

Reederei Ed Line GmbH

Allgemeine Geschäftsbedingungen

(Fassung vom März 2009 unter starker Anlehnung der IVTB des VBW)

§ 1 Begriffsbestimmungen

1. "Frachtführer" bedeutet jede Person, von der oder in deren Namen ein Vertrag über die Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen mit einem Absender abgeschlossen worden ist.
2. "Ausführender Frachtführer" bedeutet jede Person, welcher der Frachtführer die Ausführung der Güterbeförderung ganz oder teilweise übertragen hat.
3. "Absender" bedeutet eine Person, von der oder in deren Namen oder für die ein Vertrag über die Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist.
4. "Empfänger" bedeutet die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person.
5. "Frachtvertrag der Binnenschifffahrt" bedeutet jeder Vertrag, gleichgültig, wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern.
6. "Frachturkunde" bedeutet eine Urkunde, durch die ein Frachtvertrag der Binnenschifffahrt und die Übernahme oder Ladung der Güter durch einen Frachtführer bewiesen wird und die in der Form eines Konnossements oder eines Frachtbriefes oder jeder anderen im Handel gebräuchlichen Urkunde ausgestellt wird.
7. "Güter" schließen geschleppte oder geschobene Schiffe nicht ein; sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem ähnlichen Beförderungsgerät zusammen geladen oder sind sie verpackt, so umfasst der Begriff "Güter" auch diese Beförderungsgeräte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden;
8. "Schriftlich" schließt, sofern von den betroffenen Parteien nichts anderes vereinbart ist, den Fall ein, dass die Information in elektronischen, optischen oder ähnlich beschaffenen Kommunikationsmitteln enthalten ist, einschließlich, aber nicht hierauf begrenzt, Telegramm, Telekopie, Telex, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die Information ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann.

§ 2 Rechtsgrundlage

1. Allen von der Reederei Ed Line GmbH übernommenen Binnenschiffstransporten liegen die nachstehenden Bedingungen zugrunde, denen sich die Ladungsbeteiligten (Absender, Ablader und Empfänger oder deren Beauftragte) sowie jeder, der aufgrund des Frachtvertrages oder aufgrund für die Verfrachtung ausgestellter Transportpapiere Ansprüche gegen den Frachtführer geltend macht,

unterwerfen.

2. Die Verlade- und Transportbedingungen gelten gleichermaßen für den Schiffseigner, die Schiffsbesatzung sowie für andere Bedienstete und sonstige Personen, deren sich der Frachtführer oder die sonstigen zur Transportausführung eingeschalteten Unternehmen bei der Ausführung der Beförderung bedienen oder die bei der Ausführung der Beförderung mitwirken.

3. Soweit diese Bedingungen keine Regelung treffen, nicht anwendbar sind oder gegen zwingendes Recht verstoßen, gelten:

- a) die nationalen Gesetze auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt sowie die für die jeweilige Wasserstraße geltenden Gesetze, Verordnungen, Erlasse, Usancen und Handelsbräuche.
- b) für Transporte, deren Ausführung Dritten übertragen sind, deren Bedingungen, soweit diese verkehrüblich und nicht abbedungen sind.

4. Von diesen Bedingungen abweichende Vereinbarungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt in gleicher Weise für den Verzicht auf die Einhaltung der Schriftform.

5. Sämtliche Bestimmungen werden ebenfalls zum integrierten Bestandteil von Ladeschein oder Frachtbrief erklärt.

§ 3 Frachtbrief und Konnossement (Ladeschein)

1. Für jede Sendung kann ein Frachtbrief oder ein Konnossement ausgestellt werden. Frachtbriefe sind keine Wertpapiere. Sie können weder übertragen noch verpfändet werden. Der Frachtführer ist in diesem Falle zur Auslieferung der Güter an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger berechtigt. Konnossemente sind auf den Namen oder an Order lautende Wertpapiere. Die Güter werden nur gegen Rückgabe des ordnungsgemäß übertragenen Originalkonnossements an den Frachtführer oder dessen Bevollmächtigte ausgeliefert. Es werden ein Originalkonnossement und daneben Konnossementsabschriften ausgestellt. Sind ausnahmsweise mehrere Originalkonnossemente ausgestellt, so sind durch die Rückgabe nur eines Originals an den Frachtführer oder dessen Bevollmächtigte die übrigen Originale erledigt und unwirksam. Wird ein Konnossement an Order ausgestellt, so kann der Frachtführer verlangen, dass eine Meldeadresse angegeben wird.

2. Für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief oder Konnossement über Nummer, Marken, Merkzeichen, Inhalt, Art, Gattung, Qualität, Zustand, Wert, Beschaffenheit und Verpackung der Güter haftet der Frachtführer nicht. Für Stückzahl, Maße und Gewicht haftet der Frachtführer, wenn eine vom Ablader oder Absender ausdrücklich angeordnete Kontrolle gemeinsam mit ihnen durchgeführt und die hierfür üblichen Kontrollspesen vom Ablader oder Absender bezahlt worden sind; hierbei gilt eine Eichaufnahme nicht als verbindlich.

§ 5 Pflichten und Haftung der Ladungsbeteiligten

1. Absender/Ablader haben bei Erteilen des Auftrags, spätestens vor Beginn der Beladung des Beförderungsmittels alle für die Beförderung notwendigen Angaben zu machen, das Gut und die Verpackung, Art, Zustand und Beschaffenheit in der verkehrüblichen Weise genau zu bezeichnen und alle erforderlichen Begleitpapiere, insbesondere aufgrund von Hafen-, Zoll-, Gesundheits- oder

sonstigen Vorschriften, mit dem Gut zu übergeben.

2. Feuergefährliche, umweltgefährdende, brennbare, giftige, ätzende, strahlende, radioaktive und ähnliche Güter sind als solche nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften, insbesondere nach der Gefahrenklasse zu bezeichnen. Der Absender ist verpflichtet, bei der Auftragserteilung für den einzelnen Fall schriftlich auf die Art der Gefahr und die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen hinzuweisen. Bei der Übernahme des Gutes sind dem Frachtführer oder dessen Beauftragten die schriftlichen Weisungen gemäß ADNR-Verordnung und andere Unterlagen gemäß den jeweils anwendbaren Vorschriften auszuhändigen. Handelsübliche Bezeichnungen solcher Stoffe oder andere Informationen genügen nicht.

3. Der Absender ist verpflichtet, bereits bei Erteilen des Auftrags dem Frachtführer alle für eine ordnungsgemäße Durchführung der Beförderung bedeutsamen Eigenschaften des Ladungsgutes mitzuteilen. Er ist für alle aus unrichtigen, unvollständigen oder unterbliebenen Mitteilungen resultierenden direkten und indirekten Verluste, Schäden und sonstige Nachteile sowie für alle hierdurch entstehenden Kosten verantwortlich. In allen diesen Fällen kann der Frachtführer auf Kosten der Ladungsbeteiligten die zu beanstandenden Güter löschen, an Land setzen oder in dringenden Fällen sogar vernichten, ohne selbst schadenersatzpflichtig zu werden.

4. Der Absender garantiert die Richtigkeit der Beschreibung der Güter gemäß Abs. 2 sowie der Angaben über Zeichen, Anzahl, Menge, Gewicht und/oder Volumen gemäß Abs. 1 im Zeitpunkt der Übernahme. Er ist für alle aus Unrichtigkeit resultierenden direkten und indirekten Verluste, Schäden und sonstigen Nachteile sowie für alle hierdurch entstehenden Kosten verantwortlich. Hinsichtlich der Ersatzverpflichtung des Absenders sowie der Rechte des Frachtführers gelten die Regelungen in Absatz 3.

5. Wird das Schiff infolge Fehlens, Ungenauigkeit oder Unrichtigkeit der Angaben oder Begleitpapiere oder wegen Missachtung irgendwelcher Vorschriften seitens des Auftraggebers, Absenders oder Empfängers aufgehalten oder am Ein- oder Auslaufen in oder aus einem Hafen verhindert oder werden die Güter beschlagnahmt, so haften der fehlbare Auftraggeber, Absender und Empfänger dem Frachtführer und den übrigen Ladungsbeteiligten für alle daraus entstehenden Verzögerungen, Schäden, Kosten, Bußen und Nachteile sowie für geschuldete Liegegelder.

6. Hat der Frachtführer gegenüber Behörden, Zollämtern, öffentlichen Bediensteten, Eisenbahnverwaltungen, öffentlichen oder privaten Unternehmungen in Bezug auf das Ladungsgut Erklärungen abzugeben, Urkunden auszustellen, zu behandeln oder zu unterzeichnen, so handelt er nur namens, für Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten. Er haftet hierfür auch bei Unterlassungen, Verlust oder Nichtauslieferung, nur im Falle grober Fahrlässigkeit. Werden Drittunternehmer, z.B. Grenzspediteure, eingeschaltet, wird nur für deren Auswahl gehaftet.

§ 6 Wahl der Fahrzeuge und Transportwege, Umladungs- und Leichterrecht

1. Der Transport wird mit Fahrzeugen ausgeführt, welche der Frachtführer bestimmt. Der Frachtführer kann andere Frachtführer beauftragen, den Transport durchzuführen.

2. Der Frachtführer übernimmt keine Verpflichtung, die Güter in einer bestimmten Reihenfolge, auf einem bestimmten Weg, einem bestimmten Schiff oder innerhalb einer bestimmten Frist zu befördern. Er haftet nicht für Verspätung bei der Durchführung des Vertrags, insbesondere auch dann nicht, wenn der Anschluss an ein Seeschiff nicht erreicht wird; es sei denn, die Verspätung beruht auf grob fahrlässigem Verhalten.

3. Der Frachtführer ist berechtigt, die Güter ganz oder teilweise in andere Schiffe zu überladen, zu leichtern oder zu löschen, und/oder in Lagerhäuser oder auf Land zu lagern, sofern es nach den Umständen oder dem Interesse des Schiffes oder der Ladung erforderlich erscheint. Die Ladungsbeteiligten haften dem Frachtführer für die dadurch entstandenen Mehrkosten als Gesamtschuldner.

4. Das Umladen, Leichtern oder Löschen in Schiffe oder Lagerhäuser geschieht namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten. Der Frachtführer haftet, soweit nicht für den in Betracht kommenden Transport zwingende gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen, nur für gehörige Auswahl und Instruktion des fremden Frachtführers, Umschlagsbetriebs oder Lagerhalters. Die Transport- und Aufbewahrungspflicht des Frachtführers sowie seine Haftung aus Frachtvertrag und Konnossement erlöschen mit der Übergabe der Güter an den fremden Frachtführer, Umschlagsbetrieb oder Lagerhalter.

5. In den Fällen gemäß Abs. 3 und 4 obliegt die Aufrechterhaltung eines durchgehenden Versicherungsschutzes den Ladungsbeteiligten.

§ 7 Löschstelle, Löschung

1. Der Absender oder Empfänger bestimmt die Löschstelle. Die für die Änderung der Ladestelle in § 4 Abs. 1 enthaltenen Bestimmungen gelten entsprechend für die Änderung der Löschstelle.

2. Der Absender oder Empfänger ist verpflichtet, dem Frachtführer vor Eintreffen des Schiffs im Löschhafen Weisungen für die Entlösung und Zollabfertigung zu erteilen; andernfalls hat der Frachtführer das Recht, alle ihm notwendig erscheinenden Maßnahmen namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten zu treffen.

3. Bei Optionspartien ist der Bestimmungshafen dem Frachtführer oder dem Schiffer mindestens zwölf Stunden vor Ankunft des Schiffes im ersten Optionshafen schriftlich bekannt zu geben. Für Mehrkosten, die durch eine nicht rechtzeitige Bekanntgabe des Optionshafens entstehen, haften die Ladungsbeteiligten dem Frachtführer als Gesamtschuldner.

§ 8 Lade- und Löschzeit sowie Liegegeld

Vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen gelten die jeweiligen nationalen Regelungen über Lade- und Löschzeiten sowie zur Bemessung des Liegegeldes. Weitergehende Schadensersatzansprüche werden ausdrücklich vorbehalten.

§ 9 Ablieferungshindernisse, Hinterlegung und Notverkauf

1. Wird die Abnahme der Güter von dem bestimmungsmäßigen Empfänger oder die Zahlung der auf dem Gute haftenden Forderungen verweigert oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis oder meldet sich der Empfänger nicht, so hat der Frachtführer den Absender zu unterrichten und dessen Anweisung einzuholen. Ist dies unter den gegebenen Umständen nicht tunlich oder ist der Absender mit der Erteilung der Weisung säumig oder ist die Durchführung der Anweisung dem Frachtführer nicht zumutbar, so ist er befugt, die Güter namens, auf Rechnung und

Gefahr der Ladungsbeteiligten in ein öffentliches oder privates Lagerhaus, in Leichter oder auf Land zu legen oder einem Spediteur zu übergeben.

2. Verzögert der Empfänger das Löschen, so hat der Frachtführer das Recht, die Güter nach Ankündigung gegenüber dem Absender und Empfänger namens, auf Rechnung und Gefahr des Empfängers oder Absenders selbst zu löschen oder löschen zu lassen oder gemäß Abs. 1 hinterlegen zu lassen oder zu übergeben, unbeschadet der entstandenen Liegegeldansprüche.

3. Vorstehende Rechte bestehen auch vor Ablauf irgendwelcher Liegezeiten.

4. Das Hinterlegen oder Legen der Güter in Leichter oder auf Land oder die Übergabe an einen Spediteur gilt als ordnungsgemäße Ablieferung und befreit den Frachtführer von jeder Haftung. Das Zurückbehaltungs- oder Pfandrecht des Frachtführers bleibt vorbehalten.

5. Werden die Güter binnen drei Monaten seit Hinterlegung nicht abgenommen, so ist der Frachtführer ohne vorherige Mitteilung oder Androhung und ohne behördliche/richterliche Ermächtigung berechtigt, die Güter freihändig zu verkaufen oder öffentlich verkaufen oder versteigern zu lassen. Sind die Güter schnellem Verderben ausgesetzt oder unterliegen sie Unterhaltungs- oder erheblichen Aufbewahrungskosten oder deckt ihr Wert nach Schätzung des Frachtführers die darauf haftenden Kosten nicht, so ist der Frachtführer ohne Einhaltung der Drei-Monatsfrist zu einem sofortigen Verkauf oder Versteigerung berechtigt.

§ 10 Fracht

1. Mangels besonderer Vereinbarung umfasst die Fracht den Transport ab frei geladen/gestaut Binnenschiff (Ladehafen) bis frei Ankunft Binnenschiff (Löschhafen). Sie wird mindestens nach den in den Schiffspapieren deklarierten Bruttogewichten, Mengen oder Maßen der Güter berechnet. Werden in anderen Papieren höhere Gewichte oder Mengen ausgewiesen oder solche durch Gewichts- oder Kontrollprüfungen ermittelt, sind diese für die Frachtberechnung maßgeblich. Die Fracht ist, sofern nichts anderes schriftlich vereinbart wurde, bei Ablieferung des Gutes zur Zahlung fällig.

2. Die Lade-, Stau-, Befestigungs- und Löschkosten sowie alle weiteren Kosten, Auslagen und Aufwendungen sind zusätzlich zur Fracht zu vergüten, sofern sie nicht ausdrücklich in den vereinbarten Fracht- oder Übernahmesatz eingeschlossen worden sind.

3. Die Frachtvereinbarung hat offene und unbehinderte Schifffahrt zur Voraussetzung. Alle gegenüber einem normalen Verlauf einer Schiffsreise entstehenden Mehrkosten und Aufwendungen gehen zu Lasten der Ware.

4. Die Frachtsätze basieren auf den im Zeitpunkt des Abschlusses bestehenden Betriebskosten, Devisenkursen und öffentlichen Abgaben. Jede außergewöhnliche Erhöhung, insbesondere der Treibstoffkosten, Bordlöhne und öffentliche Abgaben während der Dauer der Abwicklung des Frachtvertrages berechtigt den Frachtführer, den Frachtsatz den veränderten Verhältnissen anzupassen oder bei noch nicht verladenen Partien vom Vertrag zurückzutreten.

5. Empfänger und Absender haften dem Frachtführer für die Fracht, Fehlfracht, Frachtzuschläge, Kosten, Auslagen, Gebühren und sonstigen auf dem Gute haftenden Forderungen sowie für alle Liegegelder als Gesamtschuldner, gleichgültig, ob die Güter franko oder unfranko reisen. Der Absender wird durch das Ausliefern der Güter ohne Bezahlung oder Nichtausüben eines

bestehenden Pfandrechts von dieser Haftung nicht befreit. Der Empfänger übernimmt die Gesamthaft dadurch, dass er die Anlieferung der Güter verlangt oder sonst wie darüber verfügt.

§ 11 Volle Fracht, Fehlfracht

1. Der Frachtführer hat Anspruch auf die volle Fracht, auch wenn:

- a) die Ladung nur teilweise geliefert wird;
- b) Absender oder Empfänger das Ausladen der Güter im Verladehafen oder in einem Zwischenhafen verlangen;
- c) die Fortsetzung der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist;
- d) die Reise nur teilweise ausgeführt wird, das Schiff untergeht oder sonstwie den Bestimmungsort nicht erreicht;
- e) die Güter vernichtet, untergegangen, beschlagnahmt, eingezogen, beschädigt, vermindert oder sonst wie wertlos geworden sind.

2. Der Frachtführer hat Anspruch auf die Hälfte der Fracht, wenn:

- a) keine Ladung geliefert wird;
- b) der Absender vor Antritt der Reise vom Vertrag zurücktritt;
- c) der Antritt der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist.

3. Für die Geltendmachung dieser Ansprüche ist weder Voraussetzung, dass die ungenügende Vertragserfüllung vom Absender oder Empfänger zu verantworten ist, noch dass das für den Transport vorgesehene Fahrzeug ladebereit vorgelegt wird. Diese Ansprüche bestehen auch dann, wenn das Hindernis als Folge einer der in § 15 Abs. 3 genannten Ursachen entstanden ist. Schadenersatz- und Liegegeldansprüche und Frachtzuschläge sowie Havarie-grosse-Beiträge bleiben vorbehalten.

4. Absender und Empfänger können bei zeitweiliger Verhinderung der Reise nicht vom Vertrag zurücktreten. Der Frachtführer ist jedoch gegen Zahlung aller mit dem Ausladen verbundenen Kosten und Mehraufwendungen seitens der Ladungsbeteiligten verpflichtet, Güter im Verladehafen wieder auszuladen. Das Löschen in einem Zwischenhafen kann nur verlangt werden, wenn die Güter greifbar sind und die Möglichkeit zur Ausladung ohne Gefahr oder Nachteil für Schiff und übrige Ladung besteht. In diesen Fällen hat der Frachtführer zusätzlich Anspruch auf die durch das Wiederausladen oder Löschen entstehenden Kosten sowie die sonstigen Mehraufwendungen.

§ 12 Kleinwasserzuschläge

1. Rhein

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

aa) im Verkehr unterhalb Duisburg (inklusive) bei einem Ruhrorter Pegel von

3,00 - 2,91 m	10 %
2,90 - 2,81 m	20 %
2,80 - 2,71 m	30 %

2,70 - 2,61 m	40 %
2,60 - 2,51 m	50 %
2,50 - 2,41 m	60 %
2,40 - 2,31 m	70 %
2,30 - 2,21 m	80 %
2,20 - 2,11 m	90 %
2,10 - 2,01 m	100 %
2,00 - 1,91 m	110 %
1,90 - 1,81 m	120 %

bb) im Verkehr oberhalb Duisburg bis Koblenz (inklusive) einschließlich Mosel und Saar bei einem Kölner Pegel von

2,40 - 2,21 m	20 %
2,20 - 2,01 m	30 %
2,00 - 1,81 m	40 %
1,80 - 1,61 m	60 %
1,60 - 1,41 m	80 %

Stichtag für die Bergfahrt: Vom Beginn der Ladezeit bis zum Eintreffen am Bestimmungsort, im Verkehr nach Plätzen an kanalisiertem Strecken bis zur Einfahrt in die erste Schleuse für die Talfahrt: Tag der Fertigstellung im Ladehafen

cc) Im Verkehr oberhalb Koblenz am Rhein sowie Plätzen am Main, Main-Donau-Kanal und Neckar bei einem Kauber Pegel von

1,50 - 1,36 m	20 %
1,35 - 1,21 m	30 %
1,20 - 1,01 m	50 %
1,00 - 0,91 m	60 %
0,90 - 0,81 m	70 %

Stichtag für die Bergfahrt: Vom Beginn der Ladezeit bis zum Eintreffen am Bestimmungsort, im Verkehr nach Plätzen an kanalisiertem Strecken bis zur Einfahrt in die erste Schleuse für die Talfahrt: Tag der Fertigstellung im Ladehafen

dd) Im Verkehr innerhalb der Bereiche an Donau, Main-Donau-Kanal, Main, Neckar und Mainz bis Mannheim (inklusive) bei einem Mainzer Pegel von

2,30 - 2,11 m	20 %
2,10 - 1,91 m	40 %
1,90 - 1,71 m	60 %
1,70 - 1,51 m	80 %

Stichtag: Tag der Fertigstellung im Ladehafen

ee) Im Verkehr von Plätzen an der Donau, Main-Donau-Kanal, Neckar und Mainz bis Mannheim nach Plätzen oberhalb Mannheim und umgekehrt bei einem Maxauer Pegel von

4,40 - 4,21 m	20 %
4,20 - 4,01 m	40 %
4,00 - 3,81 m	60 %
3,80 - 3,61 m	80 %

Stichtag: Tag der Fertigstellung im Ladehafen

b) Bei einem Ruhrorter Pegel von 1,80 m, Kölner Pegel von 1,40 m, Kauber Pegel von 0,80 m, Mainzer Pegel von 1,50 m und Maxauer Pegel von 3,60 m und darunter erlischt die Transportverpflichtung. Der Frachtführer hat im übrigen die Rechte aus § 13

2. Donau

a) Die vereinbarte Fracht wird um Kleinwasserzuschläge gemäß folgender Staffel ohne weiteres erhöht im Verkehr von und nach Donauhäfen bei einem Pegel Pfelling von

3,70 - 3,61 m	10 %
3,60 - 3,51 m	20 %
3,50 - 3,41 m	30 %
3,40 - 3,31 m	40 %
3,30 - 3,21 m	50 %
3,20 - 3,11 m	60 %

Daneben sind bei diesen Verkehren zusätzlich die unter Ziffer 1 genannten Richtpegel je nach Gesamtfahrstrecke zusätzlich zu beachten. Für die KWZ-Berechnung gilt die für das Binnenschiff günstigste KWZ-Staffel.

Stichtag:

aa) Für Verkehre ab Donaustationen:

Vom Beginn der Ladezeit bis zum Eintreffen am Bestimmungsort, im Verkehr nach Plätzen an kanalisiertem Strecken bis zur Einfahrt in die erste Schleuse.

bb) Für Verkehre nach Donaustationen: Vom Beginn der Ladezeit bis zur Passage der Schleuse Kelheim.

Bei Leichterung in einem Donauhafen: Tag der Leichterung.

b) Die Abnahme- und Transportverpflichtung des Frachtführers erlischt bei einem Pfelling Pegel von 3,10 m und darunter.

3. Für Verkehre in den sonstigen Wasserstraßenbereichen gelten die dort üblichen Regelungen bzw. schriftliche Vereinbarungen

§ 13 Erlöschen der Übernahme- und Transportpflicht

1. Die Übernahme- und Transportpflicht erlischt auf jeder Wasserstraße ohne weiteres, gleichgültig ob die Güter schon übernommen oder verladen sind, oder ob die Reise schon angetreten ist oder nicht, wenn allgemein oder auch nur mit Bezug auf das Schiff, welches die Güter geladen hat, folgende Ereignisse oder Umstände eintreten oder vorliegen:

- Höhere Gewalt, Krieg, Bürgerkrieg, Mobilmachung, militärische Unternehmungen, Aufruhr, Sabotage, Streik, Aussperrung, Blockade, innere Unruhe;
- behördliche Maßnahmen und Eingriffe, Ein-, Aus- und Durchfuhrbeschränkungen oder -verbote, Beschlagnahmungen oder Requisitionen;
- Schiffahrtssperren jeder Art oder Schifffahrtsunfälle, Störungen oder Betriebseinstellungen in Schleusen, Kanälen, Häfen oder sonstigen Schiffahrtseinrichtungen, Verkehrsstörungen, Behinderungen des Verkehrs in Seehäfen oder Schließung der Schiffahrt;
- Naturereignisse, Hochwasser, Überschwemmungen, Eis und Eisgefahr;

2. Während der ganzen Dauer eines dieser Fälle und noch 14 Tage darüber hinaus, ist der Frachtführer berechtigt, für alle Verzögerungen im Schiffsverkehr Liegegelder zuzüglich Kosten für Mehraufwendungen zu berechnen, sowie in seiner Wahl:

- entweder den Transport durchzuführen und für die ganze vereinbarte Transportstrecke einen Frachtzuschlag zu erheben und alle dem Frachtführer gegenüber einer normalen Abwicklung des Auftrages entstehenden Mehraufwendungen zu Lasten der Ware zu nehmen, wobei für die

Mehraufwendungen die Ladungsbeteiligten als Gesamtschuldner haften,
b) oder ganz vom Vertrag zurückzutreten und Fehlfracht gemäß § 11 zu berechnen und schon verladene Güter an der ihm geeignet erscheinenden Stelle namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten zu löschen oder löschen zu lassen und einzulagern oder mit anderen Mitteln weiterzubefördern. Alle durch die Löschung im Zwischenhafen, Einlagerung oder Weiterbeförderung entstehenden Mehrkosten, Mehrfrachten und Auslagen gehen zu Lasten der Ladungsbeteiligten. Die vorbezeichneten Rechte besitzt der Frachtführer auch dann, wenn er es unterlassen sollte, vom Eintritt des Ereignisses den Ladungsbeteiligten Mitteilung zu machen.

3. Der Absender kann in den Fällen von Abs. 1 a bis d vom Vertrag zurücktreten unter der Voraussetzung, dass er die Kosten des Wiederausladens und die volle Fracht gem. § 11 Abs. 1 c zahlt.

4. Absender und Empfänger haften dem Frachtführer als Gesamtschuldner für alle mehr erhobenen Tagesfrachten, Frachtzuschläge, Liegegelder und sonstigen Mehraufwendungen.

5. Wird der Antritt der Reise durch Zufall oder durch einen Umstand, den der Frachtführer nach diesen Verlade- und Transportbedingungen nicht zu vertreten hat, dauernd verhindert, so tritt der Frachtvertrag außer Kraft, ohne dass der eine Teil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist. Als dauernde Verhinderung ist es insbesondere anzusehen:

- wenn das Schiff, mit dem die Beförderung zu erfolgen hatte, verloren geht, oder derart beschädigt wird, dass die Reise nicht ohne eine umfassende Ausbesserung des Schiffes angetreten werden kann; als Ausbesserung dieser Art gilt namentlich eine solche, die die vollständige Löschung der Ladung notwendig macht;
- wenn die zu befördernden Güter verloren gehen, vorausgesetzt, dass sie nicht nur nach Art und Gattung, sondern speziell im Frachtvertrag bezeichnet oder bereits verladen oder jedenfalls von dem Frachtführer übernommen waren.

6. Wird nach dem Antritt der Reise die Fortsetzung derselben durch Zufall oder durch Umstände verhindert, die der Frachtführer nach diesen Verlade- und Transportbedingungen nicht zu vertreten hat, so tritt der Frachtvertrag außer Kraft. Die Kosten des Wiederausladens und die Fracht für den zurückgelegten Teil der Reise (Distanzfracht) trägt der Absender.

§ 14 Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des Frachtführers

1. Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen sowie wegen unbestrittener Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Fracht-, Speditions- oder Lagerverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Begleitpapiere.

2. Das Pfandrecht besteht, solange der Frachtführer das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossement oder Lagerschein darüber verfügen kann.

3. In Ausübung des Pfandrechts ist der Frachtführer berechtigt, Güter namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten zu löschen und an einem geeigneten Orte einzulagern oder Sicherstellung für seine Ansprüche zu verlangen.

4. Dritte Personen, die Ansprüche auf die Ware aufgrund des Konnossements oder Frachtbriefs erheben, erkennen durch die Empfangnahme des Konnossements oder Frachtbriefes oder durch eine Verfügung über solche Papiere das Zurückbehaltungs- oder Pfandrecht des Frachtführers nach Maßgabe vorstehender Bestimmungen an.

5. Das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht besteht, wenn die Güter franko abzuliefern sind, hinsichtlich der erst nach Antritt der Reise entstandenen Ansprüche, insbesondere Liegegelder, Frachtzuschläge, Mehraufwendungen, Zölle sowie sonstige Kosten und Auslagen. Für weitergehende Ansprüche besteht das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht an solchen Gütern, die dem Auftraggeber gehören.

6. Der Pfandverkauf ist zulässig binnen einer Woche.

7. Für den Pfand- und Selbsthilfeverkauf kann der Frachtführer in allen Fällen eine Verkaufsprovision vom Bruttoerlös in Höhe der ortsüblichen Sätze berechnen.

§ 15 Haftung des Frachtführers

1. Der Frachtführer haftet für Verlust oder Beschädigung der Güter nur in dem Zeitraum nach Beendigung der Beladung und Stauung aller an der Ladestelle zu übernehmenden Güter bis zum Beginn des Löschens.

2. Der Frachtführer haftet nicht

a) für Verlust oder Beschädigung der Güter, über deren Natur oder Wert der Absender, Auftraggeber oder Empfänger falsche oder unvollständige Angaben gemacht oder die er ungenügend oder unzulänglich gekennzeichnet hat, oder sonstige Nachteile ohne Rücksicht auf Schadensursache oder Verschulden;

b) wenn er darlegt, dass Verlust, Beschädigung, Verspätung oder sonstige Nachteile die Folge von Umständen oder Ereignissen sind, welche er oder die in § 2 Abs. 2 benannten Personen lediglich fahrlässig verursacht haben;

c) bei anfänglicher Fahr- oder Ladeuntüchtigkeit des Schiffes, falls ein gültiges Schiffsattest einer Schiffsuntersuchungskommission oder ein gültiges Attest einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft vorliegt und der fahr- oder ladeuntüchtige Zustand des Schiffes bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht erkannt werden konnte;

d) für Verlust oder Beschädigung der Güter, Aufenthalt oder Verspätung oder sonstige Nachteile infolge nautischen Verschuldens, insbesondere Zusammenstoß, Anfahrung, Festfahrung, Scheitern, Bersten, Kentern, Strandung oder Untergang des Schiffes sowie Feuer, Explosionen und Wellenschlag, soweit nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit seiner leitenden Angestellten vorliegt;

e) für Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch die Ladungsbeteiligten oder die Personen, die für sie handeln;

f) für natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren ausgesetzt sind;

g) bei Durchkonnossementen für die Transportstrecken, die nicht von ihm ausgeführt werden;

3. Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Absenders oder des Empfängers oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

§ 16 Umfang der Haftung

Ladungsbeteiligten oder

1. Die Ersatzleistung des Frachtführers bei Verlust oder Beschädigung der Güter sowie bei Verspätungsschäden und Vermögensschäden bestimmt sich auf Grund der nachstehenden Bestimmungen, soweit nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen. Für den nationalen Verkehr gelten hinsichtlich des Umfangs der Haftung bei Verlust oder Beschädigung, Verspätungsschäden oder Vermögensschäden die jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen.
2. Die Haftung für Verlust oder Beschädigung der Güter ist auf den Betrag von 10,00 EURO je 100 kg oder auf 200,00 EURO für jedes Packstück oder jede Frachteinheit beschränkt. Insgesamt haftet der Frachtführer für alle auf dem Schiff verladenen Güter nur mit einem Höchstbetrag von 500.000 EURO mit der Maßgabe, dass dieser Betrag zwischen mehreren Ladungsbeteiligten, die von dem Gesamtschadensereignis betroffen sind, im Verhältnis der Haftungssummen zueinander aufzuteilen ist. Wird ein Behälter, eine Palette oder ein ähnliches Pack-/Lademittel verwendet, so gilt diese Beförderungseinheit als ein Packstück. Falls auf den Frachtvertrag deutsches Recht anwendbar ist, wird die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auf zwei Rechnungseinheiten begrenzt. Rechnungseinheit je Kilogramm ist das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht.
3. Für Manko, Mindergewicht oder Mindermaß, welches 2 % des Gesamtgewichtes oder Maßes der betreffenden Partie nicht übersteigt, wird vorbehaltlich abweichender Handelsbräuche nicht gehaftet.
4. Wird ein vereinbarter Termin nicht eingehalten, beschränkt sich die Ersatzleistung auf den Betrag der für die Sendung vereinbarten Fracht.
5. Sind aufgrund anwendbaren Rechts weitergehende Haftungsausschlüsse oder Haftungsbeschränkungen möglich, gelten diese. Die gesetzlich für den Schiffseigner geltenden Haftungsbeschränkungen gelten gleichermaßen für den Frachtführer.
6. Sind lose Güter gleicher Art, im gleichen Schiff bzw. Schiffsraum zusammen geladen, so haben die einzelnen Ladungseigentümer, Absender oder Empfänger ein eventuelles Mindergewicht, Beschädigung oder Havarie sowie Übergewicht oder Übermaß verhältnismäßig unter sich zu teilen.
7. Die Bestimmungen über Ausschluss, Beschränkung und Begrenzung der Haftung des Frachtführers erstrecken sich auf alle vertraglichen und außervertraglichen Ansprüche, einschließlich von Ansprüchen aus Vermögensschäden, gleichviel aus welchem Rechtsgrund.
8. Kann die Haftung des Frachtführers aufgrund dieser Bedingungen gegenüber einem Dritten nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden, so ist der Absender, außer im Falle von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, verpflichtet, den Frachtführer von Ansprüchen der Ladungsbeteiligten oder Dritten freizustellen.

§ 17 Verwirkung der Ersatzansprüche

Durch vorbehaltlose Annahme von Gütern durch den Empfänger, dessen Vertreter, amtliche Stellen (z.B. Zoll) oder Kaianstalten, erlöschen alle Ansprüche wegen Verlustes, Beschädigung oder Verwechslung der Güter, sowie wegen Aufenthaltes, Verspätung oder sonstige Nachteile, gegen den Frachtführer und dessen Erfüllungsgehilfen. Vorbehalte sind schriftlich und unter genauer Angabe der Art und des Umfanges des Schadens geltend zu machen, und zwar bei äußerlich

erkennbaren Mängeln zugleich mit der Annahme der Güter, bei äußerlich nicht erkennbaren Mängeln sofort nach deren Entdeckung, spätestens jedoch binnen drei Werktagen seit der Ablieferung. Allgemeine Vorbehalte sowie verspätete Vorbehalte sind unwirksam. Die Weigerung zur Zahlung der Fracht oder sonstigen Kosten gilt nicht als Vorbehalt.

§ 18 Versicherung

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

§ 19 Havarie-grosse

1. Für die Havarie-grosse gelten die "Rhein-Regeln IVR" in ihrer jeweils letzten gültigen Fassung. Der Text steht auf Verlangen zur Verfügung.

2. Absender, Auftraggeber und Empfänger haften dem Frachtführer als Gesamtschuldner für alle aufgrund einer Dispache auf ihre Güter entfallenden Beiträge zur Havarie-grosse. Der Frachtführer ist berechtigt, für diese Beiträge einen Revers einzufordern und einen Kosteneinschuß zu verlangen. Ein Zurückbehaltungsrecht an Beiträgen zur Havarie-grosse ist ausgeschlossen, auch in dem Fall, daß der Havarie-grosse-Fall schuldhaft herbeigeführt wurde, es sei denn, der Havarie-grosse-Fall sei auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen, die von dem Frachtführer selbst oder einer Person im Sinne des § 2 Abs. 2 in der Absicht, einen solchen Fall herbeizuführen, oder leichtfertig in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Fall mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

§ 20 Aufrechnung/Abtretungsverbot

1. Die Ladungsbeteiligten sind nicht berechtigt, mit vom Frachtführer bestrittenen Forderungen, gleichviel aus welchem Rechtsgrund, gegen Forderungen des Frachtführers aufzurechnen.

2. Die Ladungsbeteiligten sind ohne schriftliche Zustimmung des Frachtführers nicht berechtigt, Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen oder Erfüllungsgehilfen i.S.d. § 2 Abs. 2 an Dritte - mit Ausnahme an Transportversicherer - abzutreten.

§ 21 Verjährung

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

§ 22 Haftungsregelungen zugunsten des Frachtführers

Der Frachtführer kann Haftungsausschlüsse oder -beschränkungen, Fristverkürzungen oder Regressverzichte, die zwischen den Ladungsbeteiligten untereinander getroffen werden, ebenfalls für sich in vollem Umfange beanspruchen.

§ 23 Gerichtsstand

Gerichtsstand für alle Streitigkeiten ist der Geschäftssitz der Reederei Ed Line GmbH. Die Reederei Ed Line GmbH ist berechtigt, auch ein anderes nach den gesetzlichen Bestimmungen zuständiges Gericht anzurufen.

§ 24 Salvatorische Klausel

Sollte eine der vorstehenden Bestimmungen unwirksam sein, so wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Die Parteien sind verpflichtet, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame Bestimmung zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Ergebnis der unwirksamen Bestimmung möglichst nahe kommt.

§ 25 Anwendbares Recht

Sollte zwischen den Vertragsparteien eine Regelung des Vertragsstatutes nicht bestimmt worden sein, so gelten

- a) für Transporte mit Beginn und Ende im selben staatlichen Hoheitsgebiet die dort geltenden innerstaatlichen Gesetze;
- b) für alle sonstigen Transporte das Recht des ausführenden Frachtführers.