

## Allgemeine Geschäftsbedingungen

### Bruinsma Freriks Transport B.V.

**Zwijndrecht, 1. Januar 2019.**

|                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Artikel 1 – Definitionen.....                                                       | 2  |
| Artikel 2 – Geltungsbereich .....                                                   | 2  |
| Artikel 3 – Anwendbares Recht .....                                                 | 2  |
| Artikel 4 – Beschreibung und Annahme der Güter.....                                 | 3  |
| Artikel 5 – Laden.....                                                              | 3  |
| Artikel 6 – Verzögerung bei der Verladung.....                                      | 4  |
| Artikel 7 – Wahl der Schiffe und Routen, Recht auf Umladung und Teilentladung ..... | 5  |
| Artikel 8 – Erlöschen der Übernahme- und Transportpflicht.....                      | 6  |
| Artikel 9 – Lade- und Löschzeiten und Liegegeld.....                                | 7  |
| Artikel 10 – Hindernisse bei Lieferung, Lagerung und Notverkauf .....               | 7  |
| Artikel 11 – Löschort, Entladung.....                                               | 8  |
| Artikel 12 – Haftung des Frachtführers .....                                        | 8  |
| Artikel 13 – Haftung des Absenders .....                                            | 9  |
| Artikel 14 – Versicherung .....                                                     | 9  |
| Artikel 15 – Warenbegleitdokumente .....                                            | 9  |
| Artikel 16 – Gegenseitige Unterstützung bei Schäden .....                           | 9  |
| Artikel 17 – Havarie-Grosse .....                                                   | 10 |
| Artikel 18 – Fracht, Fehlfracht .....                                               | 10 |
| Artikel 19 – Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des Frachtführers.....                | 11 |
| Artikel 20 – Verrechnungsverbot / Übertragungsverbot.....                           | 11 |
| Artikel 21 – Zahlung.....                                                           | 11 |
| Artikel 22 – Verjährung und Verwirkung .....                                        | 12 |
| Artikel 23 – Umdeutung .....                                                        | 12 |
| Artikel 24 – Gerichtsstand .....                                                    | 12 |
| Artikel 25 – Sprachen .....                                                         | 12 |

## Artikel 1 – Definitionen

1. Frachtvertrag: Alle Verträge, ganz gleich wie diese genannt werden, mit denen sich ein Frachtführer zum Transport von Gütern verpflichtet.
2. Frachtführer: Jeder, der oder in dessen Namen mit einem Absender einen Frachtvertrag schließt.
3. Unterfrachtführer: Jeder, dem der Frachtführer die Durchführung des Transports ganz oder teilweise anvertraut. Unter Unterfrachtführer ist zudem auch derjenige zu verstehen, der den Transport – ganz oder teilweise – tatsächlich durchführt.
4. Absender: Jeder, der oder in dessen Namen oder auf dessen Kosten ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer schließt.
5. Adressat: Die Person, die berechtigt ist, die Güter in Empfang zu nehmen.
6. Frachtpapier: Ein Dokument in der Form eines Konnossements oder eines Frachtbriefs oder eines anderen im Handel üblichen Dokuments, das den Frachtvertrag und die Übernahme oder die Verladung der Güter durch einen Frachtführer nachweist.
7. Ladungsinteressent: Absender und/oder Empfänger der transportierten oder zu transportierenden Güter.
8. Sofern die beteiligten Vertragspartner nichts anderes vereinbart haben, gilt das Erfordernis der Schriftform auch als erfüllt, wenn Daten mit elektronischen, optischen oder ähnlichen Kommunikationsmittel übermittelt werden, insbesondere aber nicht ausschließlich per Telegramm, Telefax, Telex, elektronischer Post oder elektronische Datenübertragung (EDI), sofern die Daten für spätere Abrufbarkeit verfügbar bleiben.
9. Güter: Alles was zum Transport als Fracht angeboten wird, ausgenommen abgeschleppte oder geschobene Fahrzeuge.
10. CMNI = 'Contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure'.
11. IVR= Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa.
12. Höhere Gewalt: Umstände, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht vermeiden und/oder deren Folgen er nicht abwenden kann.

## Artikel 2 – Geltungsbereich

Diese allgemeinen Geschäftsbedingungen sind Bestandteil aller Angebote und Verträge mit Bruinsma Freriks Transport B.V., insbesondere in Bezug auf den Transport von Flüssigfracht über die Binnengewässer durch Bruinsma Freriks Transport B.V., nachfolgend auch BFT genannt.

## Artikel 3 – Anwendbares Recht

Soweit diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen keine besonderen Bestimmungen enthalten, gilt das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CNMI), auch für den Transport innerhalb der Niederlande. Zusätzlich zu diesen Bedingungen und dem CNMI findet niederländisches Recht Anwendung.

## Artikel 4 – Beschreibung und Annahme der Güter

1. Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtführer rechtzeitig, d.h. vor Beginn der Verladung, die erforderlichen Informationen und Begleitdokumente über die Güter selbst und die Art der Güter, einschließlich aller nationalen und internationalen behördlichen Vorschriften in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz zur Verfügung zu stellen und ihm rechtzeitig alle Angaben über die Ladung und deren Handhabung zu machen, von denen er weiß oder wissen sollte, dass sie für den Frachtführer von Bedeutung sind.
2. Der Absender garantiert die Richtigkeit der Beschreibung der Güter sowie die Richtigkeit und Vollständigkeit der zur Verfügung gestellten Unterlagen. Er haftet für alle direkten und indirekten Verluste, Schäden und sonstigen Nachteile, die sich aus der Unrichtigkeit der Angaben und der Unvollständigkeit der Dokumentation ergeben, sowie für die daraus resultierenden Kosten. Ist die Beschreibung inkorrekt oder fehlen die erforderlichen Unterlagen, kann der Frachtführer die Güter auf Kosten der Ladungsinteressen entladen, an Land bringen, zurücktransportieren oder in dringenden Fällen sogar vernichten, ohne selbst schadensersatzpflichtig zu werden.
3. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, jedoch berechtigt, die Richtigkeit der ihm zur Verfügung gestellten Unterlagen und/oder Informationen zu kontrollieren.

## Artikel 5 – Laden

1. Der Frachtführer bzw. der Unterfrachtführer bestimmt die an Bord zu nehmende Höchstmenge anhand des Wasserstandes, der Schiffseinrichtung, der vereinbarten Lademenge und der öffentlich-rechtlichen Vorschriften.
2. Der Umfang der an Bord genommenen Ladung wird nach Wahl des Frachtführers mit einem Volumenmessgerät, durch Messung des Unterschieds zum Inhalt des Landtanks, durch Messung der Innenmaße des Schiffs oder durch Messung der Schiffseichung festgestellt.
3. Der Absender ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das Schiff an der Stelle, die er zur Verladung bestimmt hat, sicher anlegen, liegen, laden und abfahren kann.
4. Der Frachtführer ist verpflichtet, das Schiff an der Ladestelle ladebereit zur Verfügung zu stellen. Wenn beim Verladen am Schiff Schäden auftreten oder vom Schiff Schäden verursacht werden, sind Absender und/oder Empfänger verpflichtet, die Schäden oder das, was der Frachtführer in diesem Zusammenhang Dritten schulden sollte, zu ersetzen, es sei denn, der Absender weist nach, dass der Schaden nicht durch mangelnde Sicherheit am Verladeort oder durch eine Handlung oder Unterlassung des Personals am Tankterminal verursacht wurde.
5. Der Absender ist verpflichtet, die Güter an Bord des Schiffes zu laden. Der Frachtführer hat das Recht, mit Hinblick auf die Sicherheit während der Fahrt oder zur Vermeidung von Schäden Anweisungen zu erteilen. Der Absender ist verpflichtet, diese Anweisungen zu befolgen.
6. Der Absender haftet für Schäden am Schiff, die durch die Verladung verursacht wurden, es sei denn, diese Schäden wurden durch Verschulden des Frachtführers verursacht.
7. Der Absender hat dem Frachtführer den Schaden zu ersetzen, der ihm dadurch entsteht, dass ihm die vereinbarte Ladung aus welchem Grund auch immer nicht am vereinbarten Ort oder zur vereinbarten Zeit zur Verfügung steht.

## Artikel 6 – Verzögerung bei der Verladung

1. Der Absender hat bis zu dem Moment, in dem mit der Verladung der Güter auf das Schiff begonnen wird bzw. dem Frachtführer die Güter zur Verfügung gestellt werden das Recht, den Frachtvertrag aufzulösen. Im Falle einer solchen Vertragsauflösung hat der Frachtführer Anspruch auf Zahlung der gesamten Fracht (100%).
2. Bei Auflösung des Frachtvertrags mehr als 72 Stunden vor dem vereinbarten Ladedatum hat der Absender Schadensersatz in Höhe von 33,3% (1/3) der vereinbarten Frachtsumme zu leisten.
3. Bei Auflösung des Frachtvertrags zwischen 72 Stunden und 24 Stunden vor dem vereinbarten Ladedatum hat der Absender Schadensersatz in Höhe von 66,6% (2/3) der vereinbarten Frachtsumme zu leisten.
4. Bei Auflösung des Frachtvertrags innerhalb von 24 Stunden vor dem vereinbarten Ladedatum hat der Absender Schadensersatz in Höhe von 100,00% (3/3) der vereinbarten Frachtsumme zu leisten.
5. Wenn nach Ablauf der Frist, innerhalb derer der Absender die Güter auf das Schiff verladen soll, aus welchem Grund auch immer keine Güter auf das Schiff verladen wurden, hat der Frachtführer das Recht, den Frachtvertrag ohne Inverzugsetzung für aufgelöst zu erklären. In diesem Fall behält sich der Frachtführer jederzeit das Recht auf Schadensersatz der vollständig vereinbarten Fracht und auf ausstehende Liegegeldzahlungen vor.
6. Wurden die vereinbarten Güter aus welchem Grund auch immer nach Ablauf der in Absatz 2 genannten Frist nur zum Teil auf das Schiff verladen, hat der Frachtführer ohne vorherige Inverzugsetzung das Recht, den Vertrag aufzulösen oder die Fahrt anzutreten. Tritt der Frachtführer im letzteren Fall die Fahrt mit Zustimmung des Absenders an, so bleibt der Absender verpflichtet, für das gesamte Frachtgut Schadensersatz zu zahlen.
7. Die in Absatz 2, 3 und 4 erwähnte Auslösung kann mittels einer schriftlichen Mitteilung oder jede andere Mitteilung, deren Eingang nachgewiesen werden kann, erklärt werden. Der Vertrag endet zu dem Zeitpunkt, an dem die Auflösungserklärung eingegangen ist, jedoch nicht vor dem Entladen der Güter.
8. Zahlt der Absender dem Frachtführer vor Ablauf der in Absatz 2 genannten Frist das gesamte Frachtgut, so ist der Frachtführer auf Verlangen des Absenders verpflichtet, die Fahrt mit einem Teil der vereinbarten Güter anzutreten. Dieser Teil der Fracht sollte vom Absender innerhalb einer Woche nach dem vereinbarten Verladedatum angeboten werden. Wurde in diesem Zeitraum vom Absender nichts angeboten, hat der Frachtführer unter Beibehaltung des Schadensersatzanspruchs für das gesamte Frachtgut und das Liegegeld das Recht, den Transport nicht zu beginnen. Der Frachtführer ist berechtigt, anstelle des fehlenden Gutes andere Güter anzunehmen, ohne verpflichtet zu sein, das Frachtgut, das er vor dem Transport dieser Güter erhält, mit dem vom Absender zu zahlendem Frachtgut zu verrechnen.
9. Bei Zeitcharterverträgen findet dieser Artikel keine Anwendung.

## **Artikel 7 – Wahl der Schiffe und Routen, Recht auf Umladung und Teilentladung**

1. Der Transport erfolgt mit Schiffen, die vom Transportführer dafür ausgewählt werden. Der Transportführer kann auch andere Transportführer mit der Durchführung des Transports beauftragen. Sollte ein ausgewähltes Schiff unverhofft nicht eingesetzt werden können, wird der Frachtführer versuchen, ein ähnliches Schiff einzusetzen. Ist innerhalb der Flotte des Frachtführers kein vergleichbares Schiff vorhanden, kann der Frachtführer auf Rechnung und Gefahr des Auftraggebers ein anderes Schiff einsetzen.
2. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, die Güter in einer bestimmten Reihenfolge, über eine bestimmte Route oder mit einem spezifischen Schiff zu transportieren. Die Güter müssen innerhalb eines Zeitraums transportiert werden, der von einem gewissenhaften Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände einer Schifffahrt und bei einer ungehinderten Fahrt zu erwarten ist.
3. Der Frachtführer hat das Recht, die Güter ganz oder teilweise in andere Schiffe umzuladen, in Leichter zu laden oder davon zu entladen und/oder in Landtanks zu lagern, sofern dies unter den gegebenen Umständen im Interesse des Schiffes oder der Ladung erforderlich erscheint. Die Ladungsinteressenten haften gegenüber dem Frachtführer gesamtschuldnerisch für die dadurch entstehenden Mehrkosten, sofern die betreffenden Maßnahmen nicht durch Verschulden des Frachtführers ergriffen werden mussten.
4. Das Umladen in Leichter, das Lagern und Abladen in Schiffen oder Landtanks sowie die Lagerung erfolgen im Namen und auf Rechnung und Gefahr der Ladungsinteressenten. Der Frachtführer ist nicht mehr haftbar, wenn die Ladung beim Entladen den Schiffsflansch passiert hat.
5. In den in Absatz 3 und 4 erwähnten Fällen sind die Ladungsinteressenten dafür verantwortlich, einen ununterbrochenen Versicherungsschutz instand zu halten.

## Artikel 8 – Erlöschen der Übernahme- und Transportpflicht

1. Die Verpflichtung zur Übernahme und zum Transport von Gütern, unabhängig davon, ob die Güter bereits übernommen oder verladen wurden und ob die Fahrt bereits angetreten wurde oder nicht, erlischt ohne Weiteres auf jeder Wasserstraße, wenn ganz allgemein oder nur in Bezug auf das Schiff, das die Güter geladen hat, folgende Ereignisse oder Umstände eintreten:
  - a) Höhere Gewalt, Krieg, Bürgerkrieg, Mobilisierung, Militäraktionen, Aufstände, terroristische Anschläge, Sabotage, Streiks, Aussperrung, Blockaden, interne Unruhen;
  - b) Behördliche Maßnahmen und Interventionen, Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrbeschränkungen oder -verbote, Beschlagnahmen und Wiedereinziehungen, es sei denn, der Frachtführer Beförderer hat diese Umstände durch sein Verschulden verursacht;
  - c) Schifffahrtsblockaden jeglicher Art, Schiffsunfälle, Betriebsstörungen oder -unterbrechungen an Schleusen, Kanälen, Häfen oder anderen Schifffahrtseinrichtungen, Verkehrsstörungen, Behinderungen im Verkehr und bei Seehäfen oder Blockade der Schifffahrt, es sei denn, der Frachtführer hat diese Umstände durch sein Verschulden verursacht;
  - d) Naturkatastrophen, Hochwasser, Niedrigwasser, Überschwemmungen, Eisbildung und Eisgefahr.
2. Der Frachtführer ist berechtigt, solange eines dieser Umstände andauert und bis zu höchstens vierzehn Tagen danach, für den Betriebsverlust aufgrund aller Verzögerungen während der Fahrt und für den entstandenen Mehraufwand eine Entschädigung in Rechnung zu stellen und nach seiner Wahl:
  - a) entweder den Transport durchzuführen und für die gesamte vereinbarte Transportstrecke einen Frachtzuschlag in Rechnung zu stellen und alle im Vergleich zu einer normalen Auftragsdurchführung entstandenen Mehrkosten zulasten der Güter zu bringen, wobei der Absender und der Empfänger für diese Mehrkosten gesamtschuldnerisch haften;
  - b) oder den Vertrag, ohne dass eine Inverzugsetzung erforderlich wäre, aufzulösen und gemäß Artikel 18 Absatz 5 Fehlfahrt in Rechnung zu stellen und bereits geladene Güter an einem für ihn geeigneten Ort im Namen und auf Rechnung und Gefahr des Absenders und Empfängers abzuladen oder abladen zu lassen und zu lagern oder mit anderen Mitteln weiter zu transportieren. Alle durch das Abladen in einem Zwischenhafen, durch die Lagerung oder durch den Weitertransport entstandenen Mehrkosten, Transportkosten und Unkosten gehen auf Rechnung der Ladungsinteressenten;
3. Der Frachtführer hat die obenstehenden Rechte auch dann, wenn er unterlassen haben sollte, den Absender und/oder den Empfänger zu informieren, dass sich ein derartiges Vorkommnis ereignet hat.
4. Wird die Durchführung der Fahrt durch andere als der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Umstände, für die der Frachtführer gemäß diesen Bedingungen nicht haften muss, dauerhaft verhindert, dann tritt der Vertrag außer Kraft, ohne dass der eine Vertragspartner gegenüber dem anderen Vertragspartner Schadensersatz zu leisten hat. Die Kosten für das Entladen bereits verladener Güter trägt der Absender.
5. Als dauerhafte Verhinderung gilt insbesondere,
  - a) wenn ein Schiff, mit dem der Transport durchgeführt werden sollte, verlorengelht oder derart beschädigt wird, dass es die Fahrt nicht ohne größere Reparaturarbeiten ausführen könnte;
  - b) als größere Reparaturarbeiten sind insbesondere die zu verstehen, wofür das vollständige Entladen der Ladung erforderlich ist;
  - c) wenn die zu transportierenden Güter verloren gehen.
6. Der Absender und der Empfänger haften gegenüber dem Frachtführer gesamtschuldnerisch für alle extra Tagesfrachten, Frachtzuschläge, Betriebsverluste und

andere Mehrkosten.

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

1. Vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen errechnet sich die Dauer und der Tarif der Lade- und Löschzeit auf der Basis der Tankschiff-Transportbedingungen, die zum Zeitpunkt der Durchführung des Transports gültig sind. Vorbehaltlich der im Auftrag getroffenen abweichenden Vereinbarungen errechnet sich das Liegegeld auf der Basis der deutschen Lade- und Löschzeitenverordnung in der Fassung 2010 und/oder auf der Basis einer zwischen BFT und dem Absender getroffenen abweichenden Vereinbarung.
2. Weitergehende Schadensersatzansprüche bleiben hiervon unberührt.

#### **Artikel 10 – Hindernisse bei Lieferung, Lagerung und Notverkauf**

1. Werden die Güter vom vorgesehenen Empfänger nicht abgenommen oder wird die Zahlung der auf den Gütern ruhenden Forderungen verweigert, gibt es andere Hindernisse oder meldet der Empfänger sich nicht, so hat der Frachtführer den Absender darüber zu informieren und Anweisungen einzuholen. Ist dies unter den gegebenen Umständen nicht möglich oder bleibt der Absender innerhalb einer Frist von 12 Stunden nach der Meldung mit der Erteilung von Anweisungen in Verzug, oder kann die Durchführung der Anweisungen vom Frachtführer angemessenerweise nicht erwartet werden, so ist dieser berechtigt, die Güter im Namen und auf Rechnung und Gefahr der Ladungsinteressen in einem Landtank oder einem Leichter zu lagern.
2. Wird die Löschzeit überschritten, dann hat der Frachtführer das Recht, die Güter auf Rechnung und Gefahr der Ladungsinteressenten selbst zu entladen oder entladen zu lassen, oder diese im Sinne der Bestimmungen in Absatz 1 zu lagern, alles unbeschadet des Anspruchs des Frachtführers auf die entstandenen Liegegelder. Weitere Ansprüche des Frachtführers auf Schadensersatz aufgrund der Überschreitung der Löschzeiten bleiben davon unberührt.
3. Die Lagerung der Güter in Lichter oder Landtanks gilt als korrekte Lieferung. Das Zurückbehaltungsrecht und/oder Pfandrecht des Frachtführers bleibt hiervon unberührt.
4. Werden die Güter innerhalb von zwei Monaten nachdem sie gelagert wurden, nicht abgenommen, dann hat der Frachtführer das Recht, die Güter ohne Ankündigung oder Bekanntgabe und ohne behördliche Entscheidung oder Gerichtsbeschluss von privater Hand oder öffentlich zu verkaufen oder versteigern zu lassen. Erfordern die Güter hohe Wartungs- oder Lagerungskosten oder deckt ihr Wert nach Ansicht des Frachtführers nicht die damit verbundenen Kosten, so ist der Frachtführer berechtigt, die Güter unverzüglich zu verkaufen oder zu versteigern, ohne an die Frist von zwei Monaten gebunden zu sein.

## Artikel 11 – Löschart, Entladung

1. Die Ladungsinteressenten bestimmen einen geeigneten Löschart. Die in Artikel 5 vorgesehenen Bestimmungen für die Anweisung und die Sicherheit des Ladeorts gelten entsprechend für die Anweisung und die Sicherheit des Löscharts.
2. Die Ladungsinteressenten sind verpflichtet, dem Frachtführer vor Ankunft im Hafen Anweisungen für Entladung und Zollabfertigung zu erteilen, andernfalls ist der Frachtführer berechtigt, im Namen und auf Rechnung der Ladungsinteressenten alle ihm notwendig erscheinenden Maßnahmen zu treffen.
3. Wenn das Schiff zur Entladung bereit ist, kann dies dem Löschart jederzeit gemeldet werden.
4. Die Ladungsinteressenten haften gesamtschuldnerisch für Schäden, die bei der Entladung der Güter verursacht wurden. Beruht der Schaden auf einem Fehler oder einer Nachlässigkeit des Frachtführers, tragen die Ladungsinteressenten keine Haftung. Die in Artikel 5 Absatz 4 und 6 aufgenommenen Bedingungen haben entsprechende Gültigkeit.
5. Das Schiff sollte sauber und frei von Ladungsrückständen entladen werden. Kommt der Löschart dieser Verpflichtung nicht nach, hat der Frachtführer nach Beanstandung das Recht, die Ladungsrückstände auf Rechnung der Ladungsinteressenten zu entfernen oder entfernen zu lassen.
6. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, zu kontrollieren, ob das Schiff völlig sauber und frei von Ladungsrückständen entladen wurde. Demzufolge hat der Absender Frachtführer Schadloshaltung zuzusagen für Schäden, die sich aufgrund von Verunreinigungen durch Restbestände dieser Ladung bei der Ladung einer nächsten Fahrt ergeben sollten. Ebenso haftet der Absender gegenüber dem Frachtführer für alle sonstigen Schäden, die dem Frachtführer dadurch entstehen könnten, wenn das Schiff nicht sauber und frei von Ladungsrückständen ist, insbesondere Schäden aufgrund von Zeitverlust, Gutachterkosten und Reinigungskosten.

## Artikel 12 – Haftung des Frachtführers

Der Frachtführer haftet nicht für Schäden, die verursacht werden:

- a) durch Handlung oder Unterlassung des Kapitäns des Schiffs, den Lotsen oder jeder anderen Person, die während der Navigation oder bei der Zusammenstellung oder Entkoppelung eines Schub- oder Schleppkonvois auf dem Schiff oder auf einem Schub- oder Schleppschiff arbeitet, sofern der Frachtführer seine Verpflichtungen aufgrund von Artikel 3 Absatz 3 CMNI bezüglich der Besatzung erfüllt hat, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung war das Ergebnis eines vorsätzlichen Versuchs, den Schaden zu verursachen, oder eines rücksichtslosen Verhaltens mit dem Wissen, dass sich daraus wahrscheinlich ein derartiger Schaden ergeben würde;
- b) durch Brand oder einer Explosion an Bord des Schiffes;
- c) durch Mängel an seinem Schiff oder an einem gemieteten oder gecharterten Schiff, die bereits vor Beginn der Fahrt existierten, wenn er nachweist, dass diese Mängel, obwohl er die erforderliche Sorgfalt hat walten lassen, vor Antritt der Fahrt nicht entdeckt werden konnten;
- d) durch höhere Gewalt. Im Falle von höherer Gewalt ist der Frachtführer von seiner Übernahme- und/oder Transportpflicht enthoben, unabhängig davon, ob die Güter bereits übernommen oder verladen wurden und man die Fahrt bereits angetreten hat oder nicht. Der Frachtführer haftet nicht für Schäden, wenn infolge von höherer Gewalt die Verpflichtung zur Übernahme und/oder Transport der Güter verfällt.

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

In Ergänzung zu Artikel 8 CMNI haftet der Absender für die dem Frachtführer entstandenen oder noch zu entstehenden Schäden, die durch Güter, Material oder andere Sachen verursacht wurde, die der Absender, der Ablader oder der Empfänger zur Verfügung gestellt haben. Die Schadensersatzverpflichtung des Absenders ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch Verschulden des Frachtführers verursacht wird. Wurde der Schaden durch ein Verschulden sowohl des Absenders als auch des Frachtführers verursacht, so haften beide für ihren Teil des Verschuldens.

### **Artikel 14 – Versicherung**

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

### **Artikel 15 – Warenbegleitdokumente**

1. Warenbegleitdokumente dürfen nur dann im Namen von BFT unterzeichnet werden, wenn BFT dafür Zustimmung erteilt hat.
2. Wenn der Absender oder der Unterfrachtführer im Widerspruch zum vorigen Absatz die Warenbegleitdokumente im Namen von BFT unterzeichnet und BFT demzufolge haftbar macht und dies die Haftung im Rahmen dieser Transportbedingungen überschreitet, ist der Absender verpflichtet, BFT von Ansprüchen Dritter freizustellen.

### **Artikel 16 – Gegenseitige Unterstützung bei Schäden**

1. Der Frachtführer und die Ladungsinteressenten werden einander bei Schäden an oder Verlust der Güter, bei Schäden an Vorrichtungen des Tankterminals sowie bei Schäden am Schiff unterstützen, um deren Umfang und Ursache festzustellen. Sowohl der Frachtführer als auch der Absender ist befugt, vor oder bei der Lieferung der Ladung eine gerichtliche oder außergerichtliche Untersuchung des Ladungszustands und der Ladungsmenge und Ausmaßes des Schadens durchführen zu lassen. Der Absender, der eine Beschädigung oder einen Mangel vermutet, ist berechtigt, vor oder bei der Lieferung eine gerichtliche oder außergerichtliche Untersuchung durchführen zu lassen bezüglich der Art und Weise, wie die Verladung stattgefunden hat und was sich aufgrund der Ursache der Beschädigung oder des Mangels aus dem Zustand des Schiffes und der Ladung ergibt.
2. Der Frachtführer und die Ladungsinteressenten sind im Rahmen der Untersuchung im Sinne von Absatz 1 verpflichtet, einander auf vorheriger Anfrage Zugang zu Proben der Ladung, zum Schiff und zu den Vorrichtungen des Tankterminals zu verschaffen.
3. Der Frachtführer ist von den Ladungsinteressenten direkt schriftlich zu informieren und schriftlich zu einem Gegengutachten einzuladen.

## Artikel 17 – Havarie-Grosse

1. Im Falle von Havarie-Grosse findet die zum Zeitpunkt der Übernahme der Güter zum Transport gültige Fassung der Havarie-Grosse-Regeln der IVR, veröffentlicht auf [www.ivr.nl](http://www.ivr.nl), Anwendung.
2. Die Ladungsinteressenten sind verpflichtet, die Beiträge und/oder Vorschüsse unverzüglich zu zahlen, ungeachtet und unbeschadet ihrer eventuellen aus dem Transportvertrag zukommenden Rechte auf Erstattung der zu zahlenden Beiträge. Sie haften gegenüber dem Frachtführer gesamtschuldnerisch für alle aus einer Dispache auf ihren Gütern ruhenden Havarie-Grosse-Beiträge. Der Frachtführer hat das Recht, für diese Beiträge ein Revers und einen Kostenvorschuss zu verlangen. Ein Leistungsverweigerungsrecht in Bezug auf die Havarie-Grosse-Beiträge ist ausgeschlossen. Insbesondere die Ladungsinteressenten sind nicht berechtigt, die Zahlung eines Vorschusses oder Beitrags mit der Begründung, der Frachtführer habe Schuld und sie hätten wegen Verschulden des Frachtführers oder des Schiffs einen Anspruch, zu verweigern.
3. Die Ladungsinteressenten haben kein Recht auf Erstattung der bezahlten Havarie-Grosse-Beiträge bei einem Havarie-Grosse-Ereignis aufgrund eines nautischen Fehlers im Sinne von Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe a CMNI, aufgrund von Brand oder Explosion oder eines bei Antritt der Fahrt nicht erkennbaren Mangels am Schiff (Artikel 25 CMNI Absatz 2 Buchstabe b und c). Das Recht auf Erstattung der bezahlten Havarie-Grosse-Beiträge verfällt in den vorgenannten Fällen nicht, wenn der nautische Fehler ein Verschulden des Frachtführers im Sinne von Artikel 21 Absatz 1 CMNI ist, oder wenn Brand oder Explosion oder ein Mangel am Schiff bei Antritt der Fahrt durch ein Verschulden des Frachtführers verursacht wurden.

## Artikel 18 – Fracht, Fehlfracht

1. Vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen umfasst die Fracht den Transport in der Zeit zwischen Annahme und der Lieferung der Güter an Bord des Binnenschiffs. Die Fracht wird mindestens aufgrund der in den Ladungsdokumenten angegebenen Bruttogewichten, Mengen oder Maße der Güter berechnet. Werden in anderen Unterlagen höhere Angaben zu Gewicht oder Menge gemacht, oder werden diese mittels Wiegen und Kontrolle ermittelt, dann diese für die Frachtberechnung ausschlaggebend. Die Fracht ist bei Lieferung der Güter zahlbar.
2. Die vereinbarte Fracht basiert auf eine offene und ungehinderte Schifffahrt. Alle Mehrkosten und Aufwendungen, die abweichend von einem normalen Verlauf einer Schifffahrt anfallen, gehen auf Rechnung der Ladungsinteressenten, es sei denn, diese werden durch ein Verschulden des Frachtführers verursacht.
3. Der Frachtführer hat Anspruch auf das gesamte Frachtgut, wenn:
  - a) die Ladung nur zum Teil geliefert wird;
  - b) der Absender und Empfänger das Entladen der Güter im Löschhafen oder in einem Zwischenhafen verlangen;
  - c) die Fortsetzung der Fahrt aus Gründen, die dem Frachtführer nicht angerechnet werden können, dauerhaft oder vorübergehend verhindert ist oder die Fahrt nur teilweise durchgeführt wird, oder;
  - d) die Güter vernichtet, verlorengegangen, beschlagnahmt, beschädigt, verschlechtert oder anderweitig wertlos geworden sind.
4. Nach Antritt der Fahrt kann der Absender Anweisungen erteilen, um die Güter wieder im Ladehafen oder in einem anderen auf der Fahrtstrecke gelegenen Hafen auszuladen. Wenn der Absender derartige Anweisungen erteilt, ist er verpflichtet, das gesamte Frachtgut und alle zusätzlichen Kosten, die dem Frachtführer dadurch entstehen, zu zahlen.
5. Der Absender haftet gegenüber dem Frachtführer für Fracht, Fehlfracht, Frachtzuschläge, Kosten, Unkosten, Abgaben und andere auf den Gütern

ruhenden Forderungen sowie für (Über-)Liegegeld.

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

1. Der Frachtführer hat auf alle auf dem Transportvertrag basierenden Forderungen sowie auf unbestrittene Forderungen aus anderen mit dem Absender geschlossenen Transportverträgen ein Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht auf die Güter. Das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht gilt auch für die Begleitdokumente.
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 darüber verfügen kann.
3. Bei der Ausübung des Zurückbehaltungs- oder Pfandrechts hat der Frachtführer das Recht, die Güter im Namen und auf Rechnung und Gefahr des Absenders und Empfängers zu entladen und an einem geeigneten Ort zu lagern, oder Sicherheiten für seine Ansprüche zu verlangen.
4. Dritte, die aufgrund eines Konnossements oder Frachtbriefs Anspruch auf die Güter erheben, erkennen durch Erhalt des Konnossements oder des Frachtbriefs, oder indem sie über derartige Dokumente verfügen, das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht des Frachtführers an, jedoch nur, soweit es Forderungen betrifft, die sich auf den in dem Konnossement angegebenen Transport beziehen.

#### **Artikel 20 – Verrechnungsverbot / Übertragungsverbot**

1. Absender und Empfänger sind nicht berechtigt, um vom Frachtführer bestrittene Forderungen, ganz gleich aus welchem Rechtsverhältnis, mit Forderungen des Frachtführers zu verrechnen und/oder bezüglich der Forderungen des Frachtführers ein Leistungsverweigerungsrecht auszuüben.
2. Absender und Empfänger sind ohne schriftliche Zustimmung des Frachtführers nicht berechtigt, Forderungen an den Frachtführer oder an seine Erfüllungsgehilfen an Dritte zu übertragen, es sei denn es betrifft eine Übertragung an Transportversicherungen, die den betreffenden Transport versichert haben.

#### **Artikel 21 – Zahlung**

1. Die Zahlung der Rechnungen hat innerhalb von dreißig Tagen nach Rechnungsdatum zu erfolgen.
2. Wenn Ladungsinteressenten einen von ihnen geschuldeten Betrag nicht innerhalb der oben genannten Frist zahlen, sind sie ohne Inverzugsetzung im Verzug. Ab dem Tag, an dem die Ladungsinteressenten im Verzug sind, schulden sie BFT einen Verzugszins in Höhe von 1,5% pro Monat oder Teil eines Monats, in dem der Verzug andauert. Befinden sich die Ladungsinteressenten im Sinne dieses Artikels im Verzug, so schulden sie BFT ab Eintritt des Verzugs außergerichtliche Inkassokosten, die 15% des Rechnungsbetrags festgelegt sind, unbeschadet des Rechts von BFT auf vollen Schadensersatz.
3. Alle Zahlungen an BFT haben auf ein von BFT anzugebendes Bankkonto bzw. auf eine andere von BFT anzugebende Zahlungsart zu erfolgen.

## **Artikel 22 – Verjährung und Verwirkung**

Alle Forderungen an BFT aus diesem Vertrag verjähren nach 10 Monaten ab dem Datum des Konnossements (B/L). Durch Annahme der Güter ohne gerichtliche oder außergerichtliche Untersuchung und ohne Vorbehalt aller Rechte bei oder unmittelbar nach der Warenannahme sind alle Ansprüche gegen den Frachtführer wegen teilweiser Nichtlieferung oder ganzer oder teilweiser Beschädigung verwirkt, es sei denn, diese waren äußerlich nicht wahrnehmbar und der Absender hat spätestens am dritten Tag nach der Warenannahme einen Vorbehalt geltend gemacht. Der Vorbehalt muss die Art des Schadens im Allgemeinen angeben.

Alle Forderungen gegen den Frachtführer müssen innerhalb von 10 Monaten ab dem Datum des Konnossements geltend gemacht werden, da sonst die Verwirkung aller Rechtsansprüche droht.

## **Artikel 23 – Umdeutung**

Soweit diese Bedingungen ganz oder teilweise zwingendem Recht widersprechen, dann bleibt die Wirksamkeit dieser Bedingungen, auch wenn es nur ein Teil einer Bestimmung ist, im Übrigen davon unberührt. Entspricht der Zweck einer dem zwingenden Recht widersprechenden Bestimmung weitgehend dem Zweck einer anderen, gültigen Bestimmung, so ist diese andere Bestimmung an deren Stelle zu setzen und erfüllt die gültige Bestimmung die Wirkung der ersetzten Bestimmung.

## **Artikel 24 – Gerichtsstand**

1. Über alle Streitigkeiten, einschließlich der Streitigkeiten, die nur von einem der Vertragspartner als solche angesehen werden, die sich aus einem Vertrag, auf den diese vorliegenden Bedingungen ganz oder teilweise Anwendung finden, oder aus einem weiteren, aus einem solchen Vertrag entstandenen Folgevertrag entstehen sollten, entscheidet, außer wenn die Parteien eine Maßnahme im vorläufigen Rechtsschutzverfahren beantragen möchten, das zuständige Gericht im Gerichtsbezirk Rotterdam.
2. Die Bestimmungen des vorigen Absatzes lassen das Recht von BFT unberührt, die Streitigkeit bei dem nach den normalen Zuständigkeitsregeln zuständigen Gericht einzureichen.

## **Artikel 25 – Sprachen**

Von diesen Transportbedingungen gibt es einen niederländischen, deutschen, englischen und französischen Text. Im Falle von Widersprüchen gilt die niederländische Fassung.