



## Verlade- und Transportbedingungen (anwendbar unter Vorbehalt besonderer Bedingungen)

**Artikel 1.** – Der Transport der Waren wird gemäß den Regelungen der CMNI durchgeführt. Fehlen entsprechende Regelungen der CMNI gelten die Gesetze und Vorschriften betreffend die Rheinschiffahrt und das französische Recht, sowie die nachfolgenden Bedingungen und Klauseln.

Diese Klauseln und Bedingungen gelten für alle am Versand und am Transport Beteiligten, einschließlich des Absenders und des Empfängers, sowie für alle die aufgrund des Frachtvertrags oder der Beförderung Ansprüche herleiten.

**Art. 2.** – Die zu befördernden Güter sind der Reederei an dem von ihr zugewiesenen Ort oder an Bord gemäß den Bestimmungen der vom Versender angegebenen Beladungsordnung auszuhandeln.

Der Absender ist verantwortlich für alle Veränderungen oder Beschädigungen des Schiffes selbst oder anderer Rechtsgüter oder der Güter infolge Verschmutzung, Rost, Korrosion, Schwund oder anderer Schadensursachen.

Der Absender ist verpflichtet, der Reederei alle Informationen betreffend die Maße, die Anzahl, das Gewicht, den Inhalt, die Beschaffenheit, den Wert, die Größe, die Zeichen und die Nummern der Güter, insbesondere die im Konnossement zu vermerkenden, zu übermitteln.

Bei einer nur teilweisen Inanspruchnahme des Frachtraums teilt der Verlader etwaige Unvereinbarkeiten seines Guts mit anderen Gütern mit. Der Frachtführer behält sich die Möglichkeit vor, den restlichen Frachtraum anderweitig zu nutzen.

**Art. 3.** – Der Transport wird mit den Mitteln ausgeführt, die die Reederei bestimmt. Die Reederei ist nicht verpflichtet, die Güter in einer bestimmten Reihenfolge, auf einem bestimmten Weg oder mit einem bestimmten Schiff zu befördern.

Der Schiffsführer behält sich das Recht vor, die Reise zu unterbrechen, das Schiff zum Schleppen oder Schieben anderer Fahrzeuge zu verwenden, in Häfen, Reeden oder Flüsse einzulaufen und ohne Lotse hieraus auszufahren, anderen Schiffen Hilfe zu leisten, beliebige Umwege oder zurückzufahren, sei es um Menschenleben oder Güter zu retten oder aus irgendeinem anderen dringenden oder nicht dringenden Grund. Ein Widerspruch der Verladerseite hiergegen ist ausgeschlossen.

Erfolgt eine Umladung, Leichterung, Löschung oder Einlagerung der Güter, tragen weder die Reederei noch der Schiffsführer die hierfür anfallenden Kosten.

Die Reederei und der Schiffsführer haben die Möglichkeit, im Interesse der Durchführung des Frachtauftrags für die Beförderung jeden anderen Weg als den üblichen zu wählen oder am Bestimmungsort durchzufahren um danach wieder zurückzukehren.

Im Falle eines Schifffahrtshindernisses kann die Reederei auch den Seeweg entlang der Küste wählen.

**Art. 4.** – Wird das Schiff durch behördliche oder polizeiliche Maßnahmen wegen unzureichender oder unzureichend ausgefüllter Dokumente oder falscher oder unvollständiger Angaben in diesen Dokumenten gestoppt, so ist der Absender bzw. der Empfänger für alle Risiken, Gefahren, Schäden, Zeitverluste und Kosten verantwortlich, die hieraus erwachsen.

Für Import-, Export- oder Transitverbote ist ausschließlich die Ladungsseite verantwortlich. Es obliegt ausschließlich dem Absender und dem Empfänger, mit den Behörden, Beamten, Zoll usw. zu verhandeln. Gibt die Reederei oder der Schiffsführer gegenüber diesen Behörden etc. während der Zeit, in welcher die Güter unter behördlicher Aufsicht stehen, Erklärungen ab, tragen sie hierfür keine Verantwortung. Im Falle eines Zurücktransports der Güter müssen die entsprechenden Anweisungen

deutlich und in schriftlicher Form und getrennt und vollständig für jede Sendung erteilt werden.

### **Art. 5.** –

Wenn die Reederei die Beladungsordnung angenommen hat, kann sie selbst auf Rechnung, Risiko und Gefahr des Empfängers und/oder Absenders die Güter am Ablieferungs- bzw. Ladeort mit Hilfe eines Schiffes oder von schwimmendem Gerät von bzw. auf Kai, Waggon, Lager oder Halle laden oder löschen.

Löscht die Reederei selbst, muss der Empfänger spätestens 24 Stunden nach Beendigung des Löschvorgangs die Zollformalitäten und die Weiterbeförderung erledigen. Geschieht dies nicht, kann die Reederei auf Rechnung, Risiko und Gefahr des Empfängers die entsprechenden Handlungen vornehmen.

Die Reederei und der Schiffsführer haben ein Zurückbehaltungsrecht an sämtlichen Gütern oder einem Teil davon bis zur vollständigen Bezahlung der Fracht, Liegegelder, Kosten, Aufwendungen und sonstigen Forderungen gegen den Absender oder den Empfänger aus der Beförderung oder aus anderem Rechtsgrund. Zur Ausübung dieses Rechts können die Güter auf Rechnung des Absenders oder des Empfängers in Leichter oder an Land gelegt und/oder eingelagert werden. Ein Pfand- oder dingliches Recht, das von Dritten an der Ladung geltend gemacht wird, hindert die Ausübung des Zurückbehaltungsrechts durch die Reederei oder den Schiffsführer auch dann nicht, wenn ein Konnossement oder Frachtbrief ausgestellt wurde.

**Art. 6.** – Obliegt das Laden, das Löschen oder der Umschlag der Güter dem Verlader oder dem Empfänger, sind diese verpflichtet, hiermit unverzüglich zu beginnen, sobald das Schiff eingetroffen ist und ohne Unterbrechung und in der vertraglichen oder der üblichen Zeit zu Ende zu führen. Kommt der Verlader oder der Empfänger dieser Verpflichtung aus irgendeinem Grund nicht nach, kann die Reederei für die zusätzlich benötigte Zeit das vertraglich vereinbarte oder, in Ermanglung einer solchen Vereinbarung, das am Lade- bzw. Löschart geltende Liegegeld beanspruchen.

Geladen, umgeschlagen oder gelöscht wird ausschließlich an Werktagen während der Arbeitsstunden an der Stelle, an der sich das Schiff befindet. In allen Fällen und auch dann, wenn die Reederei selbst lädt, umschlägt oder löscht, wird die Lade-, Umschlags- oder Löschartzeit ab dem Zeitpunkt berechnet, in dem das Schiff zur Verfügung gestellt wird. Die Berechnung der nach Abs. 2 geltenden Liegegelder wird angewendet, wenn die in Abs. 1 dieses Artikels vorgesehene Frist für das Laden, Löschen oder Umschlagen überschritten wurden und die Reederei dies nicht zu vertreten hat.

Verzögert der Empfänger die Löschung der Güter, hat die Reederei zudem ohne weiteres das Recht, die Güter auf Rechnung und Gefahr des Empfängers selbst oder durch Dritte in Leichter oder an Land zu legen, einzulagern oder zu hinterlegen. Ein Anspruch der Reederei auf Liegegeld bleibt hiervon unberührt.

In Seehäfen beginnt die Lade- bzw. Löschartzeit in dem Zeitpunkt, in dem das Schiff zur Verfügung des Empfängers und/oder des Abnehmers gestellt wird, ohne das sich das Boot hierzu am Kai befinden muss. Es obliegt dem Empfänger, einen Liegeplatz für die Löschung zu besorgen.

Die Löschart- bzw. Ladezeit läuft ab dem Zeitpunkt, in dem die Reederei das Schiff so nahe wie möglich an die Löschart- bzw. Ladestelle gelegt hat. Darf das Schiff aufgrund von Vorschriften oder behördlichen Anordnungen nicht an die für das Laden oder Löschen bestimmte Stelle oder neben ein Seeschiff gelegt werden, ist die Reederei von der Verpflichtung befreit, das Schiff dort hinzulegen. Der Absender und/oder der Empfänger sind in diesem Fall verpflichtet, die Güter zum Schiff zu bringen bzw. dort in Empfang zu nehmen. In keinem der vorgenannten Fälle ist die Reederei zu entsprechenden Hinweisen oder Protesten verpflichtet.

**Art. 7.** – Ist der Empfänger unbekannt, wird die Annahme der Güter abgelehnt oder erscheint bei Gütern an Order der Inhaber der Konnossements nicht in dem Moment, in dem das Schiff zum Löschen bereit ist, kann die Reederei ohne weiteres die Güter an den

Absender abliefern oder so verfahren, wie es im Abs. 4 des Art. 6 bezeichnet ist. Die Lagerung der im Laderaum befindlichen Güter im Laderaum ist ausgeschlossen.

Macht die Reederei von ihrem Recht gebrauch, die Güter auf Rechnung und Gefahr des Empfängers oder sonstigen Rechtsinhabers zu hinterlegen, gelten die Güter als abgeliefert bzw. in Empfang genommen und die Reederei ist insoweit von jeglicher Haftung befreit. Werden Güter nicht binnen drei Monaten nach ihrer Hinterlegung abgenommen, ist die Reederei berechtigt, diese freihändig oder öffentlich zu verkaufen oder zu lassen. Sind die Güter möglicherweise schnellem Verderb ausgesetzt, oder deckt ihr Wert nach Schätzung der Reederei möglicherweise nicht die darauf haftenden Kosten, ist die Reederei ohne Einhaltung der Drei-Monatsfrist zu einem sofortigen Verkauf der Güter berechtigt. Dies gilt unabhängig davon, aus welchem Grund die Güter nicht abgenommen wurden.

Der Absender verzichtet sowohl für sich selbst als auch für den Empfänger auf jede Mitteilung seitens der Reederei betreffend die Hinterlegung sowie den unmittelbar bevorstehenden Verkauf der Güter. Sofern dennoch eine entsprechende Mitteilung erfolgt, geschieht dies, ohne dass die Reederei hierzu verpflichtet wäre.

**Art. 8.** – In Ermanglung einer ausdrücklichen anderslautenden Vereinbarung wird die Fracht aufgrund der Tarife und Bedingungen errechnet, die im Zeitpunkt der Verladung gelten. Soweit nicht anders vereinbart, versteht sich die Fracht von Bord zu Bord des zur Beförderung verwendeten Schiffes. Die Fracht, Frachtzusätze, Schiffsgebühren, Abgaben, Rückerstattungen und alle sonstigen zusätzlichen Kosten sind bei Ablieferung der Güter zu bezahlen. Statistikkosten, Zollgebühren, Kanal- und Schifffahrtsabgaben, Steuern, Gebührenmarken, Lade- und Löschkosten, Kosten der Gewichtsfeststellung und alle anderen Erhebungen und Vorschüsse sind separat festzusetzen.

Wird bei der Ablieferung festgestellt, dass die tatsächliche Menge der Güter größer ist als die angegebene, schuldet der Empfänger die Fracht auf die festgestellte Menge unabhängig davon, ob die Güter frei oder unfrei befördert werden.

Die Frachtsätze und die Transportbedingungen basieren auf der wirtschaftlichen und steuerlichen Situation sowie den Devisenkursen im Zeitpunkt des Vertragsschlusses. Die Reederei behält sich das Recht vor, im Falle einer Änderung dieser Geschäftsgrundlagen den Vertrag zu kündigen oder diesen mit Einverständnis des Kunden den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Der Absender und der Empfänger haften der Reederei für die Fracht nebst allen Zusätzen und sonstigen Kosten als Gesamtschuldner.

**Art. 9.** – Die gesamte Fracht ist ungeachtet von Verlusten, des Zustands und der Verpackung der Güter auch dann fällig, wenn nur ein Teil der ursprünglich vereinbarten Reise ausgeführt wurde, insbesondere wenn das Schiff den Bestimmungsort nicht erreicht, es sei denn, der Frachtführer hat dies zu vertreten. Die Fracht ist auch für solche Güter vollständig zu bezahlen, für die Laderaum reserviert, dieser aber teilweise oder gänzlich nicht gebraucht wurde.

Müssen die Güter im Ladehafen vor Beginn der Reise wieder entladen werden, ist neben den Lade-, Löschart- und Verstaungskosten nur die Hälfte der Fracht geschuldet, sofern durch die Entladung für das Schiff keine Verspätung entsteht und weder das Schiff noch die übrige Ladung einen Schaden erleidet. Nur in diesem Fall ist die Reederei zur Herausgabe der Güter verpflichtet.

Macht die Reederei wegen mangelhafter Verladung einen Anspruch auf Fehlfracht geltend, so setzt dies weder eine gesonderte Mahnung noch die Einhaltung einer Wartefrist noch die Bereitstellung von Transportmaterial durch die Reederei oder den Schiffsführer voraus. Die Fehlfracht beträgt mindestens die Hälfte der vollen vertraglichen oder gesetzlichen Fracht.

**Art. 10.** – Wird die Löschung der Güter in einem Zwischenhafen verlangt, so ist die Reederei hierzu nur verpflichtet, wenn die Güter erreicht und gelöscht

werden können. In diesem Fall ist die volle Fracht bis zum ursprünglich vereinbarten Bestimmungshafen ungeachtet etwa aus der Löschung entstehender Kosten zu zahlen.

**Art. 11** – Sind die Frachtzuschläge für Kleinwasser nicht Gegenstand einer besonderen Vereinbarung, sind sie wie folgt zu berechnen:

1° Im Verkehr unterhalb von Duisburg (inbegriffen), bei einem Ruhrorter Pegel:

Von 3,00 bis 2,91 m ... 10% des Frachtsatzes

Von 2,90 bis 2,81 m ... 20% des Frachtsatzes

Und so weiter in Schritten von 10 cm, jeweils + 10 % der Fracht bis 1,81 m.

2° Im Verkehr oberhalb von Duisburg bis Koblenz (inbegriffen), einschließlich Mosel und Saar, bei einem Kölner Pegel:

von 2,40 bis 2,21 m 20% des Frachtsatzes

von 2,20 bis 2,01 m 30% des Frachtsatzes

von 2,00 bis 1,81 m 40% des Frachtsatzes

von 1,80 bis 1,61 m 60% des Frachtsatzes

von 1,60 bis 1,41 m 80% des Frachtsatzes

3° Im Verkehr oberhalb von Koblenz bis Mannheim für Verbindungen auf dem Main, dem Main-Donau-Kanal und dem Neckar, bei einem Kauber Pegel:

von 1,50 bis 1,36 m ... 20% des Frachtsatzes

von 1,35 bis 1,21 m ... 30% des Frachtsatzes

von 1,20 bis 1,01 m ... 50% des Frachtsatzes

von 1,00 bis 0,91 m ... 60% des Frachtsatzes

von 0,90 bis 0,81 m ... 70% des Frachtsatzes

4° Im Verkehr oberhalb von Mannheim bei einem Maxauer Pegel:

von 4,40 bis 4,21 m ... 20% des Frachtsatzes

von 4,20 bis 4,01 m ... 40% des Frachtsatzes

von 4,00 bis 3,81 m ... 60% des Frachtsatzes

von 3,80 bis 3,61 m ... 80% des Frachtsatzes

5° Im Verkehr von und nach Donauhäfen bei einem Pfellinger Pegel:

von 3,70 bis 3,61 m ... 10 % des Frachtsatzes

von 3,60 bis 3,51 m ... 20 % des Frachtsatzes

von 3,50 bis 3,41 m ... 30 % des Frachtsatzes

von 3,40 bis 3,31 m ... 40 % des Frachtsatzes

von 3,30 bis 3,21 m ... 50 % des Frachtsatzes

von 3,20 bis 3,11 m ... 60 % des Frachtsatzes

Daneben sind bei diesen Verkehren zusätzlich die unter der Ziffern 1-4 genannten Richtpegel je nach Gesamtfahrtstrecke zusätzlich zu beachten. Für die KWZ-Berechnung gilt die für das Binnenschiff günstige Staffel.

**ART. 12.** – Die Reederei ist von den Verpflichtungen aus dem Transportvertrag befreit bei höherer Gewalt, Krieg, behördlichen Maßnahmen, Unruhen aller Art, Streik, Aufruhr oder Revolte, Überschwemmung, Eisgefahr, Unterbrechung der Treibstoffversorgung, bei einem Ruhrorter Pegelstand von weniger als 1,81, einem Kölner Pegel von weniger als 1,41 m, bei einem Kauber Pegel von weniger als 0,81 m, bei einem Maxauer Pegel von weniger als 3,61 m, oder bei bei einem Pfellinger Pegel von weniger als 3,11 m, bei auch nur teilweiser Behinderung des Verkehrs in den Seehäfen oder der Verspätung eines für die Durchführung des Frachtvertrags erwarteten Seeschiffs.

In allen vorgenannten Fällen ist die Reederei berechtigt, den Transport durchzuführen und für die vereinbarte Transportstrecke zu lasten der Ware einen Frachtzuschlag zu erheben oder den gesamten Vertrag zu kündigen.

Dieses Kündigungsrecht besteht während der gesamten Dauer eines solchen Ereignisses und noch 15 Tage darüber hinaus. Die Reederei teilt ihre Absicht, sich auf höhere Gewalt etc. zu berufen, in angemessener Frist mit. Wird der Transport durchgeführt, werden die durch diese Ereignisse verursachten Verspätungen als Überliegezeit angesehen, für die ein Liegegeld nach Art. 6 Abs. 2 zu bezahlen ist.

Streitigkeiten betreffend die Ausübung der in diesem Artikel vorgesehenen Rechte werden einem Schiedsgericht, bestehend aus zwei Schiedsrichtern, zur Entscheidung vorgelegt. Jede Partei ernannt einen Schiedsrichter. Gelingt es den Schiedsrichtern nicht, sich zu einigen, wird die Entscheidung einem dritten

Schiedsrichter übertragen, der von den beiden ersten Schiedsrichtern ernannt wird.

**Art. 13.** - Hat sich die Reederei dazu verpflichtet, das Schiff längs eines Seeschiffs oder eines anderen Binnenschiffs zu legen oder das Laden oder das Löschen dem Absender oder dem Empfänger zu überlassen, so ist unverzüglich und ohne Unterbrechung umzuschlagen. Das Anlegen an dem Schiff darf nicht mit Risiken oder Kosten für die Reederei verbunden und muss behördlicherseits gestattet sein. Andernfalls werden Liegegelder gemäss Art. 6 Abs. 2 in Rechnung gestellt, indem der Schiffsführer benachrichtigt wurde.

Wurde ein Güterumschlag ex Seeschiff vereinbart, ist die Reederei dazu verpflichtet, jeweils ein Schiff längsseits des Seeschiffs zu legen.

Die zusätzlichen Kosten, die aus einer Verhinderung des Ladens oder Löschens, insbesondere für eine Verschleppung entstehen, werden dem Verlater in Rechnung gestellt. Das gleiche gilt für die LKW-Kosten, wenn die Verlagerung bzw. Verholung des Schiffes nicht möglich ist.

**Art. 14.** – Die Haftung der Reederei ist in den folgenden Fällen ausgeschlossen:

- a) Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, Empfängers oder eines Verfügungsberechtigten;
- b) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Löschen der Güter durch den Absender oder Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
- c) Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war, im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels stand oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich war;
- d) natürliche Beschaffenheit der Güter, derzufolge sie gänzlich oder teilweise Verlust oder Beschädigung ausgesetzt sind, insbesondere durch Bruch, Schwund, Rost, Schwitzen, Ungeziefer, Nagetiere, Austrocknung, in Brand Geraten, Erhitzung, Klärung; ganz allgemein durch einen den Gütern innewohnenden Mangel und normalen Schwund;
- e) Fehlen von Markierungen oder unlesbare oder falsche Anweisungen;
- f) Vorfälle während des Umschlags der Güter, unzureichende oder fehlende Verpackung;
- g) Folgen von Regen, Schnee oder jeder Auswirkung der Elemente während des Transports, des Umschlags oder während sich die Güter an Land befinden;
- h) Beförderung lebender Tiere, es sei denn, der Frachtführer hat die im Frachtvertrag vereinbarten Maßnahmen oder Weisungen missachtet;
- i) erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern;
- j) Diebstahl während des Umschlags oder während der Reise, es sei denn, es wird nachgewiesen, dass die üblichen Vorsichtsmaßnahmen nicht ergriffen wurden;
- k) Gerüche oder chemische Reaktionen der Güter, deren Ursache entweder in einem vorausgegangenen Transport oder in der Beschaffenheit des Frachtraums und dessen Anstrich liegen kann, obwohl der Frachtraum beim Laden als sauber galt.

**Art. 15.** – Vorbehaltlich des Art. 14 haftet die Reederei nur dann für die verladene Tonnage bzw. das verladene Volumen, wenn diese bei der Verladung kontradiktorisch festgestellt wurden. Auch in diesem Fall haftet die Reederei unabhängig von der Dauer des Transports und der Beschaffenheit der Güter nur für den Teil des Schwundes, welcher den normalen Schwund, der von den Parteien auf 2% (in Volumen oder Gewicht) festgesetzt wird, übersteigt.

Einen Güterverlust, der eine Ladung betrifft, die mehreren Empfängern gehört, müssen diese unter sich aufteilen.

**Art. 16.** – Haftet der Frachtführer für gänzlichen Verlust der Güter, so hat er nur den Wert der Güter am Ort und Tag, an dem sie nach dem Frachtvertrag hätten abgeliefert werden müssen, zu ersetzen.

Bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung der Güter hat der Frachtführer nur in Höhe der Wertminderung Schadenersatz zu leisten.

Die Haftung des Frachtführers ist in jedem Fall beschränkt auf:

- 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder
- 2 RE pro Kilogramm des in der Frachtkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder Beschädigten Güter, je nachdem welcher Betrag höher ist.
- Handelt es sich bei der Packung oder anderen Ladungseinheiten um einen Container und werden in der Frachtkunde nicht Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, so tritt an die Stelle des Betrags von 666,67 RE der Betrag von 1.500 RE für den Container ohne die darin verstauten Güter und zusätzlich der Betrag von 25.000 RE für die in dem Container verstauten Güter.

Ist die Zahl der in einem Container verstauten Packungen angegeben, ist die Haftung auf 666,67 RE pro Packung beschränkt.

Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung haftet der Frachtführer nur bis zum einfachen Betrag der Fracht.

Die Schadenersatzleistung für Verlust oder Beschädigung der Güter und für verspätete Ablieferung dürfen zusammen nicht den Betrag übersteigen, auf den die Haftung für gänzlichen Verlust der Güter gemäß obigen Regelungen beschränkt ist.

Der Frachtführer weist jeden anderen Haftungsbetrag zurück, der nicht ordnungsgemäß und in schriftlicher Form akzeptiert worden ist.

Der Gesamtbetrag, der für den gleichen Schaden vom Frachtführer, ausführenden Frachtführer und deren Bediensteten und Beauftragten als Ersatz zu leisten ist, darf die in diesem Artikel vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen.

Die in Art. 14, 15 und 16 vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen gelten für jeden Anspruch wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Güter, die Gegenstand des Frachtvertrags sind, gleichviel ob der Anspruch auf einen Frachtvertrag, unerlaubte Handlung oder einen sonstigen Rechtsgrund gestützt wird.

**Art. 17.** – Erstreckt sich die von der Reederei zu erbringende Leistung nicht nur auf die Durchführung einer Beförderung per Binnenschiff, die mit eigenen Mitteln der Reederei durchgeführt wird, so handelt die Reederei in der Eigenschaft eines Spediteurs.

Die Haftungsbeschränkungen der als Spediteur handelnden Reederei richten sich nach den nachfolgend wiedergegebenen allgemeinen und vertraglichen Bedingungen des Speditionsvertrags. In Ermangelung solcher Bedingungen ist die Haftung der Reederei gemäß den Art. 14, 15 und 16 beschränkt.

**Art. 17.1.** – Haftung der Reederei für Beauftragte

Die Haftung der Reederei beschränkt sich auf diejenige Haftung, die für die von ihr Beauftragten im Rahmen deren Tätigkeit gilt. Ist die Haftungsbeschränkung der Zwischenhändler oder der Beauftragte nicht bekannt und ergibt sie sich auch nicht aus verbindlichen Regelungen, so ist davon auszugehen, dass sie mit der für die Reederei geltende Haftungsbeschränkung identisch ist.

**Art. 17.2.** – Persönliche Haftung der als Spediteur handelnden Reederei.

**Art. 17.2.1.** – Verluste und Beschädigungen von Gütern.

Wird die Reederei persönlich aus welchem Rechtsgrund auch immer in Anspruch genommen, so ist ihre Haftung wie folgt beschränkt:

- a) Für alle Schäden infolge Verlusts oder Beschädigung der Güter im Zusammenhang mit der Durchführung einer Beförderung sowie für alle Folgeschäden auf die Haftungsgrenzen, die sich aus den für die jeweilige

- Transportart geltenden gesetzlichen Bestimmungen ergeben;
- b) für Schäden an den Gütern einschließlich Folgeschäden, die ihre Ursache nicht in der Beförderung der Güter selbst haben, auf € 14,-pro Kilogramm des Bruttogewichts der fehlenden oder beschädigten Güter, wobei die Haftungssumme unabhängig von dem Gewicht, dem Volumen, den Maßen, der Beschaffenheit und des Wertes der Güter das Produkt des Bruttogewichts der Güter in Tonnen multipliziert mit € 2.300,-, höchstens € 50.000,- pro Ereignis, nicht überschreiten darf.

**17.2.2.** – Andere Schäden:

Für alle anderen Schäden, insbesondere aus einer nach den oben genannten Voraussetzungen festgestellten verspäteten Ablieferung der Güter, ist die Haftung der Reederei im Falle einer persönlichen Inanspruchnahme auf die für die Beförderung der Vertragsgegenständlichen Güter vereinbarten Fracht (Gebühren, Abgaben und sonstige Kosten ausgeschlossen) beschränkt. In keinem Fall darf diese Haftung die bei Verlust oder Beschädigung der Güter maßgebliche Haftung überschreiten.

Für alle Schäden, die auf eine mangelhafte Erbringung der vertragsgegenständlichen Logistikleistung zurückzuführen sind, ist die persönliche Haftung der Reederei auf die für die entsprechende Leistung vereinbarte Vergütung, höchstens € 50.000,- pro Ereignis, beschränkt.

**Art. 18.** – Verlager oder Empfänger haben für eine ausreichende Versicherung der Güter zu sorgen. Etwas anderes gilt nur, wenn die Reederei eine entsprechende Anweisung erhalten und diese ausdrücklich und in Schriftform bestätigt hat.

**Art. 19.** – Im Falle einer großen Havarie erstellt die Reederei die Dispache oder beauftragt hiermit einen Dispacheur ihrer Wahl, der die Verteilung der jeweils zu erbringenden Beiträge entsprechenden den Rheinregeln IVR – jüngste Fassung (Règles d'avarie commune IVR – Dernière Edition) festsetzt.

Die Reederei ist berechtigt, vom Empfänger oder vom Absender die Unterzeichnung eines Revers und die Bezahlung eines Vorschusses auf die zu erbringenden Beiträge zu verlangen.

**Art. 20.** – Die Reederei stellt für jeden Gütertransport eine Frachtkunde aus. Zur Ausstellung eines Konnossements ist die Reederei nur verpflichtet, wenn der Absender dies verlangt und wenn dies vor der Verladung der Güter oder deren Übernahme zur Beförderung vereinbart worden ist.

Die Ausstellung des Konnossements erfolgt nach den in Art. 11 und 13 CMNI niedergelegten Grundsätzen.

Lautet das Konnossement nicht an Order, sondern ist die Adresse des Empfängers auf dem Konnossement vermerkt, hat die Reederei ihre Verpflichtung aus dem Frachtvertrag mit der Ablieferung des Gutes an diese Adresse erfüllt.

In Ermanglung einer anderslautenden Vereinbarung gilt ein ausgestelltes Konnossement lediglich für den Transport des gesamten Guts mit nur einer Lade- und einer Löschstelle. Soll dies nicht gelten, ist die Reederei vor der Verladung schriftlich hierüber zu informieren.

Order- und Optionskonnossemente müssen der Reederei vor der Ankunft des Schiffes an der ersten Ablieferungsstelle zugehen.

**Art. 21.** – Alle schriftlichen Vermerke oder einseitigen Streichungen sind unwirksam. Die andere Seite muss sich nur schriftliche und gegengezeichnete Änderungen entgegenhalten lassen.

**Art. 22.** – Rechte aus dem Frachtvertrag können nur mit dem ausdrücklichen Einverständnis der Reederei abgetreten oder übertragen werden.

**Art. 23.** – Alle Ansprüche gegen die Reederei verjähren mit dem Ablauf eines Jahres von dem Tag an, an dem die Güter dem Empfänger abgeliefert worden sind oder hätten abgeliefert werden müssen.

Ein Rückgriffsanspruch der in Anspruch genommenen Reederei kann auch nach Ablauf der in Abs. 1 genannten Verjährungsfrist gerichtlich geltend gemacht werden, wenn die Klage innerhalb von 90 Tagen seit

dem Tag erhoben wird, an dem die Reederei den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihr die Klage zugestellt worden ist.

Verjährte Ansprüche können nicht auf dem Wege der Wiederklage oder Einrede geltend gemacht werden.

**Art. 24.** – Für sämtliche Rechtsstreitigkeiten zwischen den Parteien sind die Gerichte in Strassburg ausschließlich zuständig. Dies gilt auch im Falle einer Streitverkündung und/oder einer Mehrheit von Verteidigern.

=====