



Allgemeine Bedingungen für die Güterbeförderung mit einer
einzelnen Reise auf Binnenwasserstraßen
Kurzbezeichnung: 'BV 2016'

Unter der 1946 gegründeten Stichting Vervoeradres [Stiftung für Speditionsformalitäten] arbeiten folgende Organisationen zusammen:

evofenedex, Unternehmerverband für Logistik und Transport

CBRB, Büro für die Binnenschifffahrt

Koninklijke BLN-Schuttevaer, nationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt

Transport en Logistiek Nederland, der Unternehmerverband für den Güterverkehr

© 2019, Stichting Vervoeradres

Kein teil dieser publikation darf reproduziert und (oder) veröffentlicht durch druck, fotokopie, mikrofilm oder auf andere weise ohne die vorherige zustimmung des herausgebers.

Inhaltsverzeichnis

1	Begriffsbestimmungen	2
2	Bestimmungen zum Frachtvertrag und zum Charter-Vertrag	3
3	Absender und Frachtführer	3
4	Güter (Beschaffenheit)	4
5	Vereinbarte Anforderungen an das bereitzustellende Schiff	4
6	Das zur Durchführung des Frachtvertrags bereitgestellte Schiff	5
7	Lade- und Löschart, Lade- und Löschartelle und Bestellzeiten	6
8	Hafenvorschriften	7
9	Operative Planung	7
10	Kündigung des Frachtvertrags; Annahme der Reise	8
11	Laden und Löschen	9
12	Lade- und Löschartzeit, Überliegebübr und Überliegezeit	10
13	Vorbereitung der Reise	10
14	Auftretende Behinderungen und außergewöhnliche Einschränkungen der unbehinderten Schifffahrt	11
15	Kleinwasser	11
16	Finanzielle Aspekte	12
17	Schaden und Haftung	13
18	Zurückbehaltungsrecht	14
19	Versicherung	14
20	Sonstige Bestimmungen	15
	Anlage ('Musterl')	16

1 Begriffsbestimmungen

1.1 Die anschließenden Begriffsbestimmungen entsprechen dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt vom 22. Juni 2001 (Veröffentlichung in den Niederlanden: Trb. 2001, 124; Veröffentlichung in Deutschland: BGBl. II 2007 S. 298):

- **Frachtführer**
- **Ausführender Frachtführer**
- **Absender**
- **Empfänger**
- **Frachtkunde**
- **Güter**
- **Schriftlich**

1.2 Ergänzend zu Artikel 1.1 gelten folgende Begriffsbestimmungen:

Anfahrtsroute: Binnenwasserstraßen, die zum Erreichen der Ladestelle befahren werden.

ADN-Übereinkommen: Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, Genf, 26. Mai 2000 sowie aufgrund dieses Übereinkommens zur weiteren Ausarbeitung erstellte geltende Regelungen und Vorschriften.

CDNI-Übereinkommen: Übereinkommen über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt, Straßburg, 9. September 1996 sowie aufgrund dieses Übereinkommens zur weiteren Ausarbeitung erstellte geltende Regelungen und Vorschriften.

Charter-Vertrag: Schriftliche Wiedergabe des Frachtvertrags.

CMNI-Übereinkommen: Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt; Budapest, 22. Juni 2001.

ENI: einheitliche europäische Schiffsnummer für Binnenschiffe, Genf, 11.-13. Oktober 2006.

EURAL: europäische Abfallliste.

GMP+: das von GMP+ International entwickelte System zur Gewährleistung der Sicherheit von Futtermitteln.

Lade- und Löschort: Gemeinde oder Teil einer Gemeinde, in der geladen beziehungsweise gelöscht werden soll.

Lade- und Löschstelle: angegebene Stelle innerhalb des Lade- beziehungsweise Löschorts, an dem geladen beziehungsweise gelöscht werden soll.

Muster: als Anlage zu den BV 2016-Bedingungen beigelegtes – nicht in zwingender Form vorgeschriebenes – Beispiel eines Charter-Vertragsformulars auf Papier.

NVWA: Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (niederländische Lebensmittel- und Warenbehörde).

NSTR: Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, 1. Januar 1967.

Überliegezeit: Zeit nach Ablauf der Lade- und Löschzeit, die der Absender berechtigt ist, das Schiff gegen Entrichtung von Überliegegeld zum Laden, Stauen und Befestigen beziehungsweise Löschen anzuhalten.

Höhere Gewalt: Umstände, die eine sorgfältige Partei nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

Parteien: Absender und Frachtführer gemeinsam; Partei: einer von ihnen.

Schiff: Schiff, das zur Durchführung des Frachtvertrags zur Verfügung gestellt wurde.

Fahrtroute: zwischen der Ladestelle und der Löschstelle zu befahrende Binnenwasserstraßen.

Feld: ein Ausfüllfeld im Muster.

Frachtvertrag: Vertrag im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 des CMNI-Übereinkommens über die Güterbeförderung mit einer einzelnen Reise auf Binnenwasserstraßen unter Anwendung der BV 2016-Bedingungen.

2 Bestimmungen zum Frachtvertrag und zum Charter-Vertrag

- 2.1 Für den Frachtvertrag gilt die niederländische Rechtsordnung.
- 2.2 Falls das CMNI-Übereinkommen nicht automatisch auf den Frachtvertrag anwendbar ist, gilt unter Anwendung der Bestimmungen in Artikel 8:889 Absatz 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches (Burgerlijk Wetboek) als vereinbart, dass die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf den Frachtvertrag anwendbar sind.
- 2.3 Der Frachtvertrag kann Bestimmungen enthalten, die die BV 2016-Bedingungen ergänzen beziehungsweise ersetzen.
- 2.4 Falls eine Bestimmung im Frachtvertrag oder den BV 2016-Bedingungen gegen zwingende Bestimmungen des CMNI-Übereinkommens oder gegen zwingend niederländisches Recht verstößt, sind alle andere Bestimmungen weiterhin wirksam und werden die Parteien in Bezug auf die entgegenstehende Bestimmung nach bestem Wissen und Gewissen eine rechtlich zulässige Bestimmung vereinbaren, die der entgegenstehenden Bestimmung weitgehend entspricht. Unbeschadet der Verpflichtung für beide Parteien im vorangehenden Satz haftet keine Partei gegenüber der anderen Partei für Zahlungen, Unkosten oder Schaden infolge der Nichterfüllung irgendeiner Verpflichtung im Rahmen des Frachtvertrags, insofern sie infolge der entgegenstehenden Bestimmung entsteht.
- 2.5 Im Falle einer Abweichung oder Inkonsistenz zwischen den Bestimmungen im Frachtvertrag und (1) den BV 2016-Bedingungen oder (2) anderen geltenden, unverbindlichen Regelungen haben die Bestimmungen im Frachtvertrag Vorrang.
- 2.6 Der Charter-Vertrag enthält alle Vereinbarungen, die die Parteien beim Abschluss des Frachtvertrags in Bezug auf die Reise getroffen haben. Der Charter-Vertrag ersetzt alle früheren schriftlichen oder mündlichen Vereinbarungen und Verträge, die die Parteien in Bezug auf die Reise geschlossen haben.

3 Absender und Frachtführer

- 3.1 Der Absender wird mit Adress-, Kontakt- und Finanzdaten im Charter-Vertrag (Feld 1 des Musters) aufgeführt. Das gilt ebenfalls für seinen gesetzlichen Vertreter, der den Charter-Vertrag unterzeichnet (Feld 22 des Musters).

- 3.2 Der Frachtführer wird mit Adress-, Kontakt- und Finanzdaten im Charter-Vertrag (Feld 2 im Muster) aufgeführt. Das gilt ebenfalls für seinen gesetzlichen Vertreter, der den Charter-Vertrag unterzeichnet (Feld 23 des Musters).
- 3.3 Falls es sich bei den Gütern um Lebensmittel oder Futtermittelrohstoffe handelt, gewährleistet der Frachtführer, dass er (1) im entsprechenden Verzeichnis der NVWA eingetragen ist und dass er (2) die GMP+-Vorschriften erfüllt. Er gibt seine Registrierungsnummern zu (1) und (2) im Charter-Vertrag an (Feld 13c des Musters).
- 3.4 Falls es sich bei den Gütern um Abfälle handelt, geben der Absender und der Frachtführer ihre Registrierungs-codes in Bezug auf die Beförderung, Sammlung, den Handel oder die Vermittlung von Abfällen im Charter-Vertrag an (Feld 13d des Musters).

4 Güter (Beschaffenheit)

- 4.1 Der Absender vermerkt die korrekte Bezeichnung der Güter, die dazu gehörende NSTR-Güternummer und das Beförderungsgerät („Massengut“ unter Angabe der Schüttdichte, „Container“, „Palette“ usw.) im Charter-Vertrag (Felder 3a, 3b und 3c des Musters).
- 4.2 Falls Waschwasser mit Ladungsrückständen infolge der Bestimmungen des CDNI-Übereinkommens an eine in diesem Übereinkommen genannte Annahmestelle abgegeben werden muss, vermerkt der Absender den dazu gehörenden EURAL-Code im Charter-Vertrag (Feld 13b des Musters).
- 4.3 Falls es sich bei den Gütern um Abfälle handelt, vermerkt der Absender den dazu gehörenden EURAL-Code im Charter-Vertrag (Feld 13d des Musters).
- 4.4 Falls die Güter im Sinne des ADN-Übereinkommens gefährlich sind, vermerkt der Absender die folgenden in diesem Übereinkommen genannten Daten im Charter-Vertrag (Feld 13e des Musters): UN-Nummer, Transportbezeichnung, Klassifizierungscode und Verpackungsgruppe.
- 4.5 Falls Natur, Art, Zustand oder Beschaffenheit der Güter besondere Schutzmaßnahmen in Bezug auf die Umwelt, Arbeitsbedingungen oder das Schiff erfordert und diese Maßnahmen nicht in staatlichen Vorschriften geregelt sind, vermerkt der Absender diese Maßnahmen im Charter-Vertrag (Feld 13f des Musters).
- 4.6 Falls der Frachtführer infolge gesetzlicher Bestimmungen oder Vorschriften von Wasserstraßen- oder Hafenbetreibern zur Bereitstellung von Informationen über die im Schiff geladenen Güter verpflichtet ist, stellt er diese Informationen auf der Grundlage der vom Absender erteilten Angaben mit Sorgfalt bereit. Bei sonstigen Fragen an den Frachtführer bezüglich der im Schiff geladenen Güter verweist er auf den Absender.

5 Vereinbarte Anforderungen an das bereitzustellende Schiff

- 5.1 Die vereinbarte, vom Frachtführer bereitzustellende Ladekapazität wird im Charter-Vertrag angegeben (Feld 4b des Musters).
- 5.2 Falls die Güter eine Schüttdichte von weniger als 1000 kg/m³ haben und im Zusammenhang hiermit ergänzend zu Artikel 5.1 auch der vom Frachtführer bereitzustellende Inhalt des Laderaums oder der Ladetanks vereinbart wurde, wird dies im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 4c des Musters).

- 5.3 Die Schiffsräume müssen wasserdicht verschlossen werden können, es sei denn, die Beförderung in offenen Schiffsräumen oder an Deck entspricht den üblichen Handelsbräuchen. Falls die Parteien anderweitige Vereinbarungen getroffen haben, wird dies im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 4d des Musters).
- 5.4 Die vereinbarten Anforderungen, die die Schiffsräume beziehungsweise Ladetanks erfüllen müssen (Art, Ausführung, Abdeckung), werden im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 4e des Musters).
- 5.5 In Bezug auf den Reinheitszustand des Laderaums oder der Ladetanks gelten die Bestimmungen in den folgenden Unterabsätzen.
- 1 Falls Anforderungen in Bezug auf oder im Zusammenhang mit dem Reinheitszustand des Laderaums oder der Ladetanks vereinbart wurden und diese Anforderungen über den im CDNI-Übereinkommen vorgeschriebenen Entladungsstandard hinausreichen, werden diese Anforderungen im Charter-Vertrag vermerkt (Felder 14a und 14b des Musters).
 - 2 Falls Einheitstransport im Sinne von Anlage 2 Artikel 5.1 Buchstabe a des CDNI-Übereinkommens vereinbart wurde, (1) gewährleistet der Frachtführer, dass für die Beförderung, auf die sich der Frachtvertrag bezieht, Einheitstransport gilt und (2) vermerkt er dies im Charter-Vertrag (Feld 14c des Musters).
- 5.6 Falls sonstige Anforderungen an das Schiff vereinbart wurden, werden diese im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 4e des Musters).
- 5.7 Der Frachtführer ist berechtigt, ein Schiff mit einer größeren Ladekapazität oder einem größeren Laderaum als in Artikel 5.1 beziehungsweise 5.2 angegeben, bereitzustellen, sofern (1) der Absender dadurch nicht schlechter gestellt wird und (2) der Frachtführer ihm die dadurch entstehenden Kosten und den Schaden erstattet.
- 5.8 Der Absender ist berechtigt, 2,5 % weniger beziehungsweise 2,5 % mehr Güter als in Artikel 5.1 und 5.2 angegeben, zu laden. Letzteres ist nur dann zulässig, wenn dadurch nicht gegen staatliche Bestimmungen verstoßen wird und die Sicherheit des Schiffes und der Fahrt nicht gefährdet werden.

6 Das zur Durchführung des Frachtvertrags bereitgestellte Schiff

- 6.1 Falls die Parteien die Befrachtung eines bestimmten Schiffes vereinbart haben, werden der Name und die ENI-Nummer des Schiffes im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 4a des Musters), unbeschadet der Bestimmungen in den übrigen Absätzen dieses Artikels.
- 6.2 Der Frachtführer gewährleistet, dass das Schiff die in Artikel 5.1 bis 5.6 genannten Anforderungen erfüllt, unbeschadet der Bestimmungen in Artikel 15.1.
- 6.3 Falls der Frachtführer seine Verpflichtungen im Sinne von Artikel 3.3 des CMNI-Übereinkommens nicht ordnungsgemäß erfüllt, ist der Absender bis zum Reiseantritt berechtigt, vom Frachtvertrag zurückzutreten, ohne dadurch zur Leistung irgendeines Schadenersatzes verpflichtet zu sein und ist der Frachtführer gehalten, dem Absender Schadenersatz zu leisten. Der Frachtführer kann die zuvor genannte Schadenersatzpflicht erfüllen, in dem er ein anderes, geeignetes Schiff bereitstellt, sofern:
- der Absender dadurch nicht schlechter gestellt wird und der Frachtführer ihm die dadurch entstehenden Kosten und den Schaden erstattet;
 - der Absender sich damit einverstanden erklärt, falls die Befrachtung eines bestimmten Schiffes vereinbart wurde.

- 6.4 Falls das Schiff die Anforderungen im Sinne von Artikel 5.1 bis 5.6 nicht erfüllt, findet Artikel 6.3 sinngemäß Anwendung.
- 6.5 Falls der Reinheitszustand des Laderaums den im CDNI-Übereinkommen vorgeschriebenen Entladungsstandard nicht erfüllt, kann der Frachtführer seine Schadenersatzpflicht ebenfalls erfüllen, indem er den Laderaum in den erforderlichen Reinheitszustand versetzt, sofern (1) der Absender dadurch nicht schlechter gestellt wird und (2) der Frachtführer ihm die dadurch entstehenden Kosten und den Schaden erstattet.
- 6.6 Artikel 6.5 findet sinngemäß Anwendung, falls der Laderaum des Schiffes den in Artikel 5.5 genannten Reinheitszustand nicht erfüllt.
- 6.7 Artikel 6.5 und 6.6 finden sinngemäß Anwendung auf die Ladetanks des Schiffes.
- 6.8 Falls es sich (1) bei den Gütern um Lebensmittel oder Futtermittelrohstoffe handelt und (2) die Parteien die Befrachtung eines bestimmten Schiffes vereinbart haben, vermerkt der Frachtführer die drei letzten Ladungen des Schiffes im Charter-Vertrag (Feld 13c des Musters).

7 Lade- und Löschort, Lade- und Löschestelle und Bestellzeiten

- 7.1 Der vereinbarte Lade- und Löschort wird im Charter-Vertrag eingetragen (Felder 5 und 6 des Musters). Der Absender kann dort die entsprechenden Kontaktangaben eintragen.
- 7.2 Der Absender kann die Lade- oder Löschestelle im Charter-Vertrag vermerken (Felder 5 und 6 des Musters), allerdings ist er dazu nicht verpflichtet.
- 7.3 Falls die Lade- oder Löschestelle im Charter-Vertrag vermerkt ist, ist der Absender befugt, nachträglich eine andere Lade- oder Löschestelle zu benennen, wobei Artikel 7.4 sinngemäß anwendbar ist.
- 7.4 Falls die Lade- oder Löschestelle nicht im Charter-Vertrag vermerkt wurde, bestimmt der Absender die endgültige Lade- oder Löschestelle nachträglich, wobei er sicherstellt, dass:
- die angegebene Lade- oder Löschestelle für das Schiff innerhalb des Lade- oder Löschorts erreichbar ist;
 - für die Fahrt innerhalb des Lade- oder Löschorts nicht mehr Zeit benötigt wird als für die Fahrt innerhalb dieser beiden Orte angemessen ist, und
 - die Angabe rechtzeitig erfolgt, damit dem Schiff keine Verzögerungen entstehen.
- 7.5 Der Frachtführer erteilt dem Absender die Informationen, die es dem Absender ermöglichen, die Bestimmungen in Artikel 7.4 zu erfüllen.
- 7.6 Falls der Absender die Bestimmungen in Artikel 7.4 nicht erfüllt hat, wird die in Artikel 12.1 genannte Regelung so angewendet, als ob der Absender die Bestimmungen in Artikel 7.4 erfüllt hätte.
- 7.7 Falls der Frachtführer die Bestimmungen in Artikel 7.5 nicht erfüllt hat, wird die in Artikel 12.1 genannte Regelung angewendet.
- 7.8 Der Absender gewährleistet, dass das Schiff an der Lade- und Löschestelle sicher anlegen, liegen und ablegen kann.

- 7.9 Falls ein Konnossement im Sinne von Artikel 13 des CMNI-Übereinkommens ausgestellt wurde und der Inhaber im Sinne von Artikel 8:940 Absatz 1 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches sein Recht zur Angabe der Löschstelle geltend macht, beziehen sich die Bestimmungen in Artikel 7.3 bis 7.8 auf den Inhaber.
- 7.10 Wenn ein Zeitpunkt vereinbart wurde, zu dem das Schiff an der Ladestelle ladebereit sein muss, wird dies im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 7 des Musters). Falls diesbezüglich ein Vorbehalt vereinbart wurde, wird dies ebenfalls im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 7 des Musters).
- 7.11 Wenn ein Zeitpunkt vereinbart wurde, zu dem das Schiff an der Löschstelle löscherbereit sein muss, wird dies im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 8 des Musters). Falls diesbezüglich ein Vorbehalt vereinbart wurde, wird dies ebenfalls im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 8 des Musters).

8 Hafenvorschriften

- 8.1 In diesem Artikel bezeichnen Hafenvorschriften, unter Ausschluss andersartiger Regelungen, die für die Lade- und Löschstelle geltenden nautischen Hafenordnungen und Vorschriften in Bezug auf Sicherheit und Gefahrenabwehr.
- 8.2 In diesem Artikel bezeichnen öffentliche Hafenvorschriften die Hafenvorschriften, die für jedermann einfach und frei zugänglich sind, beispielsweise im Internet.
- 8.3 Es wird davon ausgegangen, dass dem Frachtführer öffentliche Hafenvorschriften zur Verfügung stehen. Insofern die Hafenvorschriften nicht öffentlich sind, ist der Absender dafür verantwortlich, dass (1) dies im Charter-Vertrag vermerkt wird (Feld 15a des Musters) und (2) dem Frachtführer diese nicht-öffentlichen Hafenvorschriften rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden. Erforderlichenfalls erinnert der Frachtführer den Absender an Punkt (2) des vorangehenden Satzes.
- 8.4 Der Frachtführer hält die ihm zur Verfügung stehenden Hafenvorschriften genauestens ein.
- 8.5 Der Frachtführer befolgt die Weisungen, die entsprechend befugte Mitarbeiter im Rahmen der Hafenvorschriften erteilen.
- 8.6 Falls die Parteien gemeinsam Vereinbarungen über die Hafenvorschriften getroffen haben oder detaillierter gestaltet haben, werden diese Vereinbarungen im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 15b des Musters).

9 Operative Planung

- 9.1 Im Zusammenhang mit und unmittelbar im Anschluss an den Abschluss des Frachtvertrags erstellen die Parteien nach Rücksprache eine operative Planung in Bezug auf die Tätigkeiten (Anfahrt des Ladeorts, Laden, Fahren, Löschen). In diesem Zusammenhang sind die Zeitpunkte, zu denen (1) das Schiff im Ladehafen ladebereit ist, (2) die Beladung abgeschlossen wurde, (3) das Schiff im Löschhafen löscherbereit ist und (4) das Löschen abgeschlossen wurde, von ausschlaggebender Bedeutung.
- 9.2 Falls eine Partei Hinweise darauf hat beziehungsweise feststellt, dass die in Artikel 9.1 genannten Tätigkeiten nicht gemäß der operativen Planungen verlaufen (werden), hält sie mit der anderen Partei Rücksprache über der Erstellung einer angepassten Planung.

- 9.3 Die Ansprechpartner, die für die Erstellung und – bei Bedarf – die Anpassung der Planung zuständig sind, werden im Charter-Vertrag vermerkt (Felder 1 und 2 des Musters).
- 9.4 Die operative Planung ersetzt nicht die Bestimmungen in Artikel 12 u.a. in Bezug auf die Lade- und Löschzeit.

10 Kündigung des Frachtvertrags; Annahme der Reise

- 10.1 Der Absender ist berechtigt, den Frachtvertrag Schriftlich zu kündigen, solange noch keine Güter geladen wurden. Diesbezüglich muss er dem Frachtführer eine Kündigungsentschädigung im Sinne von Artikel 10.8 zahlen.
- 10.2 Der Frachtführer ist berechtigt, den Frachtvertrag Schriftlich zu kündigen, wenn nach Ablauf der Überliegezeit im Anschluss an die Ladezeit noch keine Güter geladen wurden. Falls er dieses Recht geltend macht, muss der Absender ihm eine Kündigungsentschädigung im Sinne von Artikel 10.8 zahlen.
- 10.3 Der Absender ist berechtigt, (1) die geladenen Güter an der Ladestelle oder – falls dies dort nicht möglich ist – in der Nähe der Ladestelle wieder zu löschen und (2) bei Abschluss des Löschens den Frachtvertrag Schriftlich zu kündigen. Diesbezüglich muss er dem Frachtführer eine Kündigungsentschädigung im Sinne von Artikel 10.8 zuzüglich einer Entschädigung für die zeitliche Verzögerung und die sonstigen Kosten, die dem Frachtführer infolge des Löschens entstehen, zahlen.
- 10.4 Der Absender ist berechtigt, den Frachtführer mit der Annahme der Reise zu beauftragen, auch für den Fall, dass das Gewicht der geladenen Güter weniger als 97,5 % der vereinbarten Ladekapazität im Sinne von Artikel 5.1 beträgt.
- 10.5 Der Frachtführer ist berechtigt, die Reise anzunehmen, wenn nach Ablauf der Überliegezeit im Anschluss an die Ladezeit zwar Güter geladen wurden, ihr Gewicht jedoch durch Verschulden des Absenders weniger als 97,5 % der vereinbarten Ladekapazität im Sinne von Artikel 5.1 beträgt. Diesbezüglich gelten die Bestimmungen in den folgenden Unterabsätzen.
- 1 Der Frachtführer teilt dem Absender den Zeitpunkt, zu dem er sein Recht im Sinne des Eingangssatzteils von Artikel 10.5 geltend zu machen beabsichtigt, mindestens 48 Stunden vorher mit.
 - 2 Der Frachtführer ist nicht berechtigt, die Reise früher als zu dem in Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt anzunehmen.
 - 3 Der Frachtführer ist nicht zur Annahme der Reise berechtigt, falls ihm der Absender innerhalb der in Unterabsatz 1 genannten Frist Schriftlich mitgeteilt, dass er die Bestimmungen in Artikel 10.3 geltend gemacht hat und innerhalb dieser Frist mit dem Löschen begonnen hat.
- 10.6 Die Bestimmungen in Artikel 10.2 und 10.5 finden keine Anwendung, falls die Regelung im Sinne von Artikel 12.1 Bestimmungen in Bezug auf die Entschädigung nach Ablauf der Überliegezeit enthält.
- 10.7 Falls die Abfahrt des Schiffes infolge der Bestimmungen in Artikel 10.3 bis 10.5 ohne erneutes Stauen der bereits geladenen Güter nicht möglich ist, ist der Absender verpflichtet, die Güter erneut zu stauen.
- 10.8 Die Kündigungsentschädigung im Sinne dieses Artikels setzt sich aus der Summe der folgenden Beträge zusammen:
- ein Drittel der vereinbarten Fracht für die vereinbarte Ladekapazität beziehungsweise, in entsprechenden Fällen, dieser Prozentsatz der vereinbarten sog. Blockfracht (Gesamtfracht);

- abgelaufene Ladezeit auf der Grundlage des Überliegegeldes gemäß der Regelung im Sinne von Artikel 12.1;
- fälliges Überliegegeld gemäß der Regelung im Sinne von Artikel 12.1.

11 Laden und Löschen

- 11.1 Gegenüber dem Frachtführer ist der Absender zum Laden, Stauen und Befestigen der Güter und der Empfänger zum Löschen der Güter verpflichtet, es sei denn, es wurden anderslautende Vereinbarungen getroffen, was im Charter-Vertrag vermerkt wird (Feld 16 des Musters). Zum Löschen von Flüssigkeiten stellt der Frachtführer dem Empfänger die Löschpumpenanlage des Schiffes zur Verfügung.
- 11.2 Die Bestimmungen in Artikel 3.5 und 6.4 des CMNI-Übereinkommens finden auf das Löschen sinngemäß Anwendung.
- 11.3 Falls die Parteien vereinbaren, dass in Anbetracht der außergewöhnlichen Masse oder des Umfangs des Beförderungsgeräts im Sinne von Artikel 4.1 ein darauf abgestimmter Plan für das Laden, Befestigen und Löschen erforderlich ist, gelten die Bestimmungen der folgenden Unterabsätze.
- 1 Falls beim Abschluss des Frachtvertrags bereits ein Plan vorlag, der von beiden Parteien genehmigt wurde, vermerken sie dies im Charter-Vertrag (Feld 13a des Musters).
 - 2 Falls beim Abschluss des Frachtvertrags noch kein Plan vorlag, der von beiden Parteien genehmigt wurde, vermerken sie im Charter-Vertrag, welche Partei den Plan erstellt (Feld 13a des Musters) und muss der Plan von der anderen Partei genehmigt werden, die ihre Zustimmung nicht ohne stichhaltigen Grund verweigert.
- 11.4 Absender, Frachtführer und Empfänger sind berechtigt, beim Laden, Stauen, Befestigen und Löschen der Güter Weisungen im Sinne der folgenden Unterabsätze zu erteilen. Diese Weisungen werden von demjenigen befolgt, an den sie gerichtet sind, es sei denn, dass die Befolgung für ihn nicht zumutbar ist. Dabei haben die in Unterabsatz 1 genannten Weisungen Vorrang.
- 1 Der Frachtführer kann dem Absender und dem Empfänger Weisungen im Zusammenhang mit der Sicherheit des Schiffes und der Fahrt erteilen
 - 2 Der Absender und der Empfänger können dem Frachtführer hinsichtlich des Schiffes Weisungen zur Durchführung der im Eingangssatzteil dieses Artikels genannten Tätigkeiten erteilen.
 - 3 Der Absender und der Empfänger können dem Frachtführer hinsichtlich des Schiffes Weisungen zur Vermeidung oder Begrenzung von Beschädigung oder Verlust der Güter im Schiff erteilen.
- 11.5 Ab dem Beginn der Beladung bis zur Übernahme der Güter durch den Frachtführer lässt der Frachtführer nach Binnenschifffahrtsbrauch gehörige Sorgfalt zur Vermeidung oder Begrenzung von Beschädigung oder Verlust der Güter im Schiff walten.
- 11.6 Ab dem Zeitpunkt der Ablieferung der Güter durch den Frachtführer bis zum Abschluss des Löschens finden die Bestimmungen in Artikel 11.5 sinngemäß Anwendung.
- 11.7 Falls das Schiff nach dem Löschen nicht den vereinbarten Reinheitszustand im Sinne von Artikel 5.5 Absatz 1 aufweist, setzt der Frachtführer den Absender schnellstmöglich davon in Kenntnis und bittet um Weisungen. Die Bestimmungen in Artikel 7.04 Absatz 4 der Anwendungsbestimmungen zum CDNI-Übereinkommen sind sinngemäß anwendbar, wobei die damit verbundenen Kosten vom Absender zu tragen sind.

12 Lade- und Löschezit, Überliegebüür und Überliegezeit

- 12.1 Die vereinbarte Regelung in Bezug auf die Lade- und Löschezit, die Überliegebüür und - in entsprechenden Fällen – die Überliegezeit wird im Charter-Vertrag vermerkt (Felder 9a beziehungsweise 10a des Musters). Falls Abweichungen von der diesbezüglichen Regelung vereinbart wurden, werden sie im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 9b beziehungsweise 10b des Musters).
- 12.2 Die Überliegezeit für die Lade- beziehungsweise Löschezit beträgt 96 Stunden, es sei denn, die Regelung im Sinne von Artikel 12.1 enthält anderslautende Bestimmungen in Bezug auf die Überliegezeit beziehungsweise es wurde eine andere Überliegezeit vereinbart, was im Charter-Vertrag vermerkt wird (Felder 9d beziehungsweise 10d des Musters).
- 12.3 Falls die vereinbarte Regelung im Sinne von Artikel 12.1 keine Bestimmungen über die Vergütung nach Ablauf der Überliegezeit enthält, muss der Absender dem Frachtführer bei Überschreitung der Überliegezeit den dadurch entstandenen Schaden ersetzen. Die Entschädigung wird nicht weniger betragen als die Dauer dieser Überschreitung auf der Grundlage des Überliegegeldes gemäß der genannten Überliegeregelung.

13 Vorbereitung der Reise

- 13.1 Der Frachtführer bestimmt die Anfahrtsroute, die Fahrtroute und die sichere Fahrt. Falls vereinbart wurde, dass die Fahrtroute über einen bestimmten Punkt verläuft, wird dies im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 12 des Musters).
- 13.2 Der Frachtführer erfüllt beim Abschluss des Frachtvertrags die Bestimmungen in den folgenden Unterabsätzen, sofern er über die in diesen Unterabsätzen genannten Umstände informiert ist oder ein fachkundiger Frachtführer darüber informiert sein kann.
- 1 Der Frachtführer berücksichtigt bekannte bestehende und künftige Behinderungen oder außergewöhnliche Einschränkungen der unbehinderten Schifffahrt auf der Anfahrtsroute und der Fahrtroute.
 - 2 Der Frachtführer vermerkt im Charter-Vertrag (Feld 17 des Musters) eine hohe Wahrscheinlichkeit einer Behinderung oder außergewöhnlichen Einschränkung der unbehinderten Schifffahrt auf der Anfahrtsroute und der Fahrtroute.
- 13.3 Der Absender hat den Frachtführer vor Abschluss des Frachtvertrags Schriftlich von den in Artikel 13.2 genannten Umständen, die er kennt oder in Anbetracht der Art seiner Unternehmenstätigkeit und der auf dieser Grundlage bei ihm zu vermutenden vorhandenen Kenntnisse kennen kann, in Kenntnis gesetzt. Falls der Absender beim Abschluss des Frachtvertrags einen Frachtmakler einsetzt, der nicht an dem beabsichtigten Frachtvertrag beteiligt ist, werden unter „vorhandene Kenntnisse“ ebenfalls die Kenntnisse verstanden, über die der Frachtmakler verfügt oder als fachkundiger Frachtmakler verfügen kann.
- 13.4 Falls die Parteien mit Blick auf die Bestimmungen in Artikel 13.2 weiter reichende Vereinbarungen treffen, werden diese im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 17 des Musters).
- 13.5 Falls im Charter-Vertrag keine Lade- oder Löschezit vermerkt wird, gelten die Bestimmungen in Artikel 13.2 und 13.3 nicht für die zu befahrenden Wasserstraßen innerhalb des Lade- beziehungsweise Löschezits.

14 Auftretende Behinderungen und außergewöhnliche Einschränkungen der unbehinderten Schifffahrt

14.1 In diesem Artikel werden unter der Sorgfaltspflicht des Frachtführers die Bestimmungen in Artikel 13.2 und unter Sorgfaltspflicht des Absenders die Bestimmungen in Artikel 13.3, für beide Parteien in Verbindung mit den Bestimmungen in Artikel 13.5, verstanden.

14.2 In diesem Artikel bezeichnet Hindernis eine nach Abschluss des Frachtvertrags bekannt gewordene Behinderung oder außergewöhnliche Einschränkung der unbehinderten Schifffahrt auf der Anfahrtsroute und der Fahrtroute, die dazu führt, dass die ordnungsgemäße Erfüllung der Transportpflicht des Frachtführers nicht mehr zumutbar ist.

14.3 Falls ein Hindernis bekannt wird und beide Parteien ihre Sorgfaltspflicht erfüllt haben, ist jede Partei zur Kündigung des Frachtvertrags berechtigt, solange noch keine Güter geladen wurden, sofern die Art und Schwere des Hindernisses eine solche Kündigung rechtfertigen. Diesbezüglich gelten die Bestimmungen in den folgenden Unterabsätzen.

- 1 Falls eine Partei den Frachtvertrag kündigt, wird ihr möglicher Anspruch auf Erstattung des Schadens infolge des Hindernisses unwirksam.
- 2 Falls der Absender den Frachtvertrag kündigt, ist er zur Erstattung der abgelaufenen Ladezeit nach Bekanntwerden des Hindernisses bis zum Zeitpunkt der Kündigung auf der Grundlage der Überliegegebühr im Sinne von Artikel 12.1 sowie – falls die Ladezeit überschritten wurde – des Überliegegeldes im Sinne des zuvor genannten Artikels bis zum Kündigungszeitpunkt verpflichtet.
- 3 Falls der Frachtführer den Frachtvertrag kündigt, ist er nicht zur Leistung irgendeines Schadenersatzes verpflichtet.

14.4 Falls ein Hindernis bei oder nach Beginn der Beladung bekannt wird und beide Parteien ihre Sorgfaltspflicht erfüllt haben, beschließen sie einvernehmlich, (1) welche Lösung die geringsten Nachteile mit sich bringt und (2) wie sie einander nach dem Billigkeitsgrundsatz für die Unkosten und den Schaden entschädigen können.

14.5 Falls ein Hindernis bekannt wird und eine Partei ihre Sorgfaltspflicht erfüllt hat und die andere nicht, hat die Partei, die die Sorgfaltspflicht erfüllt hat, das Recht, den Frachtvertrag zu kündigen, sofern die Art und die Schwere des Hindernisses eine Kündigung rechtfertigen. Sie ist diesbezüglich nicht zur Leistung irgendeines Schadenersatzes verpflichtet und behält ihren Anspruch auf Erstattung ihres Schadens.

14.6 Der letztgenannte Schaden in Artikel 14.5 beschränkt sich auf die Gesamtfracht im Sinne von Artikel 16.2 und 16.3 beziehungsweise – für den Fall, dass sich die Gesamtfracht im Sinne von Artikel 16.2 nicht ermitteln lässt – auf die vereinbarte Ladekapazität im Sinne von Artikel 5.1 auf der Grundlage der vereinbarten Fracht.

15 Kleinwasser

15.1 Der Frachtführer berücksichtigt sorgfältig die erwarteten Wasserstände auf der Anfahrtsroute und der Fahrtroute (1) bei der Vereinbarung der bereitzustellenden Ladekapazität im Sinne von Artikel 5.1 und (2) bei der Erteilung von Weisungen an den Absender im Sinne von Artikel 11.4 Unterabsatz 1.

15.2 Falls sich während der Reise herausstellt, dass es zur Durchführung des Frachtvertrags aufgrund des Wasserstandes auf der Fahrtroute erforderlich ist, die im Schiff geladenen Güter (teilweise) umzuladen und mit einem anderen Transportmittel als mit dem Schiff weiter zu befördern, sind die Kosten dieser Maßnahmen vom Frachtführer zu tragen, es sei denn, es wurde vereinbart, dass die Kosten dieser

Maßnahmen vom Absender zu tragen sind („frei Leichterung, Lagerung und Weitertransport“), was im Charter-Vertrag vermerkt wird (Feld 11f des Musters).

15.3 Falls vereinbart wurde, dass für die Fracht ein Zuschlag fällig ist, der sich nach dem Wasserstand am Pegel richtet, gelten die Bestimmungen der folgenden Unterabsätze.

- 1 Der Ort des Pegels wird in Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11d des Musters).
- 2 Der Zuschlag bzw. die Zuschlagsstaffelung werden im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11d des Musters).
- 3 Für die Berechnung des Zuschlags ist der Wasserstand um 05.00 Uhr des Tages, an dem die Beladung abgeschlossen wird, maßgeblich.

15.4 Falls vereinbart wurde, dass für die Fracht ein Zuschlag fällig ist, der sich nach der niedrigsten gemessenen Tiefe im Fahrwasser richtet, gelten die Bestimmungen der folgenden Unterabsätze:

- 1 Das Fahrwasser wird im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11d des Musters).
- 2 Der Zuschlag bzw. die Zuschlagsstaffelung werden im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11d des Musters).
- 3 Für die Berechnung des Zuschlags ist die niedrigste gemessene Tiefe um 08.00 Uhr des Tages, an dem die Beladung abgeschlossen wird, maßgeblich.

15.5 Die Parteien können abweichend von Artikel 15.3 oder 15.4 einen anderen Zeitpunkt, einen anderen Ort oder ein anderes Fahrwasser vereinbaren, was im Charter-Vertrag vermerkt wird (Feld 11d des Musters).

16 Finanzielle Aspekte

16.1 Alle Preise und Beträge sind ohne Mehrwertsteuer.

16.2 In Bezug auf die vereinbarte Fracht gelten die Bestimmungen in den folgenden Unterabsätzen.

- 1 Die Fracht wird im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11a des Musters).
- 2 Falls eine Anzahlung vereinbart wurde, wird dies ebenfalls im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11a des Musters), und zwar entweder als Betrag oder als Prozentsatz der Fracht für das verladene Gewicht. Falls das verladene Gewicht nicht ermittelt wurde, erfolgt die zuvor genannte Berechnung auf der Grundlage der vereinbarten Ladekapazität im Sinne von Artikel 5.1.
- 3 Die Gesamtfracht wird anhand des Gewichts der im Schiff geladenen Güter, das zu Lasten des Absenders durch Wiegung, Eichaufnahme oder in anderer gleichwertiger Form ermittelt wird berechnet. Im Charter-Vertrag (Feld 11c des Musters) wird vermerkt, ob diese Gewichtsermittlung bei der Beladung oder beim Löschen stattfindet.
- 4 Abweichend von den Bestimmungen in Unterabsatz 3 wird die Gesamtfracht für 97,5 % der vereinbarten Ladekapazität im Sinne von Artikel 5.1 berechnet, falls der Absender aus anderen Gründen als auf Weisung des Frachtführers im Sinne von Artikel 11.4 Unterabsatz 1 weniger Güter als 97,5 % der zuvor genannten vereinbarten Ladekapazität lädt, unbeschadet der Bestimmungen in Artikel 5.2.

16.3 Falls keine Fracht, sondern eine Gesamtfracht vereinbart wurde („Blockfracht“), wird sie im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11b des Musters). Falls in diesem Zusammenhang eine Anzahlung vereinbart wurde, wird dies ebenfalls im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11b des Musters).

16.4 In Bezug auf die Hafengebühr, Schifffahrtsabgaben und Kaigebühr gelten die Bestimmungen in den folgenden Unterabsätzen.

- 1 Die Hafengebühr ist in der Fracht oder der Blockfracht inbegriffen.

- 2 Abgaben, die auf Veranlassung des Wasserstraßenbetreibers von der Schifffahrt zu entrichten sind, sind nicht in der Fracht oder der Blockfracht inbegriffen, es sei denn, es wurde vereinbart, dass diese Abgaben vom Frachtführer zu tragen sind, was im Charter-Vertrag vermerkt wird (Feld 11e des Musters).
- 3 Kaigebühren sind nicht in der Fracht oder Blockfracht inbegriffen.

16.5 Falls vereinbart wurde, dass der Frachtführer dem Vermittler beim Zustandekommen des Frachtvertrags eine Provision zahlen muss, wird die Provision als Prozentsatz im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11g des Musters) und anhand des (Block-) Fracht und den vereinbarten Kleinwasserzuschlag berechnet.

16.6 Die Partei, die die Rechnung erstellen muss, wird im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11h des Musters); das gilt ebenfalls für die Dokumente, die für die Fakturierung erforderlich sind und zusammen mit der Rechnung übermittelt werden.

16.7 In Bezug auf die Fristen für die Fakturierung und Bezahlung gelten die Bestimmungen in den folgenden Unterabsätzen.

- 1 Die vereinbarte Frist, in der die Fakturierung erfolgen muss, nachdem der Partei, die für die Fakturierung zuständig ist, die erforderlichen Unterlagen bereitgestellt wurden, wird im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11h des Musters).
- 2 Falls eine andere Zahlungsfrist als 30 Tage vereinbart wurde, wird diese im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 11h des Musters).
- 3 Bei Überschreitung dieser Fristen werden Zinsen im Sinne von Artikel 6:119a und Artikel 6:120 Absatz 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches fällig.

17 Schaden und Haftung

17.1 Insofern die Haftung des Frachtführers für die Beschädigung oder den Verlust der Güter im Schiff nicht unter den Geltungsbereich der Bestimmungen in Artikel 16 des CMNI-Übereinkommens fällt, gelten die Bestimmungen in den folgenden Unterabsätzen.

- 1 Der Frachtführer haftet nicht für Schaden, der infolge der vereinbarten Anforderungen an das Schiff, den Laderaum oder die Ladetanks im Sinne von Artikel 5.3, 5.4 und 5.6 entstanden ist, es sei denn, ein sorgfältiger Frachtführer hätte die Ursache dieses Schadens vermeiden und deren Folgen abwenden können.
- 2 Für die Haftung des Frachtführers für Schaden, der infolge der Nichtbeachtung der (1) Weisungen im Sinne von Artikel 11.4 oder der (2) nach Binnenschifffahrtsbrauch gehörigen Sorgfalt im Sinne von Artikel 11.5 und 11.6 entsteht, gelten die Bestimmungen in Artikel 19, 20 und 21 des CMNI-Übereinkommens sinngemäß.

17.2 In Bezug auf die Haftung des Absenders und des Empfängers gelten die Bestimmungen in den folgenden Unterabsätzen.

- 1 Der Absender haftet nicht für den Schaden, der dem Frachtführer durch die Güter im Schiffe entsteht, insofern dieser Schaden durch die Weise des Ladens, Stauens oder Befestigens der Güter durch den Frachtführer entsteht. Falls der Absender nachweist, dass dieser Schaden durch die Weise des Ladens, Stauens oder Befestigens der Güter durch den Frachtführer hätte entstehen können, wird vermutet, dass dies die Ursache des Schadens ist.
- 2 Falls der Absender das Laden übernimmt, haftet er nicht für den dabei vernünftigerweise vorherzusehenden (1) Verschleiß des Schiffes und (2) Gebrauchsspuren am Schiff.
- 3 Unterabsatz 2 gilt sinngemäß für den Empfänger.

- 17.3 Falls sehr geringfügiger Schaden entsteht („Bagatellschaden“) und der Verursacher seine diesbezügliche Haftung anerkennt, setzen sich die Parteien für eine schnelle, direkte Abwicklung dieses Schadens zwischen dem Verursacher und dem Geschädigten ein, unbeschadet der Haftung der Parteien aufgrund des Frachtvertrags.
- 17.4 Vorbehaltlich anderslautender Vereinbarungen, die in diesem Fall detailliert im Charter-Vertrag zu vermerken sind (Feld 18 des Musters), wurde die Erweiterung oder Beschränkung der Haftung des Frachtführers im Sinne von Artikel 20.4 beziehungsweise 25.2 des CMNI-Übereinkommens nicht vertraglich vereinbart.

18 Zurückbehaltungsrecht

- 18.1 Unbeschadet der Bestimmungen in Artikel 18.4 hat der Frachtführer gegenüber jedem, der die Herausgabe der im Schiff geladenen Güter verlangt, ein Zurückbehaltungsrecht für diese Güter. Dieses Zurückbehaltungsrecht umfasst auch Dokumente, die der Frachtführer im Zusammenhang mit dem Frachtvertrag verwahrt.
- 18.2 Der Frachtführer kann gegenüber dem Absender ein Zurückbehaltungsrecht für Beträge geltend machen, die ihm im Zusammenhang mit früheren Frachtverträgen zwischen den Parteien noch geschuldet werden.
- 18.3 Der Frachtführer kann gegenüber dem Empfänger ein Zurückbehaltungsrecht für Beträge geltend machen, die ihm im Zusammenhang mit früheren Frachtverträgen zwischen den Parteien, an denen der Empfänger in dieser Eigenschaft beteiligt war, noch geschuldet werden.
- 18.4 Dem Frachtführer steht kein Zurückbehaltungsrecht zu, falls er zu dem Zeitpunkt, als er die Güter erhielt, Anlass zu der Vermutung hatte, dass der Absender nicht befugt war, ihm die Güter zur Beförderung zur Verfügung zu stellen.
- 18.5 Der Frachtführer darf nur ein Zurückbehaltungsrecht für Forderungen in Bezug auf die Bezahlung (1) der Gesamtfracht im Sinne von Artikel 16 und (2) der Entgelte infolge der Bestimmungen in Artikel 12 und 15 geltend machen, sofern diese Entgelte von der anderen Partei nicht bestritten werden.
- 18.6 Falls bei der Abrechnung eine Meinungsdivergenz über den fälligen Betrag entsteht oder zu seiner Ermittlung eine nicht zeitnah durchzuführende Berechnung erforderlich ist, ist derjenige, der die Ablieferung verlangt, berechtigt und auf entsprechendes Verlangen des Frachtführers verpflichtet, den Teil, über dessen Fälligkeit zwischen den Parteien Einvernehmen herrscht, unverzüglich zu begleichen und für die Zahlung des von ihm bestrittenen Teils oder des Teils, dessen Betrag noch nicht feststeht, eine Sicherheit zu leisten.

19 Versicherung

- 19.1 Die Güter werden vom Frachtführer nicht versichert.
- 19.2 Vorbehaltlich anderslautender Vereinbarungen, die in diesem Fall im Charter-Vertrag zu vermerken sind (Feld 21 des Musters), ist der Frachtführer gegen die Haftung für Beschädigung, Verlust und Lieferverzögerung der Güter versichert und legt dem Absender schnellstmöglich nach Abschluss des Frachtvertrags einen Deckungsnachweis vor).
- 19.3 Falls der Frachtführer nach entsprechender Aufforderung mit einer in Anbetracht des geplanten Ladebeginns angemessenen Fristsetzung seine Verpflichtungen im Sinne von Artikel 19.2 nicht erfüllt, ist der Absender befugt, den Frachtvertrag zu kündigen, ohne zur Leistung irgendeines Schadenersatzes verpflichtet zu sein und ist der Frachtführer gegenüber dem Absender schadenersatzpflichtig.

19.4 Artikel 19.3 gilt nicht, falls vereinbart wurde, dass die in Artikel 19.2 genannte Versicherungspflicht nicht gilt.

20 Sonstige Bestimmungen

20.1 Im Falle von Havarie-Grosse gelten die Havarie-Grosse Regeln der IVR in der letzten Fassung.

20.2 Falls Hilfspersonen des Absenders, Frachtführers oder Empfängers in Bezug auf eine Klage haftbar gemacht werden, die im Zusammenhang mit dem Frachtvertrag steht, können diese Personen jede Haftungsbeschränkung und -befreiung geltend machen, die der Auftraggeber dieser Hilfspersonen infolge des Frachtvertrags oder irgendeiner anderen gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmung geltend machen kann.

20.3 Die Parteien sind nicht berechtigt, irgendeine Forderung gegen die andere Partei infolge des Frachtvertrags Dritten abzutreten oder zu übereignen.

20.4 Ein Streitfall infolge des Frachtvertrags oder im Zusammenhang mit dem Frachtvertrag, der von den Parteien nicht gütlich beigelegt werden kann, wird beim zuständigen Gericht in Rotterdam [Niederlande] anhängig gemacht, es sei denn, die Parteien haben vereinbart, einen derartigen Streitfall nach Maßgabe der Schiedsgerichtsordnung der Stichting Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam (UNUM) beim Schiedsgericht in Rotterdam [Niederlande] anhängig zu machen, was im Charter-Vertrag zu vermerken ist (Feld 20 des Musters).

20.5 Falls Bestimmungen vereinbart wurden, die die vorliegenden BV 2016-Bedingungen ergänzen beziehungsweise ersetzen, werden sie im Charter-Vertrag vermerkt (Feld 19 des Musters). Darunter fallen ebenfalls zusätzliche Dienstleistungen zur Güterbeförderung und deren Vergütung.

20.6 Die BV 2016-Bedingungen wurden in niederländischer Sprache verfasst. Falls diese Bedingungen in einer anderen Sprache zur Verfügung gestellt werden und die Bedingungen in der Fremdsprachenfassung abweichen oder den BV 2016-Bedingungen in der niederländischen Sprachfassung zuwiderlaufen, sind die BV 2016-Bedingungen in der niederländischen Fassung maßgeblich.

Anlage ('Muster')

Vertrag über die Güterbeförderung mit einer einzelnen Reise auf Binnenwasserstraßen „Charter-Vertrag“

Datum, an dem der Vertrag geschlossen wurde Referenz

1 ABSENDER

Firma
Straße, Hausnummer
Plz, Ort
Land
USt-ID-Nummer
IBAN
BIC
Ansprechpartner
Telefon
E-Mailadresse

2 FRACHTFÜHRER

Firma
Straße, Hausnummer
Plz, Ort
Land
USt-ID-Nummer
IBAN
BIC
Ansprechpartner
Telefon
E-Mailadresse

Der Absender und Frachtführer vereinbaren Folgendes:

- Für diesen Frachtvertrag gilt das CMNI-Übereinkommen und ergänzend dazu die niederländische Rechtsordnung.
- Für diesen Frachtvertrag geltend die BV 2016-Bedingungen in der letztgültigen Fassung, die zur Einsichtnahme und zum Download bereitstehen auf der Webseite: www.sva.nl/BV2016/de.
- Alle anderen (allgemeinen) Bedingungen werden abgelehnt.
- Es gelten die folgenden Vereinbarungen, die Vorrang vor etwaigen zuwiderlaufenden Bestimmungen in den BV 2016-Bedingungen haben.

3 DIE GÜTER

3a Bezeichnung

3b NSTR-Güternummer

3c Beförderungsggerät ankreuzen

Massengut, mit Schüttdicht [kg/m³] Anders, nämlich

4 DAS SCHIFF UND DER LADERAUM ODER DIE TANKS

4a Falls Befrachtung eines bestimmten Schiffes vereinbart wurde

Name ENI-Nummer

4b Vereinbarte Ladekapazität

Tonnen

4c Falls Inhalt von Laderaum oder Tanks vereinbart

m³

4d Luken, Decksladung

Laderäume sind wasserdicht verschließbar, es denn „offene Schiffsräume“ oder „Decksladung“ entsprechen dem Handel. Ankreuzen, falls etwas anderes vereinbart wurde.

- Laderäume mit Luken verschließbar Decksladung zulässig
 Offene Laderäume zulässig Keine Luken

4e Laderaum oder Tanks (Art, Ausführung, Abdeckung); sonstige Anforderungen an das Schiff

Art, Ausführung des Laderaums oder Tanks, Abdeckung:
Sonstige Anforderungen an das Schiff

5 LADEORT UND -STELLE

Tel. E-Mail

6 LÖSCHORT UND -STELLE

Tel. E-Mail

7 FALLS BESTELLZEIT LADESTELLE

Datum Zeit [S:M]
Falls diesbezüglich ein Vorbehalt vereinbart wurde

8 FALLS BESTELLZEIT LÖSCHSTELLE

Datum Zeit [S:M]
Falls diesbezüglich ein Vorbehalt vereinbart wurde

9 LADEBEDINGUNGEN

9a Anzuwendende Regelung ankreuzen

- 2^o Tijdelijk besluit NL 2014
 Deutsche, gesetzlich, 2010
 Belgische, gesetzlich, 2011
 Anders, in Feld 9c anzugeben

10 LÖSCHBEDINGUNGEN

10a Anzuwendende Regelung ankreuzen

- 2^o Tijdelijk besluit NL 2014
 Deutsche, gesetzlich, 2010
 Belgische, gesetzlich, 2011
 Anders, in Feld 10c anzugeben



9b Falls Anpassungen der angekreuzten Laderegelung

10b Falls Anpassungen der angekreuzten Löscregelung

9c Falls andere Laderegelung

10c Falls andere Löscregelung

9d Falls andere Überliegezeit Laden

_____ Stunden

10d Falls andere Überliegezeit Löschen

_____ Stunden

11 FINANZIELLE ASPEKTE

11a Fracht

_____ € / Tonne Falls Anzahlung _____ oder _____ € Falls Anzahlung _____

11b Blockfracht

11c Bestimmung des Gewichts der geladenen Güter für die Berechnung von u.a. Gesamfracht

Ankreuzen beim Laden oder beim Löschen

11d Falls Kleinwasserzuschlag vereinbart wurde

Falls Tabelle

Ort _____ Pegel _____ oder niedrigste gemessene _____

von [cm] bis [cm] Zuschlag % von [cm] bis [cm] Zuschlag % von [cm] bis [cm] Zuschlag %

_____ _____ _____ _____ _____ _____

Falls Beschreibung _____

11e Falls die Schifffahrtsabgaben vom Frachtführer zu zahlen sind

Ankreuzen, falls dies vereinbart wurde für Fahrwasser _____

11f Falls frei „Leichterung, Lagerung und Weitertransport“ vereinbart wurde

Ankreuzen, falls dies vereinbart wurde

11g Falls Provision vereinbart wurde

Provision b _____ Prozent der vereinbarten (Block-) Fracht und Kleinwasserzuschlag

11h Fakturierung und Bezahlung

In Bezug auf	Fakturierung durch (ankreuzen)		Unterlagen, die für die Fakturierung benötigt werden und mit der Rechnung	Falls andere Zahlungsfrist als 30 Tage
	Absender	oder Frachtführer		
Anzahlung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____
Gesamfracht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____
Kleinwasserzuschlag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____
Überliegegeld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____
sonstige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____

Rechnung verschicken binnen _____ Werktagen, nachdem die erforderlichen Unterlagen bereitgestellt wurde

ginn optionaler Abschn

12 FALLS FAHRROUTE ÜBER BESTIMMTEN PUNKT

13 FALLS SONDERLADUNG

13a Falls schweres oder großes Beförderungsgerät

Ankreuzen Umschlagsplan wurde von beiden Parteien genehmigt oder Umschlagsplan wird vom Absender erstellt beziehungsweise vom Frachtführer

13b 4.2 Falls Waschwasser mit Ladungsrückständen an eine Annahmestelle abgegeben werden muss

Ankreuzen und Eural-Code _____

13c Falls Lebensmittel oder Futtermittel (-rohstoff)

Ankreuzen, falls zutreffend Falls ja: NVWA-Registrierungsnummer Frachtführer _____ und GMP+-Registrierungsnummer Frachtführer _____ und bei Befrachtung die letzten 3 Ladungen des Schiffes _____

13d Falls Abfall

Eural-Code _____ Abfallregistrierungscode des Absenders _____ und des Frachtführers _____



13e Falls gefährliche Ladung (ADN)UN-Nr. Transportbezeichnung Klassifizierung VG **13f Falls erforderliche zusätzliche Schutzmaßnahmen****14 FALLS BESONDERER REINHEITZUSTAND VON LADERAUM ODER TANKS****14a Falls vor Beladung reiner als durch das CDNI-Übereinkommen vorgeschriebener Entladungsstandard** Ankreuzen, falls dies aus der Löschescheinigung hervorgeht**14b Falls vor dem Löschen reiner als durch das CDNI-Übereinkommen vorgeschriebener Entladungsstandard** Ankreuzen, falls dies aus der Löschescheinigung hervorgeht**14c Falls Einheitstransport** Ankreuzen, falls zutreffend**15 HAFENVORSCHRIFTEN****15a Falls Hafenvorschriften kein öffentlich zugängliches Dokument sind** Ankreuzen, falls für Ladestelle Ankreuzen, falls für Löschestelle**15b Falls individuelle Vereinbarungen in Bezug auf die Hafenvorschriften****16 FALLS ANDERE AUFGABENVERTEILUNG BEIM LADEN ODER LÖSCHEN VON TROCKENLADUNG**

Ankreuzen, falls der Frachtführer Trockengut

 lädt staut befestigt löscht**17 FALLS DROHENDE BEHINDERUNG ODER AUSSERGEWÖHNLICHE EINSCHRÄNKUNG DER UNBEHINDERTEN**Warnungen Vereinbarungen **18 FALLS ABWEICHENDE HAFTUNG****19 FALLS SONSTIGE BESTIMMUNGEN**

Falls Bestimmungen vereinbart wurden, die die vorliegenden BV 2016-Bedingungen ergänzen beziehungsweise ersetzen, werden sie im Anschluss vermerkt, ebenso wie (die Vergütung für) zusätzliche Dienstleistungen

*Ende optionaler Abschnitte***20 STREITBEILEGUNG**

Alle Streitfälle, die aus oder im Zusammenhang mit dem Frachtvertrag entstehen, werden beim zuständigen Gericht in Rotterdam [Niederlande] anhängig gemacht, es sei denn, es wurde das UNUM-Schiedsgerichtsverfahren

 Ankreuzen, falls vereinbart wurde, dass alle Streitfälle, die aus oder im Zusammenhang mit dem Frachtvertrag entstehen, nach Maßgabe der UNUM-Schiedsgerichtsordnung in der letztgültigen Fassung dem Schiedsgericht in Rotterdam [Niederlande] vorgelegt werden. Die Schiedsgerichtsordnung steht zur Einsichtnahme und zum Download bereit auf der Webseite <https://unum.world/arbitration/>.**21 VERSICHERUNG**

Der Frachtführer ist gegen Haftung für Beschädigung, Verlust und Lieferverzögerung der Güter versichert, es sei denn, untenstehend wird etwas anderes vermerkt.

22 UNTERZEICHNUNG DURCH ABSENDERDatum Unterschrift Name Funktion **23 UNTERZEICHNUNG DURCH FRACHTFÜHRER**Datum Unterschrift Name Funktion 



Die Stichting Vervoeradres versorgt die Logistikkette mit beidseitig breit akzeptierten allgemeinen Bedingungen [wie z.B. den AVC [allgemeinen Transportbedingungen]]. Dabei stehen ausgewogene Risikoverteilung, Branchenakzeptanz und Deutlichkeit über die Rechtsposition, sowohl des Absenders (Verladers) und des Logistikdienstleisters als auch des Empfängers, im Mittelpunkt. Die Stiftung pflegt internationale Kontakte, die auf die Verbesserung der Rechtsposition der Parteien in der Logistikkette ausgerichtet sind [wie im CMR-Vertrag formuliert].

Beurtvaartadres

Beurtvaartadres steht bereits seit über 90 Jahren im Dienste des niederländischen Transportsektors. Wir unterstützen die Logistikkette beim Austausch und der Speicherung von Daten über logistische Transaktionen mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand im Transportsektor abzubauen. Wir optimieren Logistikprozesse mit innovativen und benutzerfreundlichen Produkten und Dienstleistungen. Bei uns sind Sie an der richtigen Adresse für: den digitalen Frachtbrief, Import- und Exportangelegenheiten und ein komplettes Angebot an Beförderungsdokumenten.



