

**Allgemeine Geschäftsbedingungen**  
**Jaegers Shipping B.V.**

## **Inhaltsverzeichnis**

Artikel 1 – Definitionen	S. 3
Artikel 2 – Anwendungsbereich	S. 3
Artikel 3 – Anwendbares Recht	S. 4
Artikel 4 – Umschreibung und Empfang der Güter	S. 4
Artikel 5 – Laden	S. 5
Artikel 6 – Verzögerung bei der Beladung	S. 6
Artikel 7 – Wahl der Schiffe und Routen, Recht auf Umschlag und teilweises Löschen	S. 7
Artikel 8 – Entfallen der Übernahme- und Transportpflicht	S. 7
Artikel 9 – Lade- und Löschzeiten und Liegegeld	S. 9
Artikel 10 – Ablieferungshindernisse, Lagerung- und Notverkauf	S. 10
Artikel 11 – Bestimmungsort, Löschen	S. 11
Artikel 12 – Haftung des Frachtführers	S. 12
Artikel 13 – Haftung des Absenders	S. 12
Artikel 14 – Versicherung	S. 13
Artikel 15 – Transportdokumente	S. 13
Artikel 16 – Gegenseitige Mitwirkung bei Schaden	S. 13
Artikel 17 – Havarie Grosse	S. 14
Artikel 18 – Fracht, Fehlfracht	S. 14
Artikel 19 – Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des Frachtführers	S. 16
Artikel 20 – Verrechnungsverbot / Abtretungsverbot	S. 16
Artikel 21 – Bezahlung	S. 17
Artikel 22 – Heilung	S. 17
Artikel 23 – Zuständiges Gericht	S. 18
Artikel 24 – Sprachen	S. 18

# **Transportbedingungen Jaegers Shipping**

## **Artikel 1 – Definitionen**

1. Frachtvertrag: jeder Vertrag, ungeachtet, wie dieser bezeichnet wird, in welchem ein Frachtführer sich verpflichtet, gegen Bezahlung von Fracht Güter zu transportieren über Binnengewässer;
2. Frachtführer: jeder, der selbst oder in dessen Namen ein Frachtvertrag mit einem Absender geschlossen ist;
3. Unterfrachtführer: jeder, dem die Ausführung des Transports - ganz oder teilweise - durch den Frachtführer anvertraut ist. Als Unterfrachtführer gilt auch derjenige, der den Transport – ganz oder teilweise – tatsächlich ausführt;
4. Absender: jede Person, die einen Frachtvertrag mit einem Absender schließt oder in deren Namen ein solcher Vertrag geschlossen ist;
5. Empfänger: die Person, die berechtigt ist, die Güter in Empfang zu nehmen;
6. Transportdokument: ein Dokument, durch welches ein Frachtvertrag und die Übernahme oder Verladung von Gütern durch einen Frachtführer bewiesen werden und welches in Form eines Konnossements oder Frachtbriefs oder eines anderen im Handel gebräuchlichen Dokuments abgefasst ist;
7. Ladungsinteressenten: Absender und Empfänger;
8. ist unter schriftlich zu verstehen, es sei denn, dass die Parteien etwas anderes vereinbart haben, auch die Situation, in der die Information übermittelt wird über elektronische, optische oder ähnliche Kommunikationsmittel, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Telegramme, Telefaxe, Telexe, elektronische Post oder elektronischen Datenaustausch (EDI), sofern die Information verfügbar bleibt für die spätere Einsichtnahme;
9. Güter: all dasjenige, das zum Transport als Ladung angeboten wird, mit Ausnahme von geschleppten oder geschobenen Fahrzeugen.

## **Artikel 2 – Anwendungsbereich**

Diese allgemeinen Geschäftsbedingungen sind Bestandteil aller Angebote für Verträge über den Transport flüssiger Ladung über Binnengewässer durch Jaegers Shipping, im Nachfolgenden auch zu bezeichnen als JS.

### **Artikel 3 – Anwendbares Recht**

Soweit diese Bedingungen keine besonderen Regelungen treffen, ist der CMNI Vertrag anwendbar, auch für den Transport innerhalb der Niederlande. Ergänzend zu diesen Bedingungen und dem CMNI ist niederländisches Recht anwendbar.

### **Artikel 4 – Umschreibung und Empfang der Güter**

1. Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtführer zeitgerecht die erforderlichen Informationen und begleitenden Dokumente bezüglich der Güter selbst und der Art der Güter einschließlich sämtlicher nach der staatlichen Aufsicht zu beachtenden nationalen und internationalen Vorschriften zur Förderung der Sicherheit und dem Schutz der Umwelt zu verschaffen und zeitgerecht alle über die Ladung und die Behandlung der Ladung erforderlichen Angaben zu machen von denen er weiß oder von denen er zu wissen hat, dass diese für den Frachtführer von Interesse sind.
2. Der Absender garantiert die Richtigkeit der Umschreibung der Güter und die Richtigkeit und Vollständigkeit der zur Verfügung gestellten Dokumentation. Er ist haftbar für alle aus der Unrichtigkeit der Angaben und Unvollständigkeit der Dokumentation folgenden direkten oder indirekten Verluste, Schäden und andere Nachteile sowie die entstandenen Kosten. Bei Unrichtigkeit der Umschreibung und dem Fehlen der erforderlichen Dokumentation kann der Frachtführer auf Rechnung der Ladungsinteressenten die Güter löschen, an Land setzen, zurücktransportieren oder in dringenden Fällen auch vernichten, ohne hierdurch selbst schadensersatzpflichtig zu werden.
3. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, aber berechtigt, zu kontrollieren, ob die zur Verfügung gestellte Dokumentation und/oder Information korrekt ist.

## Artikel 5 – Laden

1. Der Frachtführer wird die von ihm an Bord zu nehmende Höchstmenge bestimmen unter Inachtnehmung insbesondere des Wasserstandes, der Einrichtung des Schiffes und der öffentlich-rechtlichen Vorschriften.
2. Der Umfang, der an Bord übernommenen Ladung, wird nach Wahl des Frachtführers festgestellt mit einem Volumenmesser durch Messung des Unterschieds des Inhalts des Landtanks, durch Messung von Innenmaßen des Schiffes oder durch Messung der Eiche des Schiffes.
3. Der Absender ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das Schiff in dem für die Beladung angewiesenen Ort sicher anlegen, liegen, laden und abfahren kann.
4. Der Frachtführer ist verpflichtet, das Schiff ladebereit an der Ladestelle zur Verfügung zu stellen. Wenn das Schiff während der Beladung beschädigt wird oder Schäden verursacht, sind der Ablader und/oder Empfänger verpflichtet, diese Schäden oder dasjenige, was der Frachtführer in diesem Zusammenhang Dritten schuldet zu vergüten, es sei denn, der Absender beweist, dass der Schaden nicht verursacht wurde durch die Unsicherheit der Ladestelle oder ein Handeln oder Unterlassen durch Personal des Tankterminals.
5. Der Absender ist verpflichtet, die Güter an Bord des Schiffes zu laden. Der Frachtführer hat das Recht, Anweisungen zu geben hinsichtlich der Sicherheit, Fahrt oder zur Vermeidung von Schäden. Der Absender ist verpflichtet, diese Anweisungen zu befolgen.
6. Der Absender ist haftbar für Schäden am Schiff, welche durch die Beladung entstehen, es sei denn, dass dieser Schaden entstanden ist durch Schuld des Frachtführers.
7. Der Absender hat dem Frachtführer den Schaden zu ersetzen, den dieser erleidet, weil die vereinbarte Ladung - durch welche Ursache auch immer - nicht am vereinbarten Ort oder zur vereinbarten Zeit zu seiner Verfügung steht.

## **Artikel 6 – Verzögerung der Beladung**

1. Bis zu dem Moment, in dem die Güter ins Schiff geladen oder zur Verfügung des Frachtführers gestellt sind, hat der Absender das Recht, den Transportvertrag aufzulösen. Der Frachtführer hat bei einer solchen Auflösung das Recht auf Zahlung der vollen Fracht.
2. Sofern nach Ablauf der Zeit, innerhalb derer die Absender die Güter in das Schiff zu laden hatten, aus welchen Gründen auch immer, dann keine Güter in das Schiff geladen sind, hat der Frachtführer das Recht ohne Inverzugsetzung den Transportvertrag aufzulösen.
3. Sofern nach Ablauf der in Absatz 2 erwähnten Frist die vereinbarten Güter, aus welchen Gründen auch immer, nur teilweise in das Schiff geladen sind, hat dieser ohne vorhergehende Inverzugsetzung das Recht, den Vertrag auszulösen oder die Reise anzufangen. Wenn der Frachtführer im letztgenannten Fall die Reise antritt, bleibt der Absender verpflichtet, die vollständige Fracht zu zahlen.
4. Die in den Absätzen 2 und 3 genannten Auflösungen können erklärt werden durch mündliche oder schriftliche Mitteilung oder einen anderen Bericht, durch den der Empfang glaubhaft gemacht werden kann. Der Vertrag endet im Moment des Empfangs der Auflösungserklärung, aber nicht vor dem Löschen der Güter.
5. Wenn der Absender vor Ablauf der in Absatz 2 genannten Frist die vollständige Fracht an den Frachtführer zahlt, ist dieser auf Ersuchen des Absenders verpflichtet, die Reise mit einem Teil der vereinbarten Güter anzutreten. Der Frachtführer hat das Recht, anstatt der fehlenden Güter andere Güter mitzutransportieren, ohne dass er verpflichtet ist, die Fracht, die er für den Transport dieser Güter empfängt, zu verrechnen mit der durch den Absender zu zahlenden Fracht.
6. Diese Vorschrift ist nicht anwendbar auf Zeitbefrachtungsverträge.

## **Artikel 7 – Wahl der Schiffe und Routen, Recht auf Umschlag und teilweises Löschen**

1. Der Transport wird ausgeführt mit Schiffen, die hierzu durch den Frachtführer angewiesen werden. Der Frachtführer kann auch andere Frachtführer zur Ausführung des Transports einschalten.
2. Der Frachtführer ist nicht dazu verpflichtet, die Güter in einer bestimmten Reihenfolge, über eine bestimmte Route oder mit einem speziellen Schiff zu transportieren. Die Güter sind zu transportieren innerhalb der Frist, die von einem sorgfältigen Frachtführer zu erwarten ist, unter Berücksichtigung der Umstände der Schiffsreise und ausgehend von einer unbehinderten Fahrt.
3. Der Frachtführer hat das Recht, die Güter ganz oder teilweise umzuschlagen in andere Schiffe, in Leichter zu laden oder zu löschen und/oder in Landtanks zu lagern, soweit dies unter den Umständen im Interesse des Schiffs oder der Ladung notwendig erscheint. Die Ladungsinteressenten haften dem Frachtführer gesamtschuldnerisch für hierdurch entstehende zusätzliche Kosten, soweit die in Rede stehenden Maßnahmen nicht wegen Schuld des Frachtführers erforderlich waren.
4. Der Umschlag in Leichter, Laden oder Löschen in Schiffe oder Landtanks sowie der Umschlag geschehen namens und für Rechnung und Risiko der Ladungsinteressenten.
5. In den Fällen der Absätze 3 und 4 ist es die Verantwortlichkeit der Ladungsinteressenten, eine ununterbrochene Versicherungsdeckung zu gewährleisten.

## **Artikel 8 – Entfallen der Übernahme- und Transportpflicht**

1. Die Übernahme- und Transportpflicht auf jeder Wasserstraße entfällt ohne Weiteres ungeachtet, ob die Güter bereits übernommen oder geladen sind und die Reise schon angefangen hat, wenn im allgemeinen Sinn oder speziell für das Schiff, das die Güter geladen hat, die folgenden Ereignisse oder Umstände auftreten:

- a) höhere Gewalt, Krieg, Bürgerkrieg, Mobilisierung, militärische Aktionen, Aufreure, terroristische Anschläge, Sabotage, Streiks, Ausschließung, Blockaden, innere Unruhen;
  - b) Maßnahmen und Eingriffe von Behörden, Ein-, Aus- und Durchfuhrbeschränkungen oder Verbote, Pfändungen und Einzug, es sei denn, dass der Frachtführer diese Umstände durch seine Schuld verursacht hat;
  - c) Blockaden der Schifffahrt, von welcher Art auch immer, Schifffahrtsunfälle, Störungen oder Betriebsunterbrechungen in Schleusen, Kanälen, Häfen oder anderen Schifffahrtseinrichtungen, Verkehrsstörungen, Behinderungen des Verkehrs in Seehäfen oder Sperrung der Schifffahrt, es sei denn, der Frachtführer hat diese Umstände durch seine Schuld verursacht;
  - d) Naturkatastrophen, Hochwasser, Überströmungen, Eisbildung und Eisgefahr.
2. Während der Dauer eines dieser Umstände und bis höchstensfalls vierzehn Tage danach, hat der Frachtführer das Recht, für alle Verzögerungen der Reise eine Entschädigung für den Nutzungsverlust zuzüglich der Kosten für besondere Maßnahmen in Rechnung zu bringen sowie nach seiner Wahl:
- a) es sei denn, den Transport auszuführen und für die gesamte vereinbarte Transportstrecke einen Frachtzuschlag zu berechnen und alle im Vergleich mit der normalen Ausführung des Auftrags entstehenden Mehrkosten zu Lasten der Güter zu bringen, wobei der Absender und der Empfänger gesamtschuldnerisch haften für die Mehrkosten;
  - b) oder den Vertrag, ohne dass hierfür eine Inverzugsetzung erforderlich ist, aufzulösen und gemäß Artikel 18, Absatz 5, Fehlfracht in Rechnung zu stellen und bereits geladene Güter an einer ihm geeignet erscheinenden Örtlichkeit namens und für Rechnung und Risiko des Absenders und Empfängers zu löschen oder löschen zu lassen und einzulagern oder mit anderen Mitteln weiterzutransportieren. Alle durch das Löschen in einem Zwischenhafen, die Lagerung oder den weiteren Transport entstehenden Mehrkosten, Transportkosten und Unkosten sind für Rechnung der Ladungsinteressenten.

3. Der Frachtführer hat die vorbezeichneten Rechte auch, wenn er es unterlassen hat, den Absender und/oder Empfänger zu informieren, dass ein solches Ereignis eingetreten ist.
4. Wird die Ausführung der Reise durch andere Umstände als die in Absatz 1 dieses Artikels genannten, für die der Frachtführer gemäß diesen Bedingungen nicht einzustehen hat, dauerhaft verhindert, dann tritt der Transportvertrag außer Kraft, ohne dass die eine Seite der anderen Seite gegenüber zum Schadenersatz verpflichtet ist. Die Kosten des Löschens von bereits geladenen Gütern trägt der Absender.
5. Als dauerhafte Verhinderung gilt insbesondere:
  - a) wenn das Schiff mit dem der Transport durchgeführt werden sollte, verloren geht oder dermaßen beschädigt wird, dass es die Reise nicht ohne umfangreiche Reparaturen ausführen kann;
  - b) unter solchen Reparaturarbeiten sind insbesondere solche zu erachten, für die das vollständige Löschen der Ladung erforderlich ist;
  - c) wenn die zu transportierenden Güter verloren gehen.
6. Absender und Empfänger haften dem Frachtführer gesamtschuldnerisch für alle zusätzlichen Frachttage, Frachtzuschläge, Nutzungsverlust und andere Mehrkosten.

#### **Artikel 9 – Lade- und Löschzeiten und Liegegeld**

1. Vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen wird die Dauer der Lade- und Löschzeit sowie die Höhe des Liegegeldes berechnet nach der Lade- und Löschzeitenverordnung – BinSchLV – in der Fassung gültig zur Zeit der Ausführung des Transports.
2. Weitergehende Ansprüche auf Schadensersatz bleiben unberührt.

## **Artikel 10 – Ablieferungshindernisse, Lagerung- und Notverkauf**

1. Wenn die Güter durch den angewiesenen Empfänger nicht abgenommen werden oder dieser die Bezahlung der auf den Gütern lastenden Forderungen verweigert, andere Hindernisse vorliegen oder der Empfänger sich nicht meldet, hat der Frachtführer den Absender hierüber zu informieren und um Instruktionen zu ersuchen. Ist dies unter den gegebenen Umständen nicht durchführbar oder befindet sich der Absender in Verzug mit der Erteilung von Instruktionen oder kann die Ausführung der Instruktionen redlicherweise vom Frachtführer nicht erwartet werden, ist dieser berechtigt, die Güter zu lagern namens und für Rechnung und Risiko der Ladungsinteressenten in einem Landtank oder Leichter.
2. Wenn die Löschzeit überschritten ist, hat der Frachtführer das Recht, die Güter selbst für Rechnung und Risiko der Ladungsinteressenten zu löschen oder löschen zu lassen oder diese entsprechend einzulagern. Eventuelle Rechte des Frachtführers auf Liegegeld bleiben unberührt. Dies gilt gleichermaßen für weitere Ansprüche des Frachtführers auf Schadensersatz wegen Überschreitung der Löschzeit.
3. Die Lagerung der Güter in Leichtern oder Landtanks gilt als korrekte Ablieferung. Das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht des Frachtführers wird hierdurch nicht beeinträchtigt.
4. Werden die Güter innerhalb von zwei Monaten nachdem sie eingelagert sind, nicht abgenommen, hat der Frachtführer das Recht, ohne Ankündigung oder Ansage und ohne Verfügung oder gerichtliches Urteil die Güter freihändig oder öffentlich zu verkaufen oder zu versteigern. Wenn die Güter hohe Unterhalts- oder Lagerungskosten verursachen oder ihr Wert nach Einschätzung des Frachtführers die erforderlichen Kosten nicht deckt, hat der Frachtführer das Recht die Güter sofort zu verkaufen oder zu versteigern, ohne gebunden zu sein an die Frist von zwei Monaten.

## **Artikel 11 – Bestimmungsort, Löschen**

1. Die Ladungsinteressenten weisen einen geeigneten Löschartplatz an. Die für die Anweisung und Sicherheit der Ladestelle in Artikel 5 aufgenommenen Bestimmungen gelten entsprechend für die Anweisung und Sicherheit der Löschartstelle.
2. Die Ladungsinteressenten sind verpflichtet, dem Frachtführer vor Ankunft im Hafen Instruktionen für das Löschen und die Zollabfertigung zu erteilen. Bei Ausbleiben solcher Instruktionen hat der Frachtführer das Recht namens und für Rechnung der Ladungsinteressenten, sämtliche seinerseits für notwendig erscheinende Handlungen vorzunehmen.
3. Die Löschartbereitschaft des Schiffes kann zu jeder Zeit am Löschartplatz gemeldet werden.
4. Die Ladungsinteressenten haften gesamtschuldnerisch für Schäden, die durch Löschartarbeiten verursacht werden. Beruht der Schaden auf einem Fehler oder Nachlässigkeit des Frachtführers, so sind die Ladungsinteressenten nicht haftbar. Die in Artikel 5, Absätze 4 und 6, aufgenommenen Bestimmungen gelten entsprechend.
5. Das Schiff ist sauber und frei von Ladungsrückständen zu löschen. Wenn die Löschartstelle dieser Verpflichtung nicht nachkommt, hat der Frachtführer nach Reklamation das Recht, die Ladungsreste für Rechnung der Ladungsinteressenten zu entfernen oder entfernen zu lassen.
6. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet zu kontrollieren, ob das Schiff vollständig gesäubert und frei von Ladungsresten gelöscht ist. Der Absender ist daher jederzeit verpflichtet, den Frachtführer freizustellen bezüglich Verunreinigungsschäden an Ladung auf der nächstfolgenden Reise durch Vermengung mit Rückständen der Ladung. Ebenso ist der Absender gegenüber dem Frachtführer haftbar für sämtliche weiteren Schäden, die der Frachtführer erleidet, weil das Schiff nicht sauber und

frei von Ladungsresten ist, insbesondere Nutzungsverlust, Sachverständigen- und Reinigungskosten.

## **Artikel 12 – Haftung des Frachtführers**

Der Frachtführer oder Unterfrachtführer ist nicht haftbar für Schäden, verursacht

- a) durch Handeln oder Unterlassen des Schiffsführers, des Lotsen oder jeder anderen Person in Dienst auf dem Schiff oder von einem Schub- oder Schleppboot während der Navigation oder bei der Zusammenstellung oder Loskoppeln eines Schub- oder Schleppverbandes, wenn der Frachtführer seine Verpflichtungen gemäß Artikel 3, Absatz 3, CMNI hinsichtlich der Besatzung erfüllt hat, es sei denn, dass das Handeln oder das Unterlassen die Folge eines Versuchs war, den Schaden vorsätzlich zu verursachen oder leichtfertigen Verhaltens in dem Bewusstsein, dass ein solcher Schaden wahrscheinlich eintreten werde;
- b) durch Brand oder eine Explosion an Bord des Schiffes, ohne dass aufgezeigt werden kann, dass der Brand oder die Explosion durch Schuld des Frachtführers, des Unterfrachtführers oder ihrer Hilfspersonen oder Beauftragten oder durch einen Mangel am Schiff entstanden ist;
- c) durch Mängel an dem Schiff oder eines gemieteten oder gecharterten Schiffes, welche bestanden vor dem Anfang der Reise, wenn und soweit er beweist, dass diese Mängel, trotz Beachtung der nötigen Sorgfalt, vor Anfang der Reise nicht entdeckt werden konnten.

## **Artikel 13 – Haftung des Absenders**

Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtführer den Schaden zu ersetzen entstanden durch die Güter oder durch Material oder andere Sachen, welche der Absender, der Ablader oder Empfänger zur Verfügung stellt. Die Verpflichtung des Absenders zur Schadensersatzleistung ist ausgeschlossen, wenn der Schaden verursacht ist durch Schuld des Frachtführers. Wenn der Schaden verursacht ist durch Schuld von sowohl Absender als auch Frachtführer, dann sind beide haftbar für ihren Teil der Schuld.

## **Artikel 14 – Versicherung**

Ohne ausdrückliche schriftliche Weisung ist der Frachtführer nicht verpflichtet, die Güter gegen eventuelle Gefahren oder Risiken zu versichern.

## **Artikel 15 – Transportdokumente**

1. Transportdokumente dürfen nur namens JS unterzeichnet werden, wenn JS hierfür Zustimmung erteilt hat.
2. Wenn der Absender unter Verstoß gegen Absatz 1 Transportdokumente namens JS unterzeichnet und hierdurch eine Haftung von JS begründet wird, welche die Haftung nach diesen Transportbedingungen übersteigt, ist der Absender gehalten, JS gegen Forderungen Dritter freizustellen.

## **Artikel 16 – Gegenseitige Mitwirkung bei Schaden**

1. Der Frachtführer und die Ladungsinteressenten werden miteinander bei Schaden an oder Verlust der Güter, bei Schaden an den Einrichtungen des Tanklagers sowie bei Schäden am Schiff zusammenarbeiten zur Feststellung des Umfangs und der Ursache. Sowohl der Frachtführer als auch der Absender ist berechtigt, vor oder bei Ablieferung der Ladung eine gerichtliche oder außergerichtliche Untersuchung auszuführen hinsichtlich des Zustands und der Menge der Ladung und des Schadensumfangs. Der Absender, der eine Beschädigung oder eine Fehlmenge vermutet, ist berechtigt, vor oder bei der Ablieferung eine gerichtliche oder außergerichtliche Untersuchung durchzuführen bezüglich der Durchführung der Beladung und möglicher Ursachen, welche sich aus dem Zustand von Schiff und Ladung ergeben.
2. Der Frachtführer und die Ladungsinteressenten sind im Rahmen einer Untersuchung gemäß Absatz 1 verpflichtet, einander auf Anfrage Zugang zu gewähren zu Ladungsproben, Schiff und den Einrichtungen des Tanklagers.

## **Artikel 17 – Havarie-Grosse**

1. Bei Havarie-Grosse gelten die Havarie-Grosse Regeln der IVR zur Zeit der Übernahme der Güter zum Transport und abrufbar über [www.ivr.nl](http://www.ivr.nl).
2. Die Ladungsinteressenten sind verpflichtet zur sofortigen Bezahlung der Beiträge und/oder Vorschüsse ohne Berücksichtigung und Beeinträchtigung ihrer eventuellen Rechte unter dem Frachtvertrag auf Rückerstattung der zu zahlenden Beiträge. Sie sind gegenüber dem Frachtführer gesamtschuldnerisch haftbar für alle gemäß einer Dispache auf ihren Gütern ruhenden Beiträge zur Havarie-Grosse. Der Frachtführer hat das Recht, für diese Beiträge einen Revers und einen Kostenvorschuss zu verlangen. Ein Zurückbehaltungsrecht hinsichtlich der Beiträge zur Havarie-Grosse ist ausgeschlossen.
3. Das Recht auf Rückforderung der Ladungsinteressenten auf Rückzahlung von gezahlten Beiträgen zur Havarie-Grosse ist ausgeschlossen bei einem Havarie-Grosse Ereignis aufgrund nautischen Verschuldens im Sinne von Artikel 25, Absatz 2 lit. a, CMNI, durch Brand oder Explosion oder durch einen im Moment des Reiseantritts nicht erkennbaren Mangel am Schiff (Artikel 25 CMNI, Absatz 2 lit. b und c). Das Recht auf Rückforderung von gezahlten Beiträgen zu Havarie-Grosse verfällt in den vorbezeichneten Fällen nicht, soweit bei einem nautischen Verschulden die Rede ist von Schuld des Frachtführers gemäß Artikel 21, Absatz 1, CMNI oder bei Brand oder Explosion oder bei einem Mangel des Schiffes zur Zeit des Beginns der Reise ein Verschulden des Frachtführers vorliegt.

## **Artikel 18 – Fracht, Fehlfracht**

1. Vorbehaltlich besonderer Absprachen umfasst die Fracht den Transport im Zeitraum zwischen Übernahme und Ablieferung der Güter an Bord des Binnenschiffs. Die Fracht wird zumindest berechnet über die in den Frachtdokumenten aufgenommenen Bruttogewichte, Mengen oder Abmessungen der Güter. Werden in anderen Papieren höhere Gewichte oder Mengen genannt oder werden diese bestimmt durch Wiegung oder Kontrollen, dann sind diese

ausschlaggebend für die Frachtberechnung. Die Fracht ist fällig bei Ablieferung der Güter.

2. Die vereinbarte Fracht ist basiert auf freier und unbehinderter Schifffahrt. Sämtliche Mehrkosten und Ausgaben, die in Abweichung eines normalen Verlaufs der Schiffsreise entstehen, sind für Rechnung der Ladungsinteressenten, es sei denn, diese sind entstanden durch Schuld des Frachtführers.
3. Die Fracht basiert auf den zur Zeit des Abschlusses des Vertrags bestehenden Betriebskosten, Wechselkurse und hoheitlichen Abgaben. Jede außerordentliche Erhöhung, insbesondere der Treibstoffkosten, Löhne und hoheitlicher Abgaben während der Dauer der Ausführung des Frachtvertrags, gibt dem Frachtführer das Recht, die Fracht an die veränderten Umstände anzupassen oder, soweit es um noch nicht transportierte Partien geht, vom Vertrag zurückzutreten.
4. Der Absender haftet dem Frachtführer für die Fracht, Fehlfracht, Frachtzuschläge, Kosten, Unkosten, Abgaben und andere auf den Gütern ruhende Forderungen sowie für Liegegelder und entgangenen Gewinn. Der Absender wird durch Ablieferung der Güter ohne Bezahlung oder ohne Ausübung eines bestehenden Pfandrechts nicht befreit von dieser Haftung. Der Empfänger erklärt sich mit gesamtschuldnerischer Haftung einverstanden, indem er die Ablieferung der Güter verlangt oder anderweitig darüber verfügt.
5. Der Frachtführer hat das Recht auf volle Fracht, wenn:
  - a) die Ladung lediglich teilweise angeliefert wird;
  - b) Absender oder Empfänger das Löschen der Güter im Ladehafen oder in einem Zwischenhafen verlangen;
  - c) die Fortsetzung der Reise aus Gründen, die der Frachtführer nicht zu vertreten hat, dauerhaft oder zeitweise unmöglich ist oder die Reise nur teilweise ausgeführt wird oder
  - d) die Güter vernichtet, verloren gegangen, arrestiert, eingezogen, beschädigt, verschlechtert sind oder anderweitig ihren Wert verloren haben.

6. Nach Anfang der Reise kann der Absender Instruktionen erteilen, die Güter wieder im Ladehafen oder einem anderen entlang der Reiserstrecke gelegenen Hafen zu löschen. Wenn der Absender solche Instruktionen erteilt, ist er verpflichtet zur Bezahlung der vollen Fracht und sämtlicher Zusatzkosten, die dem Frachtführer hierdurch entstehen.

#### **Artikel 19 – Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des Frachtführers**

1. Der Frachtführer hat für alle auf dem Frachtvertrag basierenden Forderungen sowie für unstrittige Forderungen aus anderen, mit dem Absender geschlossenen Frachtverträgen, ein Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht an den Gütern. Das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht gilt auch für die begleitenden Dokumente.
2. Das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht besteht, solange der Frachtführer die Güter in seinem Besitz hat, insbesondere, solange er aufgrund des Konnossements oder des Lagerscheins hierüber verfügen kann.
3. Bei der Ausübung des Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrechts hat der Frachtführer das Recht, die Güter namens und für Rechnung und Risiko des Absenders und Empfängers zu löschen und an geeigneter Stelle einzulagern oder Sicherheit für seine Forderungen zu verlangen.
4. Dritte, die aufgrund des Konnossements oder des Frachtbriefs die Güter beanspruchen, erkennen durch den Empfang des Konnossements oder des Frachtbriefs oder durch Verfügung über solche Dokumente das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht des Frachtführers an, aber ausschließlich, soweit dies Bezug hat auf Forderungen, die sich beziehen auf den Transport gemäß der Bezeichnung im Konnossement.

#### **Artikel 20 – Verrechnungsverbot / Abtretungsverbot**

1. Absender und Empfänger sind nicht berechtigt durch den Frachtführer, gleichgültig aus welchem Rechtsverhältnis, zu verrechnen mit Forderungen des Frachtführers

und/oder bezüglich der Forderungen des Frachtführers ein Zurückbehaltungsrecht auszuüben.

2. Absender und Empfänger sind ohne schriftliche Zustimmung des Frachtführers nicht berechtigt, Forderungen gegenüber dem Frachtführer oder seiner Hilfspersonen an Dritte abzutreten, es sei denn, dass es um eine Abtretung an Transportversicherer geht, die den in Rede stehenden Transport versichert haben.

### **Artikel 21 – Bezahlung**

1. Die Zahlung hat innerhalb von vierzehn Tagen nach Rechnungsdatum zu erfolgen.
2. Wenn die Ladungsinteressenten einen ihrerseits geschuldeten Betrag nicht innerhalb der vorbezeichneten Frist zahlen, sind sie ohne Mahnung in Verzug. Mit Beginn des Tages, an dem die Ladungsinteressenten in Verzug sind, schulden sie JS Verzugszinsen in Höhe von 1,5% monatlich oder des Teils eines Monats, in dem der Verzug andauert. Sofern die Ladungsinteressenten sich gemäß dieser Bestimmung im Verzug befinden, schulden sie JS ab dem Verzugseintritt die außergerichtlichen Inkassokosten, welche Kosten festgesetzt werden auf 15% des Rechnungsbetrags, wobei weitergehende Schadensersatzforderungen von JS unberührt bleiben.
3. Alle Bezahlungen an JS sind zu leisten auf das hierzu durch JS anzuweisende Konto beziehungsweise auf eine durch JS mitgeteilte andere Zahlungsweise.

### **Artikel 22 – Heilung**

Soweit diese Bedingungen ganz oder teilweise gegen zwingendes Recht verstoßen, behalten diese Bedingungen im Übrigen ihre Geltung. Soweit der Inhalt, der mit zwingendem Recht unvereinbaren Vorschrift, überwiegend dem Inhalt einer anderen gültigen Bestimmung entspricht, ist diese andere Bestimmung insoweit als vereinbart zu erachten und kommt der gültigen Bestimmung die Wirkung der ersetzten Bestimmung zu.

## **Artikel 23 – Zuständiges Gericht**

1. Alle Streitigkeiten, einschließlich solcher, die nur durch eine Seite als Streitigkeit gesehen werden und die sich aus einem Vertrag ergeben, auf den diese Bedingungen ganz oder teilweise anwendbar sind oder auf Grund eines anderen Vertrags, welcher die Folge ist eines solchen Vertrags, werden vorbehaltlich des Rechts auf Beantragung einer einstweiligen Verfügung entschieden durch den für das Arrondissement Rotterdam zuständigen Richter.
2. Die Bestimmung in Absatz 1 lässt das Recht von JS unberührt, die Streitigkeit einem nach den allgemeinen Zuständigkeitsregeln zuständigen Gericht vorzulegen.

## **Artikel 24 – Sprachen**

Diese Transportbedingungen sind vorhanden auf Niederländisch, Englisch und Deutsch. Bei Zweifeln über die Auslegung ist der niederländische Text ausschlaggebend.