im gebrochenen Verkehr von der DBR übernommen, so kann sich der Auftraggeber von der DBR eine vorläufige Empfangsbescheinigung oder einen Übernahmeladeschein ausstellen lassen. Nach der Verladung ist der Übernahmeladeschein ordnungsgemäß zu vervollständigen und mit dem Vermerk „verladen“ zu versehen, sofern er nicht gegen einen die Verladung der Güter beurkundenden Ladeschein ausgetauscht wird.

(3) Frachtbriefe sind keine Wertpapiere und können weder übertragen noch verpfändet werden. Ladescheine (Konnossemente) sind auf den Namen oder an Order lautende Wertpapiere, sie sind auf Verlangen des Auftraggebers durch die DBR auszustellen (Anlage 2).

(4) Wenn Ladescheine (Konnossemente) ausgestellt wurden, so erfolgt die Auslieferung der beförderten Güter nur gegen Rückgabe des Original-Ladescheines (-Konnossementes) an die DBR. Wurde kein Ladeschein ausgestellt, ist die DBR zur Auslieferung des Gutes an die vom Auftraggeber benannte Löschstelle oder den Empfänger ohne Vorlage bzw. Rückgabe des Frachtbriefes gegen Lieferschein berechtigt.

§ 3**Pflichten der DBR als Frachtführer**

(1) Der Frachtführer übernimmt im Rahmen dieser Bedingungen die Verpflichtung, die Güter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nach dem Bestimmungsort zu befördern und zur Empfangnahme anzuzeigen.

(2) Der Frachtführer hat dafür zu sorgen, dass das Schiff bei Antritt der Reise fahrtüchtig und zur Übernahme der Ladung gemäß den vereinbarten bzw. marktüblichen Anforderungen geeignet ist. Die Fahrtüchtigkeit, gehörige Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes werden vermutet, wenn ein gültiges amtliches Schiffsattest einer Untersuchungskommission oder ein Klassifikationsattest einer anerkannten Körperschaft vorliegt.

§ 4**Pflichten des Auftraggebers**

(1) Der Auftraggeber hat zu gewährleisten, dass die zu transportierenden Güter von solcher Art, solchem Zustand und solcher Beschaffenheit und nötigenfalls derart verpackt sind, dass jegliche schädigende Einwirkung der Güter auf das Transportmittel, die übrige Ladung, die an Bord befindlichen Personen sowie auf Dritte und deren Eigentum ausgeschlossen ist. Die Verpackung hat transportgeeignet zu sein, so dass Schäden am Transportgut durch die üblichen Beanspruchungen bei einer derartigen Reise vermieden werden.

(2) Der Auftraggeber hat der DBR ohne besondere Aufforderung vor Beginn der Beladung alle notwendigen Angaben über die zu transportierenden Güter zu machen, insbesondere die Güter und die Verpackung handelsüblich genau zu bezeichnen, Art, Zustand, Beschaffenheit, Gefährlichkeit sowie alle für eine ordnungsgemäße Durchführung der Beförderung bedeutsamen Eigenschaften des Ladungsgutes, soweit von diesen Gefahren für das Schiff oder andere Ladungsgüter ausgehen können, anzugeben. Ferner sind Gewicht, Rauminhalt, Stückzahl oder die in anderer Form ausgedruckte Menge der Güter anzugeben.

(3) Bei Gütern, die im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen als „gefährliche Güter“ zu deklarieren sind, hat der Auftraggeber der DBR bereits bei der Auftragserteilung sowie im Frachtbrief oder Konnossement/Ladeschein sowie vor der Verladung gegenüber dem Beauftragten der DBR auf die spezielle Gefährlichkeit hinzuweisen und die Gefahrenklasse dieser Güter gemäß den gesetzlichen Bestimmungen anzugeben und die gesetzlich vorgeschriebenen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen. Schriftliche Weisungen sind auszuhändigen. Sämtliche während des Transportes oder der Lagerung zu beachtenden Sicherheitsinformationen sind durch den Absender zu erteilen.

(4) Bei Gütern, die dem Kreislaufwirtschafts-/Abfallgesetz unterliegen, sind vom Auftraggeber sämtliche erforderliche Dokumente beizubringen und die Verhaltensanweisungen zu übergeben.

(5) Der Auftraggeber ist verpflichtet, der DBR alle erforderlichen Begleitpapiere, insbesondere auf Grund von Hafen-, Zoll-, Gesundheits- oder sonstiger Vorschriften, spätestens beim Einladen der Güter zu übergeben.

(6) Verstößt der Auftraggeber in nicht unerheblicher Weise gegen eine der unter (1) bis (5) aufgeführten Pflichten, so ist die DBR berechtigt, die betreffenden Güter auf Kosten des Auftraggebers jederzeit und überall zu löschen, an Land zu setzen und bei Vorliegen einer Gefahr für Personen oder Sachen in dringenden Fällen unschädlich zu machen oder zu vernichten; die DBR kann hieraus nicht zum Schadensersatz verpflichtet werden, es sei denn, die DBR handelt ihrerseits vorsätzlich oder grob fahrlässig. Auf Verlangen der DBR ist der Auftraggeber verpflichtet, die sofortige Ausladung oder Unschädlichmachung solcher Güter selbst vorzunehmen.

(7) Der Auftraggeber ist für alle aus unrichtigen, unvollständigen oder unterbliebenen Mitteilungen resultierenden direkten und indirekten Verluste, Schäden und sonstigen Nachteile sowie für alle hierdurch entstehenden Kosten verantwortlich.

§ 5

Fahrzeuge, Umladung, Leichterung

(1) Der Transport der Güter erfolgt mit Fahrzeugen, die die DBR bestimmt. Die DBR kann auch andere Unternehmer ganz oder teilweise mit der Durchführung der Transport-, Speditions- und Lagergeschäfte beauftragen.

(2) Im Binnenschiffstransport ist die DBR berechtigt, verschiedene Güter im selben Fahrzeug und demselben Laderaum zu transportieren, sofern es die Art der Güter erlaubt und ihrem gemeinsamen Transport keine diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen über den Transport der Güter entgegenstehen.

Die DBR bestimmt Reihenfolge und Transportweg der Güter.

(3) Die DBR ist berechtigt, auch wenn der Transport des Gutes auf einem bestimmten Schiff vereinbart war, das Gut vor oder nach Antritt der Reise ganz oder teilweise in andere, auch fremde Schiffe zu laden, überzuladen, zu leichtern, zu löschen und in Lagerhäuser oder an Land zu legen, wenn es im Interesse des Schiffes oder des Gutes notwendig oder nützlich erscheint.

(4) Beim Einsatz von Schubleichtern können besondere Vereinbarungen unter Berücksichtigung folgender Grundsätze getroffen werden:

- Bei Be- und Entladung besatzungsloser Schubleichter erfolgt eine Übergabe/Übernahme zwischen der DBR und dem Auftraggeber bzw. Empfänger oder deren Beauftragte an einem zu vereinbarenden Übergabe-/Übernahmeort. Die Übergabe ist unverzüglich nach Bereitstellung persönlich vorzunehmen und schriftlich zu bestätigen. Für Bugsier- und Verholarbeiten nach Übergabe/Übernahme zum Lade- und Löschplatz und die Rückverbringung zum Übergabe-/Übernahmeort ist der Auftraggeber bzw. der Empfänger verantwortlich. Diese haften auch für Schäden, die während der Zeit von der Übergabe/Übernahme bis zur Rückgabe des Schubleichters entstehen.
- Die Übergabe/Übernahme umfasst die Ladung, den Schubleichter, die Schiffsdokumente und Frachtdokumente. Der Schubleichter ist auf offensichtliche Mängel bzw. Schäden zu prüfen. Festgestellte Mängel an Schiff und Ausrüstung sowie augenscheinliche Mängel oder Schäden am Gut sind zu vermerken und vom Übergebenden und Übernehmenden zu unterschrei-

ben. Nach vollzogener Unterschriftsleistung haftet der Übernehmende auch für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften hinsichtlich der allgemeinen Verkehrssicherungspflichten.

§ 6

Ladeplatz, Laden, Stauen

(1) Kann an einem von der DBR bestimmten oder an einem vereinbarten Ladeplatz wegen Eis, Niedrig- oder Hochwasser oder wegen Gefahren für das Schiff oder wegen gesetzlicher, behördlicher, hafenamtlicher oder polizeilicher Vorschriften oder wegen Besetzung des Ladeplatzes durch ein anderes Schiff nicht oder nur unter Aufwendung zusätzlicher Kosten angelegt werden oder ist es aus irgendeinem Grunde nicht möglich, die zu transportierenden Güter an einem solchen Platz zu laden, oder muss das Schiff einen solchen Ladeplatz aus irgendwelchen Gründen gänzlich oder vorübergehend wieder verlassen, so kann die DBR einen anderen Ladeplatz und auch eine andere Art der Einladung verlangen. Die daraus entstehenden Aufwendungen für das Schiff bzw. die Güter gehen zu Lasten des Auftraggebers. Der Anspruch der DBR auf Liegegeld bleibt vorbehalten.

(2) Der Auftraggeber oder sein Beauftragter hat die Güter am Ladeplatz zu übergeben und auf seine Kosten und Gefahr nach Anweisung des DBR-Beauftragten ordentlich verstaut in das Transportmittel zu laden.

(3) Die Güter dürfen auch ohne besondere Zustimmung und Unterrichtung des Auftraggebers ohne Abdeckung verstaut werden, sofern keine anderslautende schriftliche Vereinbarung besteht. Die DBR haftet nicht für daraus entstehende Schäden, es sei denn, es handelt sich um Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit oder der Auftraggeber kann der DBR eine vorsätzliche oder grob fahrlässige Pflichtverletzung nachweisen.

(4) Die Kontrolle des Beauftragten der DBR bei der Einladung und Stauung der Güter beschränkt sich auf die Verhinderung einer die Sicherheit des Transportmittels beeinträchtigenden Einladung und Stauung der Güter.

§ 7

Löschen, Löschplatz

(1) Ist ein bestimmter Löschplatz nicht im Frachtbrief, Ladeschein oder Konnossement angegeben oder schriftlich vereinbart, so ist der Empfänger berechtigt, einen Löschplatz am Löschort zu bestimmen. Dabei hat der Empfänger zu garantieren, dass der von ihm bestimmte Löschplatz sicher, geeignet und erlaubt ist.

(2) Der Empfänger hat der DBR den von ihm ausgewählten Löschplatz sowie evtl. Hinweise für die Löschung und Zollabfertigung der Güter mindestens 24 Stunden vor Ankunft des Schiffes am Löschplatz schriftlich bekannt zu geben und den Schiffsführer unmittelbar nach Ankunft des Schiffes gleichermaßen zu unterrichten. Geschieht das nicht, ist die DBR berechtigt, selbst den Löschplatz zu wählen und alle ihr notwendig erscheinenden Maßnahmen auf Kosten und Gefahr des Empfängers zu treffen.

(3) Der Empfänger hat die Güter auf seine Kosten und Gefahr aus dem Schiff auszuladen und den Laderaum der DBR gereinigt zur Verfügung zu stellen; der Wiedereinsatz der Schiffe für

Handelsgüter aller Art muss nach Abschluss gewährleistet sein. Der Auftraggeber haftet der DBR für die ordnungsgemäße Erfüllung durch den Empfänger. Bei Verschmutzung, die besondere Aufwendungen für die Reinigung erfordert, trägt der Auftraggeber alle Kosten für die Reinigung und Entsorgung der Reststoffe und haftet für alle Folgekosten oder Folgeschäden.

(4) Kann an dem im Frachtbrief, Ladeschein oder Konnossement angegebenen oder vereinbarten oder vom Empfänger bestimmten Löschplatz wegen Eis, Nebel, Sturm, Niedrig- oder Hochwasser oder wegen Gefahren für das Schiff oder wegen gesetzlicher, behördlicher, hafenamtlischer oder polizeilicher Vorschriften oder wegen Besetzung des Löschplatzes durch ein anderes Schiff oder aus sonstigen Gründen nicht oder nur unter Aufwendung zusätzlicher Kosten angelegt werden oder ist es aus irgendeinem Grunde nicht möglich, die Güter an einem solchen Platz zu löschen oder muss das Schiff einen solchen Platz gänzlich oder vorübergehend wieder verlassen, so kann die DBR einen anderen Löschplatz und auch eine andere Art der Löschung verlangen. Entstehende Verholkosten und sonstige Mehraufwendungen für Schiff und Güter gehen zu Lasten des Empfängers.

Der Anspruch der DBR auf Liegegeld bleibt vorbehalten.

§ 8

Lade- und Löschzeit, Liegegeld

(1) Soweit keine Tarif- oder sonstigen gesetzlichen Vorschriften zu beachten sind, bestimmen sich die Lade- und Löschzeiten und das Liegegeld nach den zwischen der DBR und dem Auftraggeber/Empfänger getroffenen Vereinbarungen. Bestehen keine Vereinbarungen, gelten die nachfolgenden Absätze 2 bis 12.

(2) Lade- und Löschtage in der Trockenschiffahrt

Die Ladezeit beginnt nach Ablauf des Tages, an dem der Frachtführer die Ladebereitschaft dem Absender oder der vereinbarten Meldestelle anzeigt. Wurde zwischen den Parteien vereinbart, dass der Zeitpunkt der Ladebereitschaft voranzumelden ist, so beginnt die Ladezeit abweichend davon zwei Stunden nach dem in der Voranmeldung benannten Zeitpunkt. Voraussetzung ist jedoch, dass die Voranmeldung mindestens 8 Stunden vor dem angemeldeten Zeitpunkt dem Absender oder der vereinbarten Meldestelle zugeht und der Frachtführer zum angemeldeten Zeitpunkt ladebereit ist. Wird an dem Tag der Meldung der Ladebereitschaft oder vor dem angemeldeten Zeitpunkt mit der Beladung begonnen, so beginnt die Ladezeit mit dem Beginn des Ladens.

Die Ladezeit beträgt eine Stunde für jeweils 45 Tonnen Rohgewicht der für ein Schiff bestimmten Sendung. Als ein Schiff ist auch ein Schub- oder Koppverband anzusehen. Bei der Berechnung der Ladezeit kommen nicht zur Anwendung:

- Sonntage und staatlich anerkannte allgemeine Feiertage an der Ladestelle
- an Werktagen die Zeit zwischen 20:00 Uhr und 6:00 Uhr.

Diese Regelung findet keine Anwendung, soweit der Frachtführer während der darin genannten Zeiten vereinbarungsgemäß oder auf Weisung des Absenders oder der Meldestelle ladebereit ist.

Für die Bestimmung der Entladezeit (Löschzeit) finden diese Regelungen entsprechend Anwendung.

3) Liegegeld in der Trockenschiffahrt

Das Liegegeld beträgt für jeden Kalendertag bei Schiffen mit einer Tragfähigkeit von bis zu 1.500 Tonnen 0,05 Euro je Tonne Tragfähigkeit für jede angefangene Stunde. Bei einem Schiff mit einer Tragfähigkeit über 1.500 Tonnen beträgt das für jede angefangene Stunde anzusetzende Liegegeld 75 Euro zuzüglich 0,02 Euro für jede über 1.500 Tonnen liegende Tonne.

(4) Lade- und Löschtage in der Tankschiffahrt

Die Lade- und Löschezit beginnt mit dem Zeitpunkt der Anzeige der Lade- oder Löschbereitschaft durch den Frachtführer. Voraussetzung ist jedoch, dass der Frachtführer den Zeitpunkt der Lade- oder Löschbereitschaft mindestens 8 Stunden zuvor anmeldet. Die Voranmeldung und Anzeige hat montags bis freitags zwischen 7:00 Uhr und 16:00 Uhr oder samstags zwischen 7:00 Uhr und 13:00 Uhr dem Absender oder der vereinbarten Meldestelle zuzugehen.

(5) Lade- und Löscheziten in der Tankschiffahrt:

- 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.

Die erforderliche Aufheizzeit wird auf die Lade- und Löschezit angerechnet.

Beträgt die Mindestpumpenkapazität eines Tankschiffes weniger als 200 Kubikmeter pro Stunde, erhöht sich die vorgenannte Lade- und Löschezit um die Zeit, die der effektiven Stundenleistung während des Lade- und Löschvorganges entspricht.

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.

Schub- und Koppelverbände zählen als eine Schiffseinheit. Die Lade- und Löschezit richtet sich nach der Summe der Ladetonnen der einzelnen Schiffe des Verbandes.

Auf die Lade- oder Löschezit sind nicht anzurechnen:

1. Sonntage und staatlich anerkannte allgemeine Feiertage im Falle des Ladens an der Ladestelle, im Falle des Löschens an der Löschstelle,
2. an Werktagen, die an einem Sonntag oder einem gesetzlichen Feiertag an der Lade- oder Löschstelle nachfolgen, die Zeit zwischen 0:00 Uhr und 7:00 Uhr, an einem Samstag und am 24. und 31. Dezember zusätzlich die Zeit zwischen 13:00 Uhr und 24:00 Uhr.

(6) Liegegeld in der Tankschiffahrt

Das Liegegeld für jede angefangene Stunde, in der der Frachtführer nach Ablauf der Lade- und Löscheziten wartet, beträgt bei Tankschiffen mit einer Tragfähigkeit:

bis Eichtonnen 500	25 Euro
von 501 bis 1.000 Eichtonnen	54 Euro
von 1.001 bis 1.500 Eichtonnen	75 Euro
über 1.500 Eichtonnen	75 Euro zuzüglich 10 Euro je weitere angefangene 500 t.

(7) Werden die Lade- oder Löschrfristen überschritten, so sind der Auftraggeber und Empfänger gesamtschuldnerisch zur Bezahlung eines Liegegeldes für jede Überschreitung der festgesetzten Lade- und Löschrfrist, die nicht miteinander verrechenbar sind, an die DBR nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen oder der Vereinbarung verpflichtet. Weitergehende Schadenersatzansprüche der DBR wegen Überschreitung der festgesetzten Lade- bzw. Löschrzeit bleiben ausdrücklich vorbehalten.

(8) Für die Erreichung der Lade- bzw. Löschrzeit gelten folgende Grundsätze:

- a) Der Nachweis der Lade- und Löschrzeiten erfolgt durch Vorlage der Lade- und Löschrbescheinigung bzw. den entsprechenden Vermerken in den Frachtpapieren.
- b) Kann die Anzeige der Lade- oder Löschrbereitschaft mangels eines Erklärungsempfängers nicht abgegeben werden, so beginnt die Lade- oder Löschrzeit mit der Lade- oder Löschrbereitschaft des Schiffes. Die DBR ist nicht zu einer Inverzugsetzung oder Protesterhebung verpflichtet, hat aber nach Möglichkeit den Auftraggeber bzw. Absender zu benachrichtigen.
- c) Tage, an denen der Auftraggeber bzw. Empfänger, auch ohne sein Verschulden, an der Lieferung oder Abnahme der Güter, insbesondere wegen ungenügender Waggongestellung oder Mangel an Lagerraum, verhindert ist, zählen als volle Lade- bzw. Löschrstage. Ferner zählen diejenigen Tage oder Stunden, an welchen auf Grund höherer Gewalt, Zufall, Streik, Ausstand, behördlicher Vorschriften, Witterungsverhältnissen, Hoch- oder Niedrigwasser, Eisbildung, Frost, Regen, Schneefall, Mängeln, Unbrauchbarkeit der Umschlagvorrichtungen sowie anderer zufälliger, von keiner Seite zu vertretenden Ereignisse nicht geladen, umgeschlagen oder gelöscht werden kann. Für die Berechnung der Lade- bzw. Löschrzeit zählen alle diese Tage bzw. Stunden einschließlich der Sonn- und Feiertage.
- d) Tage, an denen das Schiff im Lade- bzw. Löschrhafen oder in erreichbarer Nähe desselben gänzlich oder vorübergehend auf das Freiwerden eines Lade- bzw. Löschrplatzes wartet, gelten als volle Lade- bzw. Löschrstage.
- e) Muss das Schiff den Lade- oder Löschrplatz aus den unter c) genannten Gründen oder auf Geheiß des Auftraggebers oder Empfängers vor Beendigung des Ladens oder Löschrns verlassen, so wird die laufende Lade- oder Löschrzeit nicht unterbrochen.

(9) Übernimmt die DBR das Laden oder Löschrn der Güter, wozu sie nur während der ortsüblichen Arbeitszeit verpflichtet ist, so sind der Auftraggeber bzw. Empfänger gleichwohl zur Bezahlung der Liegegelder verpflichtet, wenn die zur Anwendung kommenden Lade- und Löschrfristen überschritten sind, es sei denn, dass der DBR ein Verschulden nachgewiesen werden kann.

(10) Wird außerhalb der gesetzlich oder tarifmäßig festgelegten Arbeitszeit geladen, umgeschlagen oder gelöscht, so haben der Auftraggeber bzw. Empfänger der DBR die dadurch entstehenden gesetzlichen, tarifmäßigen oder frei vereinbarten Überstunden- und/oder Feiertagszuschläge und sonstige Mehraufwendungen zu ersetzen.

(11) Alle nach Ablauf der Lade- bzw. Löschezit anfallenden Kosten für das Liegen des Schiffes am Lade- bzw. Löschplatz oder an einem Warteplatz (z.B. Hafengebühren, Platzgelder usw.) haben der Auftraggeber bzw. Empfänger zu tragen.

(12) Ist die Ladezeit um die Hälfte überschritten, so muss das Schiff nicht mehr länger auf Ladung warten. Es kann ohne besondere Mahnung, Inverzugsetzung oder Einhaltung einer Wartezeit den Ladeplatz verlassen. In diesen Fällen kann die DBR neben angemessenen Liegegeldern Fehlfracht gemäß § 14 und die durch das Nichtandienen der Ladung entstehenden Verluste berechnen.

§ 9

Umschlag aus einem Seeschiff bzw. in ein Seeschiff

(1) Die Lade- bzw. Löschezit beim Umschlag von Gütern aus einem bzw. in ein Seeschiff beginnt mit dem Zeitpunkt, an dem das Binnenschiff im Umschlaghafen zur Verfügung gestellt wird. Im Übrigen gelten, insbesondere für evtl. Liegegeldansprüche der DBR, die §§ 5, 7 und 8 entsprechend. Das Seeschiff gilt dabei als Lade- bzw. Löschplatz. Tage, an denen das Binnenschiff auf das Seeschiff warten muss, gelten als Lade- bzw. Löschtage.

(2) Kann das Binnenschiff wegen Eis, Nebel, Sturm, Hochwasser, Verkehrsstörungen, Gefahren für das Schiff oder die Ladung, gesetzlicher, behördlicher, hafenamtlicher oder polizeilicher Vorschriften oder aus ähnlichen Gründen nicht oder nur mit besonderen Aufwendungen zum Seeschiff gelangen, so ist die DBR berechtigt, einen anderen Umschlagplatz und erforderlichenfalls auch eine andere Umschlagart zu bestimmen. Alle dadurch entstehenden Mehraufwendungen für das Schiff und die Güter haben der Auftraggeber bzw. Empfänger zu tragen, unbeschadet evtl. Liegegeldansprüche der DBR.

§ 10

Transporthindernisse

(1) Die Abnahme- und Transportpflicht der DBR erlischt auf jeder Wasserstraße ohne weiteres, gleichgültig, ob die zu transportierenden Güter schon übernommen oder geladen sind oder ob die Reise schon angetreten ist oder nicht, wenn das Schiff, welches die Güter entsprechend der Einteilung der DBR laden soll oder schon geladen hat, die Anreise zum Ladeplatz oder die Reise mit den zu transportierenden Gütern zum Bestimmungsort nicht antreten, fortsetzen oder ungehindert durchführen kann infolge

- a) gesetzlicher oder behördlicher Vorschriften
- b) Gefahren für Schiff und/oder Ladung
- c) höherer Gewalt, Zufall, Mobilmachung, militärischer Übungen, Kriegsgefahr, Aufruhr, behördlicher Maßnahmen und Eingriffe

- d) Sperren, Störungen oder Betriebseinstellung auf Wasserstraßen, sonstigen Schifffahrtseinrichtungen oder in Binnen- bzw. Seehäfen
- e) Unfällen der Schifffahrt, Zusammenstößen und Havarien, Untergang oder Beschädigung des Schiffes
- f) Naturereignissen, insbesondere Eis oder Eisgefahr, Hochwasser oder Hochwassergefahr, Niedrigwasser oder Niedrigwassergefahr
- g) sonstiger unmittelbar oder mittelbar auf die Schifffahrt einwirkender oder sie erschwerender Gefahren, Ereignissen, Umständen oder Ursachen, seien sie gleicher, ähnlicher oder anderer Art,

ohne dass die DBR eine der vorgenannten Gründe a) bis g) zu vertreten hätte.

(2) Bei dauernder Verhinderung der Durchführung oder Fortsetzung einer Reise gilt, ohne dass es einer Inverzugsetzung bedarf, folgendes:

- a) Wird der Antritt der Reise durch Zufall dauernd verhindert, so tritt der Frachtvertrag außer Kraft, ohne dass der eine Vertragspartner zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist. Als dauernde Verhinderung ist insbesondere anzusehen:
 - wenn das Schiff, mit welchem der Transport 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, welche die vollständige Löschung der Ladung notwendig macht;
 - wenn die zu transportierenden Güter verloren gehen, vorausgesetzt, dass sie nicht bloß nach Art und Gattung, sondern speziell im Frachtbrief/Konnossement/Ladeschein bezeichnet oder von der DBR übernommen waren.

Der Auftraggeber hat bereits eingeladene Güter auf seine Kosten in angemessener Frist auszuladen. Die DBR hat Anspruch auf Ersatz der Kosten, die ab Vorbereitung der Reise bis zum Eintritt des dauernden Hindernisses entstanden sind.

- b) Wird die Fortsetzung der Reise durch Zufall dauernd verhindert, so tritt der Frachtvertrag außer Kraft mit der Maßgabe, dass für den zurückgelegten Teil der Reise Distanzfracht zu entrichten ist. Im Übrigen finden die Bestimmungen zu 2 a) entsprechende Anwendung.
- c) Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Zufall zeitweilig verhindert, so ist Liegegeld für jeden Tag der Behinderung vom Eintritt des Hindernisses bis zur Fortsetzung der Reise zu entrichten. Die DBR und der Auftraggeber sind - ausgenommen im Fall der Überwinterung - innerhalb 7 Tagen nach Eintritt, aber vor Behebung des zeitweiligen Hindernisses, berechtigt, den Rücktritt vom Frachtvertrag zu erklären. Unbeschadet der bis zu diesem Zeitpunkt entstandenen Liegegelder sind der DBR im Falle des Rücktrittes die Kosten der Vorbereitung der Reise, die Kosten der etwaigen Wiederausladung und für den zurückgelegten Teil der Reise Distanzfracht zu vergüten. Die DBR ist während der Dauer des zeitweiligen Hindernisses nicht zur Abnahme weiterer Güter verpflichtet.

(3) Rücktritt vom Frachtvertrag oder seine Außerkraftsetzung im Sinne des Absatzes (2) beschränken sich bei Konsekutivverträgen auf die jeweilige Einzelreise.

(4) Die Wiederausladung im Ladehafen oder in einem Zwischenhafen hat die DBR nur zu dulden, wenn die Güter greifbar sind und eine Möglichkeit zur Ausladung ohne Gefahr oder Nachteil für Schiff und übrige Ladung besteht. In allen Fällen, in denen vor Erreichen des Bestimmungshafens die Löschung erfolgt, hat die DBR, unbeschadet aller sonstigen Ansprüche, Anspruch auf Ersatz der mit der Wiederausladung zusammenhängenden Aufwendungen. Die Gefahr der Wiederausladung trägt derjenige, auf dessen Verlangen sie veranlasst wurde.

§ 11

Ablieferungshindernisse

(1) Obliegt die Ausladung der Güter dem Empfänger und den übrigen Ladungsbeteiligten, und wird sie nicht spätestens innerhalb von 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes am Löschplatz oder nach Ablauf der halben erlaubten Löschzeit begonnen oder wird sie auf sonstige Weise schuldhaft verzögert, so hat die DBR das Recht, die Güter ohne weiteres auf Kosten und Gefahr des Empfängers und der übrigen Ladungsbeteiligten selbst zu löschen oder löschen zu lassen und gemäß den nachfolgenden Bestimmungen zu hinterlegen oder zu übergeben, unbeschadet der Liegegeldansprüche der DBR.

(2) Ist der Empfänger nicht zu ermitteln, wird die Annahme der Güter oder die Zahlung der Forderungen, für die die Güter haften, verweigert oder ergibt sich ein sonstiges, von der DBR nicht zu vertretendes und nicht nur kurzzeitiges Ablieferungshindernis, gleichgültig welcher Art, so ist die DBR ohne weiteres befugt, die Güter auf Kosten und Gefahr des Empfängers und der übrigen Ladungsbeteiligten und Berechtigten selbst zu löschen oder löschen zu lassen und nach freier Wahl in einem öffentlichen oder privaten Lagerhaus einzulagern, in Leichter oder an Land zu legen oder einem Spediteur zu übergeben.

(3) Die vorstehenden Rechte stehen der DBR zu, gleichgültig aus welchem Grunde die Güter nicht abgenommen werden, ohne Rücksicht darauf, ob Annahmeverzug vorliegt und ohne vorausgegangene Mitteilung an den Auftraggeber oder Empfänger sowie ohne Einholen von Weisungen oder Inverzugsetzung oder irgendwelcher behördlicher/richterlicher Genehmigung und auch vor Ablauf irgendwelcher Liege-, Überliege- oder Wartezeiten. Die DBR wird, obwohl die Rechtspflicht hierzu ausgeschlossen ist, die Mitteilung an den Auftraggeber tunlichst vornehmen.

(4) Die Hinterlegung der Güter, das Legen derselben in Leichter oder an Land sowie deren Übergabe an einen Spediteur gilt als vorbehaltlose Ablieferung und Empfangnahme. Jegliche Haftbarmachung der DBR aus Frachtvertrag, Ladeschein/Konnossement sowie aus sonstigen Gründen erlischt mit dem Beginn der Löschung. Vorbehalten bleiben bestehende Zurückbehaltungs- bzw. Pfandrechte der DBR.

(5) Werden die Güter nicht binnen drei Monaten seit Hinterlegung abgenommen, so ist die DBR ohne vorausgegangene Mitteilung oder Androhung und ohne behördliche/richterliche Ermächtigung berechtigt, die Güter freihändig zu verkaufen oder öffentlich verkaufen bzw. versteigern zu lassen. Sind die Güter schnelltem Verderb ausgesetzt, oder erfordern sie Unterhalts- oder erhebliche Aufbewahrungskosten, oder deckt ihr Wert nach Schätzung der DBR die darauf haftenden

Kosten nicht, so ist die DBR sofort, d.h. ohne Einhaltung der Frist von drei Monaten, zum freihändigen Verkauf oder zum öffentlichen Verkauf bzw. zur Versteigerung der Güter berechtigt. Ist ein Verkauf, eine Versteigerung oder eine anderweitige Verwertung der Güter nicht möglich, ist die DBR unter Beibehaltung des Vorgenannten berechtigt, eine Vernichtung und/oder Entsorgung der Güter auf Kosten des Auftraggebers vorzunehmen.

§ 12 Fracht

(1) Die Fracht wird gemäß dem im Frachtvertrag vereinbarten Transportpreis berechnet. Für die Frachtberechnung nach Gewicht ist, soweit nicht ausdrücklich anders vereinbart, die im Frachtbrief/Ladeschein/Konnossement angegebene Menge verbindlich. Der Vermerk „ungefähr“ oder ein ähnlicher sowie Unbekanntklauseln sind für die Frachtberechnung ohne Wirkung. Sind Bruttogewicht, Maß, Menge oder Anzahl der Güter bei ihrer Löschung größer als in den Frachtdokumenten angegeben, so wird die Fracht hiernach berechnet. Bei Meinungsverschiedenheiten über das Gewicht ungewogen übernommener Güter behält sich die DBR das Recht vor, eine Verwiegung am Ablieferungsort auf Kosten der Ladungsbeteiligten vornehmen zu lassen.

(2) Der Frachtsatz versteht sich, sofern nicht anderes ausdrücklich schriftlich vereinbart ist, als reiner Satz frei gestaut Abgangsschiff bis frei Ankunftsschiff. Alle Kosten für Einladen, Stauen, Ausladen, Verholen, Sortieren, Bemustern, Messen, Zählen, Verwiegen, die Liegegelder, Zölle, Kanal- und Schifffahrtsabgaben, Kagebühren, Hafen-, Ufer-, Schleusen- und Brückengelder sowie Lotsengebühren, Überwachungskosten, Kosten für Gewichts- und Zustandskontrolle (wobei die DBR auch ohne Auftrag berechtigt ist) sowie alle übrigen Auslagen, Kosten und Gebühren werden, soweit nicht schriftlich ausdrücklich Abweichendes vereinbart ist, gesondert berechnet. Wenn die DBR ohne Auftrag eine Gewichts- oder Zustandskontrolle veranlasst, werden die daraus entstandenen Kosten nur gesondert berechnet, wenn aus dieser Kontrolle hervorgeht, dass die vom Empfänger oder Auftraggeber gemachten Angaben der Wirklichkeit nicht entsprechen.

(3) Bei der Frachtberechnung werden die Gewichte auf volle 100 kg aufgerundet, ebenso werden Geldbeträge auf 0,10 aufgerundet. Bei der Berechnung von Zulagen, Leichterkosten, Werftgeld, Ein- und Ausladespesen etc. werden angefangene 100 kg jeweils für volle 100 kg berechnet.

(4) Auftraggeber und Empfänger haften der DBR als Gesamtschuldner für Fracht, Fehlfracht, Liegegeld, Kleinwasser- oder andere Zuschläge, Kanal-, Schleusen-, Brücken- und Hafenabgaben sowie sonstige Nebenkosten und -forderungen aus dem Frachtvertrag. Der Auftraggeber wird durch die Auslieferung der Güter ohne Bezahlung von dieser Haftung in keinem Falle befreit. Der Empfänger übernimmt die gesamtschuldnerische Haftung dadurch, dass er die Auslieferung der Güter verlangt oder sonstwie darüber verfügt. Ist ein Konnossement mit dem Vermerk „Franko“ ausgestellt worden, haftet der Empfänger der Güter für die Kosten, die nach Antritt der Reise und Ausstellung des Konnossements entstanden sind.

§ 13 Kleinwasserzuschläge

(1) Während der Zeit niedriger Wasserstände erhöhen sich die vereinbarten Frachten um die jeweils schriftlich vereinbarten Kleinwasserzuschläge.

(2) Für die Fahrt auf Elbe, **Saale**, Oder, Rhein **mit seinen Nebenflüssen** und Donau gelten bei der DBR folgende Kleinwasserzuschläge:

1. Elbe, Saale und Oder

a) Für die Berechnung des Kleinwasserzuschlages gilt, soweit nicht anders festgelegt, die Fahrrinntiefe minus 20 cm oder Tauchtiefe für die zu durchfahrende Strecke am Tag der Fertigstellung der Beladung.

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

1,80 - 1,76 m	5 %
1,75 - 1,71 m	10 %
1,70 - 1,66 m	15 %
1,65 - 1,61 m	20 %
1,60 - 1,56 m	25 %
1,55 - 1,51 m	30 %
1,50 - 1,46 m	35 %
1,45 - 1,41 m	40 % usw. der Fracht

b) Die Abnahme- und Transportverpflichtung des Frachtführers erlischt bei einer Tauchtiefe von 1,40 m (Fahrrinntiefe 1,60 m).

2. Rhein

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

aa) im Verkehr unterhalb Kölns (incl.) bei einem Kölner Pegel von:

2,00 - 1,91 m	10 %
1,90 - 1,81 m	20 %
1,80 - 1,71 m	30 % usw. der Fracht

ab) im Verkehr mit Plätzen oberhalb Kölns sowie Plätzen an der Mosel, Saar, am Main, an der Donau und am Neckar bei einem Kauber Pegel von:

1,40 - 1,31 m	10 %
1,30 - 1,21 m	20 %
1,20 - 1,11 m	30 % usw. der Fracht

b) Bei einem Kölner Pegel von 1,60 m und darunter bzw. einem Kauber Pegel von 0,60 m und darunter erlischt die Transportverpflichtung. Der Frachtführer hat im Übrigen die Rechte aus §§ 14, 15.

3. Donau

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

aa) 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 % usw. der Fracht

ab) 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 % usw. der Fracht

b) die Abnahme- und Transportverpflichtungen des Frachtführers erlischt bei einem Pegel Pfelling von 3,70 m bzw. bei einem Pegel Kienstock von 2,10 m.

4. Der Berechnung der Kleinwasserzuschläge wird der niedrigste der obigen Wasserstände zu Grunde 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.

5. Hindernisse der Schifffahrt auf dem Oberrhein

a) 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-Ludwigsburg 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-Zuschlages.

b) Vorbehalten bleiben die Rechte aus § 10.

§ 14 Fehlfracht

(1) Die DBR hat Anspruch auf die halbe Fracht zuzüglich der entstandenen Mehraufwendungen, wenn

- a) bis zum Ablauf der Wartefrist keine Güter geliefert werden
- b) der Auftraggeber vor Antritt der Reise vom Frachtvertrag zurücktritt
- c) der Antritt der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist,

und die unter a) bis c) genannten Gründe von der DBR nicht zu vertreten sind.

(2) Die DBR hat Anspruch auf die volle bis zum Bestimmungsort ausbedungene Fracht, auch wenn

- a) bis zum Antritt der Reise die Ladung nur teilweise geliefert oder ein für Güter reservierter Raum nur zum Teil in Anspruch genommen wird
- b) der Auftraggeber oder Empfänger die Ausladung der Güter, auch bei Teilladungen, im Ablade- oder einem Zwischenhafen verlangt
- c) die Fortsetzung der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist
- d) die Reise nur teilweise ausgeführt wird, das Schiff untergeht oder sonstwie den Bestimmungsort nicht erreicht
- e) die Güter nach Einladung vor Reiseantritt oder während der Reise vernichtet, beschlagnahmt, eingezogen oder sonstwie wertlos werden oder untergegangen sind
- f) die Fortsetzung der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist,

und die unter a) bis f) genannten Gründe von der DBR nicht zu vertreten sind.

(3) Weist der Auftraggeber nach, dass die der DBR in den Fällen der Absätze (1) und (2) entstandenen Schäden und Einnahmeausfälle geringer sind, als die halbe bzw. volle Fracht, ist der Anspruch der DBR entsprechend begrenzt.

(4) Für die Geltendmachung von Fehlfrachtansprüchen ist nicht Voraussetzung, dass die Fahrzeuge bereitliegen oder dass die ungenügende Vertragserfüllung von den Ladungsbeteiligten zu verantworten ist. Der Anspruch auf Fehlfracht besteht auch dann, wenn das Hindernis als Folge einer der in den §§ 17, 18 und 20 genannten Ursachen, für welche die DBR nicht haftet, entstanden ist. Schadensersatz- und Liegegeldansprüche sowie Ansprüche auf Frachtzuschläge sowie Havarie-grosse-Beiträge und Ersatz sonstiger Mehraufwendungen bleiben vorbehalten.

(5) Auftraggeber und Empfänger können bei zeitweiliger Verhinderung der Reise nicht vom Frachtvertrag zurücktreten, es sei denn, die DBR hätte die Verhinderung zu vertreten und Auf-

traggeber bzw. Empfänger würde anderenfalls ein erheblicher Nachteil entstehen. Unter den gleichen Voraussetzungen ist die DBR auch nicht verpflichtet, Güter im Verladehafen wieder auszuladen; erklärt sich die DBR dennoch mit der Ausladung einverstanden, so gehen alle Kosten, insbesondere Liegegelder und Löschkosten, zu Lasten des Auftraggebers und Empfängers, die hierfür gesamtschuldnerisch haften.

(6) Die Löschung in einem Zwischenhafen kann nur verlangt werden, wenn die Güter greifbar sind und eine Möglichkeit zur Ausladung ohne Gefahr oder Nachteil für das Schiff und die übrige Ladung besteht. In diesen Fällen hat die DBR außer der Fehlfracht Anspruch auf die durch das Wiederausladen oder Löschen entstehenden Kosten und sonstigen Mehraufwendungen. Vorbehalten bleibt eine Wiederausladungsverweigerung gemäß § 418 Abs. 1 HGB.

(7) Unberührt von den Ansprüchen der DBR auf Fehlfracht bleiben weitergehende Schadenersatzansprüche.

§ 15

Zahlungsbedingungen

Rechnungen der DBR sind sofort zu begleichen. Zahlungsverzug tritt, ohne dass es einer Mahnung oder sonstiger Voraussetzungen bedarf, 14 Tage nach Zugang der Rechnung ein.

§ 16

Verbot der Abtretung und Aufrechnung

(1) Sämtliche Rechte, Ansprüche und Ersatzforderungen aus dem Frachtvertrag oder einem anderen Rechtsgrund, insbesondere aus unerlaubter Handlung gegen die DBR, können vorbehaltlich der Übertragbarkeit des Konnossements sowie der Übertragung auf die Versicherung ohne ausdrückliche Zustimmung der DBR nicht an Dritte abgetreten werden.

(2) Gegenüber sämtlichen Ansprüchen der DBR ist die Aufrechnung mit Gegenforderungen irgendwelcher Art aus dem Frachtvertrag oder aus sonstigen Rechtsgründen seitens des Auftraggebers, Empfängers oder sonstiger Zahlungspflichtiger ausgeschlossen, es sei denn, die Gegenforderungen sind unbestritten oder rechtskräftig festgestellt. Gleiches gilt für die Geltendmachung von Zurückbehaltungsrechten oder sonstiger Zahlungsverweigerungsrechte.

§ 17

Zurückbehaltungs- und Pfandrecht

(1) Die DBR hat wegen aller fälligen und nicht fälligen Forderungen, die ihr aus dem Frachtvertrag oder Ladeschein (Konnossement) zustehen, insbesondere hinsichtlich von Fracht- und Liegegeldern, Zollgeldern und anderen Auslagen sowie aus auf die Güter geleisteten Vorschüssen, ein Pfand- und Zurückbehaltungsrecht an den in ihrer Verfügungsgewalt befindlichen Gütern oder sonstigen Werten. Das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht geht nicht über das gesetzliche Pfand- und Zurückbehaltungsrecht hinaus.

(2) Die DBR darf ein Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht wegen Forderungen aus anderen mit dem Auftraggeber abgeschlossenen Verträgen nur ausüben, so wie sie unbestritten sind oder wenn die Vermögenslage des Auftraggebers die Forderung der DBR gefährdet.

(3) Zur weiteren Sicherheit bestellt der Auftraggeber hiermit ausdrücklich zugunsten der DBR an allen genannten Gütern sowie an den Frachtdokumenten ein rechtsgeschäftliches Pfand- und Vorzugsrecht, soweit nicht bei Übernahme der Güter in den Gewahrsam der DBR Rechte Dritter voranstellen. Der Auftraggeber der DBR verpflichtet sich, andere Berechtigte auf das rechtsgeschäftliche Pfand- und Vorzugsrecht der DBR hinzuweisen.

(4) An die Stelle der in § 1234 BGB bestimmten Frist von einem Monat tritt in allen Fällen eine solche von zwei Wochen.

(5) Ist der Auftraggeber in Verzug, so kann die DBR nach erfolgter Verkaufsandrohung von den in ihrem Besitz befindlichen Gütern und Werten eine solche Menge, wie nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen zur Befriedigung erforderlich ist, freihändig verkaufen.

(6) Für den Pfand- oder Selbsthilfeverkauf kann die DBR in allen Fällen eine Verkaufsprovision vom Nettoerlös in Höhe von ortsüblichen Sätzen berechnen.

(7) Sind die Güter, an denen ein Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht geltend gemacht wird, schnellem Verderb ausgesetzt, ist die DBR berechtigt, diese Güter ohne gerichtliches Verfahren, insbesondere unter Befreiung von den gesetzlichen Pfandverkaufsvorschriften, und ohne vorherige Anzeige an die Ladungsbeteiligten zu verkaufen oder verkaufen zu lassen. Gleiches gilt bei Gefahr im Verzug.

§ 18

Haftung der DBR als Frachtführer

Soweit nicht zwingende gesetzliche Regelungen entgegenstehen, bestimmt sich die Haftung der DBR als Frachtführer auf Grund der nachstehenden Bestimmungen.

(1) Die DBR haftet als Frachtführer für den Schaden, welcher seit der Übernahme des Gutes an Bord des Schiffes bis zum Beginn der Löschung des Gutes durch Verlust oder Beschädigung des Gutes entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.

(2) Die DBR haftet für den aus der Verspätung in der Ablieferung der Güter entstandenen Schaden nur, wenn eine Beförderungs- oder Ablieferungsfrist schriftlich vereinbart worden ist. Auch in diesem Fall ist die Haftung ausgeschlossen, wenn die DBR nachweist, dass die Verspätung auf einer Ursache beruht, für welche sie nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen von ihrer Haftung befreit ist.

Bei Verspätungs- oder sonstigen Schäden, die nicht im Zusammenhang mit dem Verlust oder der Beschädigung der Güter stehen, tritt die Haftung nur unter gleichen Voraussetzungen und Vorbehalten, wie im Falle von Verlust oder Beschädigung, ein. Die Haftung ist im Falle der Überschreitung der Lieferfrist auf einen Betrag bis zur dreifachen Höhe, sonst bis zur einfachen Höhe der geschuldeten Fracht beschränkt.

(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.

(4) Die DBR haftet nicht für den Schaden, der durch Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht des Schiffsführers gemäß § 7 des Binnenschiffahrtsgesetzes entstanden ist, soweit nicht der DBR eigener Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit nachweisbar zur Last fallen.

Die Haftung der DBR als Frachtführer ist insbesondere ausgeschlossen,

- wenn der Verlust oder die Beschädigung des Gutes aus einem mangelnden Zustand des Schiffes nebst Zubehör oder der Lade- bzw. Löscherätschaften entstanden ist, welcher trotz der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht zu entdecken war,
- wenn sie beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung der Güter durch einen Fehler bei der Führung oder Bedienung des Schiffes (einschließlich der Fahrzeuge zum Schleppen oder Schieben) durch den Schiffsführer oder eine andere im Dienst des Schiffes stehende Person oder durch einen Fehler bei der Zusammenstellung von Schleppzügen und Schubverbänden verursacht worden ist.

(5) Übernimmt die DBR selbst das Laden oder Löschen, haftet sie nicht für Schäden, die an Gütern durch Brechen oder sonstiges Versagen der Lade-, Löscher- und Hebewerkzeuge jeder Art, durch Brechen oder Zerreißen der Verpackungen sowie durch Abstürzen der Güter von den Hebewerkzeugen oder durch Einwirken der Umschlagvorrichtungen entstehen, es sei denn, der DBR fällt Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last. Sie und die von ihr für das Laden oder Löschen herangezogenen Mitarbeiter handeln bei Vornahme dieser Tätigkeiten als Erfüllungshelfen des Verladens oder Empfängers und werden ausschließlich auf dessen Risiko tätig.

(6) Die DBR haftet nicht für den Schaden, der den Gütern durch eine Bergung, Hilfeleistung oder durch sonstige oder versuchte Rettung von Leben oder Eigentum entstanden ist.

(7) Für die Haftung der DBR als Frachtführer gelten im Übrigen der § 427 des Handelsgesetzbuches und der § 7 des Binnenschiffahrtsgesetzes.

§ 19

Umfang der Haftung der DBR als Frachtführer

(1) Hat die DBR Schadensersatz zu leisten, so bestimmt sich dessen Umfang nach § 429 des HGB.

(2) Sofern die DBR für den Verlust der Güter verantwortlich ist, haftet sie für Manko (Mindermaß, Mindergewicht, Mindermenge) nur insoweit, als das Manko den vereinbarten oder üblichen oder den nach der Art der Güter angemessenen Prozentsatz übersteigt.

Unabhängig von dieser etwaigen Verpflichtung der DBR haben mehrere Auftraggeber oder Empfänger ein Manko bei losen Gütern gleicher Art, die in demselben Schiff oder Schiffsraum verladen sind, rätierlich untereinander zu verteilen.

(3) Der Umfang der Haftung der DBR bei Nichtübereinstimmung der Güter mit der im Ladeschein enthaltenen Bezeichnung bestimmt sich nach dem deklarierten Wert.

(4) Die von der DBR zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes wird auf 8,33 Rechnungseinheiten (Sonderziehungsrechte des internationalen Währungsfonds) für jedes kg des Rohgewichts der Sendung begrenzt.

Sofern sich auf Grund gesetzlicher Vorschriften niedrigere Haftungshöchstbeträge ergeben, gelten diese. Unberührt bleibt zudem das Recht der DBR, sich auf eine weitergehende Haftungsbeschränkung zu berufen, wenn das anwendbare Recht dies zulässt.

Für die Berechnung des Sonderziehungsrechtes (SZR) gilt § 431 Abs. 4 HGB.

(5) Soweit im grenzüberschreitenden und internationalen Verkehr keine zwingenden gesetzlichen Bestimmungen entgegenstehen, ist die Haftung der DBR in jedem Fall auf den Betrag von höchstens 7,50 € pro 100 kg verlorener oder beschädigter Güter beschränkt. Insgesamt haftet die DBR keinesfalls mit einem höheren Betrag als dem Höchsthaftungsbetrag, der sich auf Grund des Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 25.08.1998 ergibt.

§ 20

Verwirkung der Ersatzansprüche

(1) Durch vorbehaltlose Annahme der Güter durch den Empfänger oder dessen Vertreter oder Beauftragten oder amtliche Stellen (z.B. Hafenbehörden oder Zoll) erlöschen alle Ansprüche gegen den Frachtführer infolge Verlust, Beschädigung, Verwechslung, Aufenthalt, Verspätung oder sonstiger Nachteile. Vorbehalte sind schriftlich und unter genauer Angabe der Art oder des Umfanges des Schadens geltend zu machen, und zwar bei äußerlich erkennbaren Mängeln zugleich mit der Annahme der Güter, und bei äußerlich nicht erkennbaren Mängeln sofort nach der Entdeckung, spätestens jedoch binnen 3 Werktagen seit der Annahme der Güter, wobei der Tag der Annahme mitgerechnet wird. Allgemeine Vorbehalte sowie verspätete Vorbehalte sind unwirksam. Bei der Geltendmachung von Vorbehalten erst nach Annahme der Güter hat der Anspruchsteller zudem nachzuweisen, dass der Mangel in der Zeit zwischen der Übernahme der Güter zum Transport und deren Ablieferung entstanden ist. Die Weigerung, Zahlungsansprüche der DBR zu begleichen, gilt nicht als Vorbehalt und ist ohne Wirkung für das Erlöschen der Ersatzansprüche.

(2) Soweit für den innerdeutschen Verkehr den in Absatz 1 aufgeführten Regelungen zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, gelten diese.

§ 21

Haftung der DBR als Spediteur und Lagerhalter

Soweit die DBR als Spediteur und/oder Lagerhalter tätig wird, gelten ergänzend die Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp), jeweils neueste Fassung.

(1) Die Haftung der DBR bei Verlust oder Beschädigung des Gutes (Güterschaden) ist mit Ausnahme der verfügbaren Lagerung der Höhe nach begrenzt

a) auf €5,00 für jedes Kilogramm des Rohgewichtes der Sendung;

b) bei einem Schaden, der an dem Gut während des Transports mit einem Beförderungsmittel eingetreten ist, abweichend von a) auf den für diese Beförderung gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbetrag;

c) bei einem Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung, abweichend von a) auf zwei SZR für jedes Kilogramm;

d) in jedem Schadenfall höchstens auf einen Betrag von €1 Mio. oder zwei SZR für jedes Kilogramm, je nach dem, welcher Betrag höher ist.

(2) Sind nur einzelne Packstücke oder Teile der Sendung verloren oder beschädigt worden, berechnet sich die Haftungshöchstsumme nach dem Rohgewicht

- der gesamten Sendung, wenn die gesamte Sendung entwertet ist;
- des entwerteten Teils der Sendung, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist.

(3) Die Haftung der DBR für andere als Güterschäden, mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut, ist der Höhe nach begrenzt auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, höchstens auf einen Betrag von €100.000,00 je Schadenfall. Die §§ 431 Abs. 3, 433 HGB bleiben unberührt.

(4) Die Haftung der DBR ist in jedem Fall, unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, begrenzt auf €2 Mio. je Schadenereignis oder zwei SZR für jedes Kilogramm der verlorenen und beschädigten Güter, je nach dem, welcher Betrag höher ist, bei mehreren Geschädigten haftet die DBR anteilig im Verhältnis ihrer Ansprüche.

(5) Für die Berechnung des SZR gilt § 431 Abs. 4 HGB.

(6) Die Haftungsbegrenzung bei verfügbarer Lagerung ergibt sich aus Ziffer 24 ADSp. In diesem Rahmen ist die Haftung der DBR in jedem Fall, unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, **auf €2 Mio. je Schadenereignis** begrenzt.

§ 22 Verjährung

Soweit nicht zwingende gesetzliche Regelungen entgegenstehen, verjähren sämtliche Ansprüche gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen und Erfüllungsgehilfen innerhalb von 6 Monaten vom Zeitpunkt der Entstehung des Anspruchs, spätestens jedoch vom Zeitpunkt der Ablieferung des Gutes. Im Falle des Verlustes beginnt die Verjährung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen.

§ 23 Versicherung

(1) Die DBR besorgt die Versicherung des Gutes bei einem Versicherer ihrer Wahl, wenn der Auftraggeber sie vor Übergabe der Güter beauftragt. Kann die DBR wegen der Art der zu versichernden Güter oder aus einem anderen Grund keinen Versicherungsschutz eindecken, teilt sie dies dem Auftraggeber unverzüglich mit. Die DBR ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Versicherung des Gutes zu besorgen, wenn dies im Interesse des Auftraggebers liegt. Die DBR darf in den in Ziff. 21.2 ADSp geregelten Fällen vermuten, dass die Eindeckung einer Versiche-

rung im Interesse des Auftraggebers liegt.

(2) Die DBR besorgt Versicherungsdeckung lediglich als Vermittlerin auf Kosten und Gefahr des Auftraggebers und unter Ausschluss jeglicher Haftung.

(3) Die Speditionshaftungsversicherung der DBR richtet sich nach Ziff. 29 ADSp.

§ 24 Große Haverei

(1) Große Haverei sind gemäß § 78 des Binnenschiffahrtsgesetzes alle Schäden, welche einem Schiff oder der Ladung desselben oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden einschließlich des Verlustes der Fracht für aufgeopferte Güter, desgleichen die Kosten, welche zu dem bezeichneten Zweck von dem Schiffer oder nach seiner Anweisung von einem der Ladungsbeteiligten aufgewendet werden. Für die Große Haverei müssen die Voraussetzungen nach den Rhein-Regeln IVR 1979 erfüllt sein.

Die Anwendung der Bestimmungen über Große Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass die Gefahr infolge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Beteiligten herbeigeführt ist.

(2) Es gilt als vereinbart, dass Überwinterung im Lade-, Bestimmungs- oder einem anderen Hafen oder während der Reise einen Fall Großer Haverei darstellt. In diesem Falle gehören zur Großen Haverei alle Personenaufwendungen für die Schiffsmannschaft bis zu deren evtl. Entlassung, die im Ermessen der DBR steht; ferner die Kosten für die Bewachung, etwa erforderliche Ladungsbehandlung, Eisbrecher, Enteisung, Verholen und dergleichen nach Ermessen der DBR oder des Schiffsführers.

(3) Die Große Haverei wird von Schiff und Ladung gemeinschaftlich getragen; die Havereiverteilung tritt jedoch nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung, und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder teilweise wirklich gerettet worden sind.

Vergütungen und Beiträge werden gemäß den Rhein-Regeln vorbehaltlich nachfolgender Bestimmungen berechnet.

Die Ladung hat einschließlich der Fracht bis zum Bestimmungsort beizutragen. Auch diejenigen Güter, die während einer Überwinterung vor Erreichen des Bestimmungsortes bezogen werden, haben zur Großen Haverei beizutragen. Vergütungsberechtigt sind bei Überwinterung auch die Bewachungskosten. Vorbehaltlich bleibt der Anspruch auf Liegegelder.

(4) Gegenüber dem Anspruch der DBR auf Zahlung von Haverei-Einschüssen oder Haverei-Vergütungen und/oder Ausstellung von Haverei-Verpflichtungsscheinen können Einwendungen, die mit Ursache oder Verschulden hinsichtlich des der Großen Haverei zu Grunde liegenden Ereignisses zusammenhängen oder gegen die Annahme eines Falles von Großer Haverei, dem Grunde nach nicht erhoben werden.

(5) Die Dispache wird nach Wahl der DBR von ihr selbst oder durch einen von ihr bestimmten Dispacheur und an dem von der DBR bestimmten Orte aufgemacht.

(6) Auftraggeber und Empfänger haften der DBR persönlich und als Gesamtschuldner für alle auf ihre Güter entfallenden Beiträge zur Großen Haverei unbeschadet ihrer dinglichen Haftung gemäß § 89 des Binnenschiffahrtsgesetzes. Die DBR ist berechtigt, einen Revers einzufordern und einen Kosteneinschuss zu verlangen.

(7) Die DBR darf die Auslieferung der nach ihrer Beurteilung zur Großen Haverei voraussichtlich beitragspflichtigen Güter abhängig machen von dem Nachweis des Wertes der Güter und nach ihrer Wahl von der Entrichtung eines von ihr der Höhe nach zu bestimmenden Bareinschusses oder der Stellung einer Garantie einer erstklassigen Bank sowie der Zeichnung eines Verpflichtungsscheines hinsichtlich der persönlichen Haftung.

(8) In allen Fällen, in welchen die Haftung der DBR gemäß diesen Geschäftsbedingungen ausgeschlossen oder beschränkt ist, haftet sie nicht, auch nicht bei von ihren Hilfspersonen verschuldeter Gefahr für die von den Ladungsbeteiligten geleisteten Beiträge zur Großen Haverei. Die Ladungsbeteiligten sind nicht berechtigt, die Zahlung der auf sie entfallenden Beiträge zu verweigern oder mit geltend gemachten Schadensersatz- oder Regressansprüchen zu verrechnen; dergleichen bleibt in diesen Fällen der Anspruch der DBR aus Vergütung aus der Großen Haverei bestehen. Ein Verschulden der DBR oder ihrer Hilfspersonen, welches die Verteilung der Schäden der Großen Haverei ausschließen oder eine Ersatzpflicht der DBR für die geleisteten Beiträge bewirken sollte, ist von demjenigen zu beweisen, welcher diesen Umstand geltend macht.

(9) Im Übrigen gelten die Rhein-Regeln und - soweit die Regeln keine einschlägigen Bestimmungen enthalten - die §§ 78 bis 89 des Binnenschiffahrtsgesetzes.

§ 25 Rechtswahlklausel

Für alle Verträge mit der DBR gilt ausschließlich deutsches Recht.

§ 26 Gerichtsstand/Schiedsgericht

(1) Gerichtsstand für alle Streitigkeiten ist Berlin-Friedrichshain.

(2) Bei allen Streitigkeiten kann die DBR verlangen, dass unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges ein Schiedsgericht angerufen wird. Den Sitz des Schiedsgerichts kann die DBR bestimmen, soweit dies für den Vertragspartner zumutbar ist. Die Entscheidung des Schiedsgerichts ist endgültig. Im Übrigen gelten die Vorschriften der deutschen Zivilprozessordnung.

§ 27 Salvatorische Klausel

Ist eine Bestimmung ungültig, wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen hiervon nicht berührt.

An die Stelle einer unwirksamen Bestimmung tritt die gesetzlich zulässige Bestimmung, die dem Parteiwillen am nächsten kommt.

Deutsche Binnenreederei AG

Frachtbrief Original



Postfach 35 07 21 10216 Berlin
Revaler Straße 100 10245 Berlin
Telefon: (030) 29 376 449
Fax: (030) 29 376 166

Der Schiffsführer ist verpflichtet, uns jeden außergewöhnlichen Aufenthalt sofort fernmündlich zu melden.

Blatt 3 gelb = mit Schiff an Empfänger
Blatt 4 blau = mit Schiff als Löscheintragung Abt. Schiffahrt

Verteiler: Blatt 1 rot = Abt. Schiffwert DSR
Blatt 2 grün = verteilt beim Absender

Vorschriften des Absenders der Weiterbeförderung

Absender:	Schiffsname/Reg.-Nr.:
Ladehafen:	Eigner:
Empfänger:	Schiffsführer:
Löschhafen:	Tiefgang leer: Tiefgang beladen:
Verfügungsberechtigter, Meldeadresse	voraussichtl. Eintreffen:
	Frankaturvermerk:
	Frachtzähler:

Markierung und Nummer	Anzahl und Art der Verpackung Bezeichnung der Gutart	Güter-Nr.	Güter-Kl.	angegebenes Bruttogewicht kg

Wir arbeiten nur aufgrund unserer Verlade- und Transportbedingungen und hinsichtlich der von uns betriebenen Speditionsgeschäfte ausschließlich aufgrund der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) neueste Fassung.

Vermerke:

Im Ladehafen

gemeldet: _____

Ladebeginn: _____

Ladeende: _____

Überliegegeld: _____

Im Löschhafen

gemeldet: _____

Löschbeginn: _____

Löschende: _____

Überliegegeld: _____

für den/der Absender: _____

Unterschrift/Stemp

,den: 20

Schiffsführer: _____

für den/der Empfänger: _____

Unterschrift/Stemp

,den: 20

Deutsche Binnenreederei AG

Revaler Str. 100 10245 Berlin
 Postfach 35 07 21 10216 Berlin

Telefon: 030 29376-0
 Telefax: 030 29376-201
 E-Mail: dbr@binnenreederei.de
 www.binnenreederei.de

Original-Ladeschein

Motorschiff	Tragfähigkeit	to, Schiffsführer

Empfangen von		

zur Beförderung von	nach	

Inhalt nach Angaben des Verladers		angegebenes Bruttogewicht (kg)

Frankaturvermerk	Güter-Nr.	Güter-Klasse

Empfänger	Meldeadresse	

Es wurden	Original und	Kopie-Ladescheine ausgestellt, die jedoch nur für einen Ladeschein gelten.

Bei Order-Ladescheinen erfolgt die Auslieferung der Sendung nur gegen Rückgabe des ordnungsgemäß gierten Original-Ladescheins.

Unverantwortlich hinsichtlich Beschaffenheit, Qualität, Angaben des Absenders über Maß, Stückzahl, Gewicht und Inhalt, Wert, Zeichen und Nummern der übernommenen Ladung sowie für Zustand und Art der Verpackung.

Für die Übernahme des Transportes gelten die Verlade und Transportbedingungen der Deutschen Binnenreederei AG.

Der Schiffer ist verpflichtet, jeden außergewöhnlichen Aufenthalt sofort fernmündlich oder telegrafisch zu melden.

 Ort/Datum

 Unterschrift des Schiffers oder für denselben