

# ALLGEMEINE GESCHÄFTSBEDINGUNGEN

## **UniBarge**

De Noordkade 20  
3341 SZ Hendrik-Ido-Ambacht  
Niederlande  
T +31 (0)88 - 003 74 00

## **Unibarge Shipping Swiss AG**

Neuhofstrasse 20  
CH-6340 Baar  
Schweiz



U N I B A R G E

PART OF UNIBARGE GROUP

# Inhalt

Artikel 1 – Begriffsbestimmungen	<b>3</b>
Artikel 2 – Geltungsbereich	<b>4</b>
Artikel 3 – Anwendbares Recht	<b>4</b>
Artikel 4 – Beschreibung und Entgegennahme der Güter	<b>4</b>
Artikel 5 – Laden	<b>6</b>
Artikel 6 – Verzögerung der Beladung	<b>7</b>
Artikel 7 – Wahl von Schiffen und Routen, Recht auf Umladung und teilweise Löschung	<b>8</b>
Artikel 8 – Erlöschen der Übernahme- und Transportverpflichtung	<b>9</b>
Artikel 9 – Lade- und Löschzeiten und Überliegegebühr	<b>11</b>
Artikel 10 – Behinderungen der Anlieferung, Lagerung und Notverkauf	<b>11</b>
Artikel 11 – Löschstandort, Löschen	<b>12</b>
Artikel 12 – Haftung des Transporteurs	<b>13</b>
Artikel 13 – Haftung des Absenders	<b>14</b>
Artikel 14 – Versicherung	<b>14</b>
Artikel 15 – Transportdokumente	<b>14</b>
Artikel 16 – Zoll / Dokumente über Verbrauchssteuern	<b>14</b>
Artikel 17 – Gegenseitige Mitwirkung bei Schäden	<b>15</b>
Artikel 18 – Große Havarie	<b>15</b>
Artikel 19 – Fracht, Fehlfracht	<b>16</b>
Artikel 20 – Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des Transporteurs	<b>17</b>
Artikel 21 – Verrechnungsverbot / Übertragungsverbot	<b>17</b>
Artikel 22 – Bezahlung	<b>18</b>
Artikel 23 – Konversion	<b>18</b>
Artikel 24 – Zuständiges Gericht	<b>19</b>
Artikel 25 – Sprachen	<b>19</b>



## Artikel 1 – Begriffsbestimmungen

1. Transportvertrag: jeder Vertrag, ungeachtet dessen, wie dieser bezeichnet wird, wobei sich ein Transporteur verpflichtet, gegen Zahlung einer Frachtgebühr Güter auf Binnengewässern zu transportieren;
2. Transporteur: ein jeder, von dem oder in dessen Namen ein Transportvertrag mit einem Absender abgeschlossen wurde, in diesem Fall die UniBarge B.V.;
3. Subtransporteur: ein jeder, der vom Transporteur ganz oder teilweise mit der Ausführung des Transports betraut wurde. Unter Subtransporteur wird auch derjenige verstanden, der den Transport – ganz oder teilweise – faktisch ausführt, bzw. der Schiffsführer;
4. Absender: ein jeder, von dem oder in dessen Namen ein Transportvertrag mit einem Transporteur abgeschlossen wurde;
5. Empfänger: die Person, die berechtigt ist, die Güter in Empfang zu nehmen, der Ladungsempfänger;
6. Transportdokument: ein Dokument, mit dem ein Transportvertrag und die Übernahme oder die Verladung der Güter durch einen Transporteur belegt werden und das in Form eines Konnossements oder eines Frachtbriefs oder eines anderen im Handel üblichen Dokuments aufgesetzt wird;
7. Ladungsinteressent: Absender und Empfänger;
8. Schriftlich: wird unter schriftlich verstanden, außer wenn die beteiligten Parteien etwas anderes vereinbart haben, auch die Situation, wobei die Informationen über elektronische, optische oder gleichartige Kommunikationsmittel einschließlich, aber nicht darauf beschränkt, Telegramme, Telefaxe, Telexmitteilungen, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI) weitergeleitet werden, sofern diese Informationen für ein späteres Zurateziehen verfügbar bleiben;
9. Güter: all dasjenige, was als Ladung zum Transport bereitgestellt wird, mit Ausnahme von abgeschleppten oder geschobenen Wasserfahrzeugen.

## Artikel 2 – Geltungsbereich

Diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen bilden einen Bestandteil aller Transportaufträge, die der UniBarge B.V. erteilt werden, darunter insbesondere bezüglich des Transports flüssiger Ladung über die Binnengewässer durch die UniBarge B.V., nachfolgend auch UniBarge genannt.

## Artikel 3 – Anwendbares Recht

Sofern diese Bedingungen keine Sonderbestimmungen aufweisen, ist der CMNI-Vertrag anwendbar, auch für den Transport innerhalb der Niederlande. Ergänzend zu diesen Bedingungen und zum CMNI-Vertrag ist niederländisches Recht anwendbar. Rahmenvereinbarungen und/oder individuelle Verträge haben Vorrang.

## Artikel 4 – Beschreibung und Entgegennahme der Güter

1. Der Absender ist verpflichtet, dem Transporteur rechtzeitig die erforderlichen Daten und Begleitdokumente in Bezug auf die Güter an sich und die Art der Güter einschließlich aller behördlicherseits erlassenen nationalen und internationalen Vorschriften zugunsten der Sicherheit und zum Schutz der Umwelt zu verschaffen und ihm gegenüber bezüglich der Ladung und der Behandlung davon alle Angaben zu machen, von denen er weiß oder angemessenerweise wissen muss, dass sie für den Transporteur von Bedeutung sind.
2. Der Absender erteilt eine korrekte und detaillierte Beschreibung der zu transportierenden Güter, darunter insbesondere die UN-Nummer und den ADN-Klassifizierungscode. Der Absender sorgt gemäß Artikel 7.09 des CDNI-Vertrages dafür, dass der 4-stellige Substanzcode gemäß Anhang III zum CDNI-Vertrag in den Transportvertrag und die Transportdokumente aufgenommen wurde. Der Absender muss auf erste Bitte von UniBarge hin ein Safety Datasheet für das Produkt übersenden.
3. Der Absender garantiert die Korrektheit der Beschreibung der Güter sowie die Korrektheit und Vollständigkeit der zur Verfügung gestellten Dokumentation. Er haftet sowohl für alle sich aus einer Unrichtigkeit und/oder Unvollständigkeit der Angaben in der Dokumentation ergebenden direkten und indirekten Verluste, Schäden und anderen Nachteile als auch für die dadurch entstandenen Kosten. Bei einer Unrichtigkeit der Beschreibung und der Ermangelung der notwendigen Dokumentation kann der Transporteur auf Kosten der Ladungsinteressenten die Güter löschen, an Land abstellen, zurücktransportieren oder in dringenden Fällen sogar vernichten, ohne dadurch selbst schadenersatzpflichtig zu werden.

4. Der Transporteur ist berechtigt, aber nicht dazu verpflichtet, zu kontrollieren, ob die ihm zur Verfügung gestellte Dokumentation und/oder Informationen korrekt ist/sind.
5. Wenn beim Transporteur Zweifel darüber bestehen, ob das Schiff im Hinblick auf die zu transportierenden Güter geeignet ist, ist der Transporteur berechtigt, weitere Informationen anzufordern.
6. Wenn sich bei der Beladung herausstellt, dass die Ladung von der in der Befrachtungsbestätigung genannten Ladungsbeschreibung abweicht, hat UniBarge das Recht, die Beladung zu verweigern. Der Absender muss UniBarge in diesem Fall noch nachträglich schriftlich die korrekte und vollständige Beschreibung der Ladung zukommen lassen. Anschließend wird eine Rücksprache zwischen den Parteien erfolgen und wird UniBarge mitteilen, ob sie den Transport ausführen kann. Für den Zeitraum, um den sich die Beladung durch die unrichtige und/oder unvollständige Angabe verzögert, muss der Absender UniBarge eine Überliegegebühr erstatten. Auf Bitte des Kapitäns hin muss der Absender ein Sicherheitsinformationsblatt bezüglich des Produkts zur Verfügung stellen.

## Artikel 5 – Laden

1. Der Transporteur wird die von ihm an Bord zu nehmende Maximummenge u.a. unter Berücksichtigung des Wasserstands, der Einrichtung des Schiffs und der öffentlich-rechtlichen Vorschriften bestimmen.
2. Der Umfang der an Bord genommenen Ladung wird nach Wahl des Transporteurs mit einem Volumenmesser, durch Messung der Differenz des Inhalts des Ladetanks, durch Messung der Innenmaße des Schiffs oder durch Messung der Eichung des Schiffs festgestellt.
3. Der Absender ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das Schiff am Ort, den er für die Beladung angegeben hat, sicher anlegen, laden und ablegen kann.
4. Der Transporteur ist verpflichtet, das Schiff ladebereit am Ladeort zur Verfügung zu stellen. Wenn am Schiff während der Beladung ein Schaden entsteht oder das Schiff einen Schaden verursacht, sind der Entlader und/oder Empfänger zur Erstattung dieses Schadens oder desjenigen, was der Transporteur Dritten in diesem Zusammenhang schulden sollte, verpflichtet, außer wenn der Absender beweist, dass der Schaden nicht aufgrund einer Unsicherheit am Ladeort oder durch ein Handeln oder eine Nachlässigkeit des Personals des Tankterminals verursacht wurde.
5. Der Absender ist verpflichtet, die Güter an Bord des Schiffes zu laden. Der Transporteur hat das Recht, Anweisungen in Bezug auf die Sicherheit der Schifffahrt oder zur Vermeidung von Schäden zu erteilen. Der Absender ist verpflichtet, diese Anweisungen zu befolgen.
6. Der Absender muss den Verpflichtungen, die sich aus dem ADN- und CDNI-Vertrag ergeben, gerecht werden.
7. Der Absender ist gemäß Artikel 7.03 Absatz 2 des CDNI-Vertrages verpflichtet, um dafür zu sorgen, dass das Schiff frei von Umladungsresten bleibt. Wenn allerdings doch Umladungsreste entstanden sind, dann sorgt der Absender nach dem Löschen für die Beseitigung. Dämpfe und Gase, die nach der Löschung im Schiff zurückbleiben, werden dabei als Umladungsreste betrachtet.
8. Der Absender ist für Schäden am Schiff, die durch die Beladung verursacht werden, haftbar, außer wenn dieser Schaden durch Schuld des Transporteurs entstanden ist.
9. Der Absender muss dem Transporteur den Schaden erstatten, den dieser erleidet, indem ihm die vereinbarte Ladung gleich durch welche Ursache nicht am vereinbarten Ort oder zum vereinbarten Zeitpunkt zur Verfügung steht.
10. Der Absender sorgt dafür, dass, bevor das Schiff ablegt, der 4-stellige Substanzcode gemäß Anhang III in den Transportvertrag und die Transportdokumente aufgenommen wurde.

## Artikel 6 – Verzögerung der Beladung

1. Bis zum Zeitpunkt, da die Beladung beginnt, hat der Absender das Recht, den Transportvertrag aufzulösen. Der Transporteur hat bei einer solchen Auflösung das Recht auf Bezahlung der vollen Fracht.
2. Wenn nach Ablauf der Zeit, innerhalb der der Absender die Güter ins Schiff laden muss, aus welchem Grund auch immer keine Güter in das Schiff geladen wurden, dann hat der Transporteur das Recht, den Transportvertrag ohne Inverzugsetzung für aufgelöst zu erklären. Gleiches gilt, wenn der Absender eine Ladung bereitstellt, die im Widerspruch zur Beschreibung steht, und UniBarge sich gemäß Artikel 4.6 dafür entscheidet, die Fahrt nicht auszuführen.
3. Wenn nach dem Verstreichen der in Absatz 2 angegebenen Zeit die vereinbarten Güter aus welchem Grund auch immer nur teilweise ins Schiff geladen wurden, hat dieser ohne vorhergehende Inverzugsetzung das Recht, den Vertrag aufzulösen oder die Fahrt anzutreten. Wenn der Transporteur im zuletzt genannten Fall die Fahrt antritt, bleibt der Absender zur Vergütung der vollen Fracht verpflichtet.
4. Die in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Auflösungen können durch eine mündliche oder schriftliche Mitteilung oder eine andere Nachricht, deren Empfang nachgewiesen kann, erklärt werden. Der Vertrag endet zum Zeitpunkt des Empfangs der Auflösungserklärung, aber nicht vor dem Löschen der Güter. In allen vorgenannten Auflösungsfällen behält der Transporteur das Recht auf die volle Fracht, auch für den Fall, dass keine Beladung erfolgt ist.
5. Wenn der Absender vor dem Verstreichen der in Absatz 2 genannten Zeit dem Transporteur die gesamte Fracht bezahlt, dann ist dieser auf Bitte des Absenders hin verpflichtet, die Fahrt mit einem Teil der vereinbarten Güter anzutreten. Der Transporteur hat das Recht, anstelle der fehlenden Güter andere Güter anzunehmen, ohne dass er verpflichtet ist, die Fracht, die er für den Transport dieser Güter erhält, mit der vom Absender zu bezahlenden Fracht zu verrechnen.

## Artikel 7 – Wahl von Schiffen und Routen, Recht auf Umladung und teilweise Löschung

1. Der Transport wird mit Schiffen ausgeführt, die vom Transporteur dafür angegeben werden. Der Transporteur kann auch andere Transporteure einschalten, um den Transport auszuführen.
2. Der Transporteur ist nicht verpflichtet, die Güter in einer bestimmten Reihenfolge, über eine bestimmte Route oder mit einem bestimmten Schiff zu transportieren. Die Güter müssen innerhalb der Frist transportiert werden, die von einem sorgfältigen Transporteur zu erwarten ist, wobei die Umstände der Schiffsreise zu berücksichtigen sind und von einer ungehinderten Reise ausgegangen wird.
3. Der Transporteur hat das Recht, die Güter ganz oder teilweise in andere Schiffe umzuladen, in Leichter zu verladen und/oder in Landtanks einzulagern, sofern dies unter den gegebenen Umständen im Interesse des Schiffs oder der Ladung notwendig zu sein scheint. Die Ladungsinteressenten sind gegenüber dem Transporteur gesamtschuldnerisch für die zusätzlichen Kosten haftbar, die dadurch entstehen, sofern die betreffenden Maßnahmen nicht durch das Verschulden des Transporteurs ergriffen werden mussten.
4. Das Umladen in Leichter, Einlagern oder Löschen in Schiffe oder Landtanks sowie die Lagerung erfolgen im Namen und auf Kosten und Risiko der Ladungsinteressenten.
5. In den Fällen in den Absätzen 3 und 4 ist es die Verantwortlichkeit der Ladungsinteressenten, eine ununterbrochene Versicherungsdeckung aufrechtzuerhalten.



## Artikel 8 – Erlöschen der Übernahme- und Transportverpflichtung

1. Die Übernahme- und Transportverpflichtung erlischt auf jedem Wasserweg ohne weiteres, ungeachtet dessen ob die Güter bereits übernommen oder geladen wurden und ob die Fahrt gegebenenfalls bereits begonnen hat, wenn im Allgemeinen oder nur für das Schiff, das die Güter geladen hat, die folgenden Ereignisse oder Umstände eintreten:
  - **a)** Höhere Gewalt, Krieg, Bürgerkrieg, Mobilmachung, Militärmaßnahmen, Aufruhr, Terroranschläge, Sabotage, Streiks, Aussperrung, Blockaden, innere Unruhe;
  - **b)** staatliche Maßnahmen und Interventionen, Ein-, Aus- und Transitbeschränkungen oder -verbote, Beschlagnahmen und Beitreibungen, außer wenn der Transporteur diese Umstände durch sein Verschulden verursacht hat;
  - **c)** Blockaden der Schifffahrt gleich welcher Art, Schifffahrtsunfälle, Störungen oder Betriebsunterbrechungen in Schleusen, Kanälen, Häfen oder anderen Schifffahrtseinrichtungen, Verkehrsstörungen, Behinderungen des Verkehrs und von Seehäfen oder Stockung der Schifffahrt, außer wenn der Transporteur diese Umstände durch sein Verschulden verursacht hat;
  - **d)** Naturkatastrophen, Hochwasser, Überflutungen, Vereisung und Gefahr durch Eis.
2. Während der Dauer eines dieser Umstände und bis maximal vierzehn Tage danach hat der Transporteur das Recht, für alle Verzögerungen bezüglich der Fahrt eine Schadloshaltung für den Betriebsverlust zuzüglich der Kosten für zusätzliche Bemühungen in Rechnung zu stellen sowie zu gegebener Zeit:
  - **a)** entweder den Transport auszuführen und für das gesamte vereinbarte Transportprojekt einen Frachtzuschlag in Rechnung zu stellen und alle im Vergleich mit einer normalen Ausführung des Auftrags entstandenen Mehrkosten zulasten der Güter zu bringen, wobei der Absender und der Empfänger gesamtschuldnerisch für die Mehrkosten haftbar sind;
  - **b)** oder den Vertrag, ohne dass irgendeine Inverzugsetzung erforderlich ist, aufzulösen und gemäß Artikel 19 Absatz 5 eine Fehlfracht in Rechnung zu stellen und bereits geladene Güter an einem von ihm für geeignet erachteten Ort im Namen und auf Kosten und Risiko des Absenders und des Empfängers zu löschen oder löschen zu lassen und einzulagern oder mit anderen Mitteln weiter zu transportieren. Alle durch das Löschen in einem Zwischenhafen, die Lagerung oder den weiteren Transport entstandenen Mehrkosten, Transportkosten und Unkosten gehen zulasten der Ladungsinteressenten;

3. Der Transporteur hat die vorgenannten Rechte auch, wenn er es versäumt haben sollte, den Absender und/oder den Empfänger darüber zu informieren, dass ein derartiges Ereignis eingetreten ist.
4. Wird das Ausführen der Fahrt durch andere als die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Umstände, für die der Transporteur gemäß diesen Bedingungen nicht zu haften braucht, permanent verhindert, dann tritt der Transportvertrag außer Kraft, ohne dass die eine Partei gegenüber der anderen Partei zu einem Schadenersatz verpflichtet ist. Die Kosten für das Löschen der bereits geladenen Güter trägt der Absender.
5. Als permanente Verhinderung gilt insbesondere:
  - **a)** wenn ein Schiff, mit dem der Transport durchgeführt werden sollte, verloren geht oder dermaßen beschädigt wird, dass es die Fahrt nicht ohne umfangreiche Reparaturarbeiten ausführen kann
  - **b)** als derartige Reparaturarbeiten sind insbesondere solche zu betrachten, für die das vollständige Löschen der Fracht erforderlich ist;
  - **c)** wenn die zu transportierenden Güter verloren gehen.
6. Der Absender und der Empfänger sind gegenüber dem Transporteur gesamtschuldnerisch für alle zusätzlichen Tagesfrachten, Frachtzuschläge, Betriebsverluste und andere Mehrkosten haftbar.

## Artikel 9 – Lade- und Löschzeiten und Überliegegebühr

1. Mit Ausnahme spezifischer Vereinbarungen wird die Dauer der Lade- und Löschzeiten auf der Grundlage der Tankschiff-Transport-Bedingungen, wie diese zum Zeitpunkt, da der Transport ausgeführt wird, in Kraft sind, berechnet. Mit Ausnahme einer abweichenden Vereinbarung im Auftrag/in der Auftragsbestätigung wird die Überliegegebühr pro Stunde auf der Grundlage der Lade- und Löschzeitenverordnung – BinSchLV berechnet.
2. Dies lässt weitreichendere Schadenersatzansprüche unbeschadet.

## Artikel 10 – Behinderungen der Anlieferung, Lagerung und Notverkauf

1. Wenn die Güter vom dafür angegebenen Empfänger nicht angenommen werden oder die Bezahlung der auf den Gütern ruhenden Forderungen verweigert wird, von anderen Behinderungen die Rede ist oder der Empfänger sich nicht meldet, dann muss der Transporteur den Absender darüber informieren und um Instruktionen bitten. Ist dies unter den gegebenen Umständen nicht ausführbar oder bleibt der Absender mit der Erteilung von Instruktionen in Verzug oder kann die Ausführung der Instruktionen angemessenerweise nicht vom Transporteur erwartet werden, dann ist dieser befugt, die Güter im Namen und auf Kosten und Risiko der Ladungsinteressenten in einem Landtank oder einem Leichter aufzubewahren.
2. Wenn die Löschzeit außerordentlich überschritten wird, wird eine Rücksprache zwischen dem Absender und dem Transporteur über eine Erhöhung des Liegegeldes stattfinden. Wenn kein Einvernehmen erzielt wird, hat der Transporteur das Recht, die Güter selbst auf Kosten und Risiko der Ladungsinteressenten zu löschen oder löschen zu lassen oder diese gemäß der Bestimmung in Absatz 1 einzulagern, dies alles unbeschadet des Anspruchs des Transporteurs auf entstandene Liegegelder. Dies lässt weitreichendere Schadenersatzansprüche des Transporteurs wegen einer Überschreitung der Löschzeiten unbeschadet.
3. Die Lagerung der Güter in Leichtern oder Landtanks gilt als eine korrekte Anlieferung. Das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht des Transporteurs wird dadurch nicht beeinträchtigt.
4. Werden die Güter innerhalb von zwei Monaten, nachdem sie eingelagert wurden, nicht abgenommen, dann hat der Transporteur das Recht, ohne Ankündigung oder Ansage und ohne einen offiziellen Beschluss oder ein gerichtliches Urteil die Güter privat oder öffentlich zu verkaufen oder versteigern zu lassen. Erfordern die Güter hohe Instandhaltungs- oder Lagerkosten oder deckt ihr Wert nach der Einschätzung des Transporteurs nicht die damit verbundenen Kosten, dann hat der Transporteur das Recht, die Güter sofort zu verkaufen oder zu versteigern, ohne an die Frist von zwei Monaten gebunden zu sein.

## Artikel II – Löschstandort, Löschen

1. Die Ladungsinteressenten bestimmen den geeigneten Löschoort. Die für die Angabe und die Sicherheit des Ladeorts in Artikel 5 enthaltenen Bedingungen gelten entsprechend für die Angabe und die Sicherheit des Löschoortes.
2. Die Ladungsinteressenten sind verpflichtet, dem Transporteur vor der Ankunft im Hafen Instruktionen für das Löschen und die Zollabwicklung zu erteilen, wobei bei Ermangelung dessen der Transporteur das Recht hat, im Namen und auf Kosten der Ladungsinteressenten alle von ihm für notwendig erachteten Maßnahmen zu ergreifen.
3. Die Löschbereitschaft des Schiffes kann jederzeit beim Löschoort gemeldet werden.
4. Die Ladungsinteressenten sind gesamtschuldnerisch für Schäden haftbar, die durch Löscharbeiten verursacht werden. Beruht der Schaden auf einem Fehler oder einer Nachlässigkeit des Transporteurs, dann sind die Ladungsinteressenten nicht haftbar. Die in Artikel 5 Absätze 4 und 6 enthaltenen Bestimmungen gelten entsprechend.
5. Das Schiff muss gemäß Artikel 7.03 Absatz 3 CDNI sauber und frei von Ladungsresten gelöscht werden. Gemäß Artikel 7.04 Absatz 1 CDNI müssen die Ladungsinteressenten dafür sorgen, dass der Ladungstank nach dem Löschen gespült zur Verfügung gestellt wird. Die eventuelle Restladung/ Umladungsreste müssen von den Ladungsinteressenten übernommen werden. Die Ladungsinteressenten sind für die Übernahme der Restladung verantwortlich. Die Ladungsinteressenten sind verpflichtet, um gemäß Artikel 7.04 Absatz 2 und 3 CDNI für einen spülungssauberen Ladungstank zu sorgen, wenn das Schiff Güter transportiert hat, deren Ladungsreste gemäß den Löschstandards und Abgabe- und Rücknahmevorschriften aus Anhang III nicht mit dem Spülwasser ins Wasser abgelassen werden dürfen, und wenn von einer unvereinbaren Folgeladung die Rede ist.  
Der Ladungsempfänger sorgt für die Übernahme des Spülwassers oder die Angabe einer Entsorgungseinrichtung gemäß Artikel 7.05 Absatz 1 CDNI. Wenn der Ladungsempfänger oder der Verloader diesen Verpflichtungen nicht nachkommt, hat der Transporteur gemäß Artikel 7.04 Absatz 4 CDNI nach Reklamation das Recht, um die Ladungsreste auf Kosten der Ladungsinteressenten zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Mit Ausnahme von abweichenden Vereinbarungen endet die Löschzeit zu dem Zeitpunkt, da die Ladungsreste von den Ladungsinteressenten beseitigt wurden, oder bei Ermangelung dessen nach einer Reklamation seitens des Transporteurs selbst.
6. Der Ladungsinteressent füllt gemäß Artikel 7.01 Absatz 1 CDNI die Löschescheinigung wahrheitsgemäß aus, und zwar gemäß dem in Anhang IV zum CDNI-Vertrag enthaltenen Muster.

7. Das Schiff darf gemäß Artikel 6.03 Absatz 4 erst dann ablegen, nachdem der Schiffsführer in der Löschbescheinigung bestätigt hat, dass die Restladung sowie Umladungsreste übernommen wurden. Außerdem eventuell erst nach der Bestätigung (in der Löschbescheinigung), dass Spülwasser abgegeben wurde oder dafür eine Entsorgungseinrichtung angegeben wurde. Wenn es vor Ort nicht gestattet ist, zu kontrollieren, ob das Schiff vollkommen sauber und frei von Ladungsresten gelöscht wurde, unterzeichnet der Schiffsführer die Löschbescheinigung unter Vorbehalt.
8. Der Transporteur ist nicht verpflichtet zu kontrollieren, ob das Schiff vollkommen sauber und frei von Ladungsresten gelöscht wurde. Der Absender ist daher jederzeit verpflichtet, den Transporteur in Bezug auf den Schaden infolge einer Verunreinigung der Ladung bei der nächstfolgenden Fahrt durch eine Verunreinigung mit Ladungsresten schadlos zu halten. Auch ist der Absender gegenüber dem Transporteur haftbar für alle sonstigen Schäden, die der Transporteur erleiden sollte, weil das Schiff nicht sauber und frei von Ladungsresten ist, darunter insbesondere Zeitverzögerungsschaden, Gutachterkosten und Reinigungskosten.

## Artikel 12 – Haftung des Transporteurs

Der Transporteur oder der Subtransporteur ist nicht für Schäden haftbar, die verursacht wurden

- **a)** durch das Handeln oder Unterlassen des Schiffsführers des Schiffes, des Lotsen oder jeder anderen Person, die auf dem Schiff oder auf dem Schiebe- oder Schleppboot beschäftigt ist, während der Navigation oder bei der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schiebe- oder Schleppkonvois, sofern der Transporteur seinen Verpflichtungen aufgrund von Artikel 3 Absatz 3 CMNI hinsichtlich der Besatzung nachgekommen ist, außer wenn das Handeln oder Unterlassen die Folge eines vorsätzlichen Versuchs, den Schaden zu verursachen, oder von fahrlässigem Verhalten mit dem Wissen war, dass sich daraus wahrscheinlich ein derartiger Schaden ergeben wird;
- **b)** durch Brand oder eine Explosion an Bord des Schiffes, ohne dass nachgewiesen werden kann, dass der Brand oder die Explosion durch das Verschulden des Transporteurs, Subtransporteurs oder ihrer Untergebenen oder Beauftragten oder durch einen Mangel am Schiff verursacht wurde;
- **c)** durch Mängel an seinem Schiff oder an einem gemieteten oder gecharterten Schiff, die vor dem Beginn der Fahrt bestanden, wenn er nachweist, dass diese Mängel trotz der Beachtung der erforderlichen Sorgfalt vor dem Beginn der Fahrt nicht entdeckt werden konnten.

## Artikel 13 – Haftung des Absenders

Der Absender ist verpflichtet, um dem Transporteur Schäden, die durch die Güter oder durch Material oder andere Sachen, die vom Absender, Entlader oder Empfänger zur Verfügung gestellt wurden, verursacht wurden, zu erstatten. Die Verpflichtung des Absenders zum Schadenersatz ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch das Verschulden des Transporteurs verursacht wurde. Wenn der Schaden sowohl durch das Verschulden des Absenders als auch des Transporteurs verursacht wurde, sind beide für ihren Anteil an der Schuld haftbar.

## Artikel 14 – Versicherung

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

## Artikel 15 – Transportdokumente

1. Mit Ausnahme abweichender Vereinbarungen muss der Absender das Transportdokument aufsetzen.
2. Transportdokumente dürfen nur dann im Namen von UniBarge unterzeichnet werden, wenn UniBarge dafür Zustimmung erteilt hat.
3. Wenn der Absender im Widerspruch zum vorigen Absatz Transportdokumente im Namen von UniBarge unterzeichnet und dadurch eine Haftung seitens UniBarge entsteht, die die Haftung aufgrund dieser Transportbedingungen übersteigt, ist der Absender verpflichtet, UniBarge in Bezug auf Ansprüche von Dritten schadlos zu halten.

## Artikel 16 – Zoll / Dokumente über Verbrauchssteuern

1. Der Absender ist verantwortlich und sorgt für die erforderliche Dokumentation über die Verbrauchssteuern.
2. Der Absender ist verpflichtet, UniBarge in Bezug auf Ansprüche von Dritten schadlos zu halten, falls die Dokumentation unrichtig ist oder fehlt.

## Artikel 17 – Gegenseitige Mitwirkung bei Schäden

1. Der Transporteur und die Ladungsinteressenten werden einander bei Schäden an den Gütern oder bei deren Verlust, bei Schäden an den Einrichtungen des Tankterminals sowie bei Schäden am Schiff ihre Mitwirkung erteilen, um den Umfang und die Ursache davon festzustellen. Sowohl der Transporteur als auch der Absender ist befugt, vor oder bei der Anlieferung der Ladung eine gerichtliche bzw. außergerichtliche Untersuchung bezüglich des Zustands und der Menge der Ladung und des Umfangs des Schadens stattfinden zu lassen. Der Absender, der eine Beschädigung oder ein Defizit vermutet, ist befugt, vor oder bei der Anlieferung eine gerichtliche bzw. außergerichtliche Untersuchung bezüglich der Weise, wie die Verladung stattgefunden hat, und bezüglich der Ursache der Beschädigung oder des Defizits, die sich aus dem Zustand des Schiffs und der Ladung ergibt, stattfinden zu lassen.
2. Der Transporteur und die Ladungsinteressenten sind im Rahmen einer Untersuchung gemäß Beschreibung in Absatz 1 verpflichtet, einander auf vorherige Bitte hin Zugang zu Ladungsproben, zum Schiff und den Einrichtungen des Tankterminals zu verschaffen.

## Artikel 18 – Große Havarie

1. Bei einer großen Havarie gelten die Regeln für eine große Havarie der IVR zum Zeitpunkt der Übernahme der Güter für den Transport, wie diese auf der Website [www.ivr.nl](http://www.ivr.nl) zur Verfügung stehen.
2. Die Ladungsinteressenten sind zur unverzüglichen Bezahlung der Beiträge und/oder Vorschüsse verpflichtet, und zwar ungeachtet und unbeschadet ihrer eventuellen Rechte aufgrund des Transportvertrages auf Rückforderung der zu bezahlenden Beiträge. Sie sind gegenüber dem Transporteur gesamtschuldnerisch für alle aufgrund einer Dispache auf ihren Gütern ruhenden Beiträge zu einer großen Havarie haftbar. Der Transporteur hat das Recht, für diese Beiträge ein Revers und einen Kostenvorschuss zu verlangen. Ein Aufschubrecht hinsichtlich der Beiträge zur großen Havarie ist ausgeschlossen. Die Ladungsinteressenten sind insbesondere nicht berechtigt, die Bezahlung eines Vorschusses oder Beitrags mit der Begründung zu verweigern, dass der Transporteur die Schuld hat und ihnen ein Forderungsanspruch wegen Verschuldens des Transporteurs oder des Schiffs zusteht.
3. Das Recht auf Rückforderung bestimmter Beiträge zur großen Havarie für Ladungsinteressenten ist beim Ereignis einer großen Havarie durch einen nautischen Fehler im Sinne von Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe a CMNI, verursacht durch Brand oder Explosion oder durch einen zum Zeitpunkt des Beginns der Fahrt nicht erkennbaren Mangel am Schiff (Artikel 25 CMNI Absatz 2 Buchstaben b und c) ausgeschlossen. Das Recht auf Rückforderung bestimmter Beiträge zur großen Havarie wird in den vorgenannten Fällen nicht hinfällig, wenn entweder bei einem nautischen Fehler von einem Verschulden des Transporteurs im Sinne von Artikel 21 Absatz 1 CMNI die Rede ist oder bei einem Brand oder einer Explosion oder einem Mangel am Schiff zum Zeitpunkt des Beginns der Fahrt von einem Verschulden des Transporteurs die Rede ist.

## Artikel 19 – Fracht, Fehlfracht

1. Mit Ausnahme besonderer Vereinbarungen umfasst die Fracht den Transport im Zeitraum zwischen der Entgegennahme und der Anlieferung der Güter an Bord des Binnenschiffs. Die Fracht wird mindestens über die in den Transportvertrag aufgenommenen Bruttogewichte, Mengen oder Maße der Güter berechnet. Wenn in anderen Papieren höhere Gewichte oder Mengen angegeben werden oder wenn diese bei Wiegeungen oder Kontrollen bestimmt werden, dann sind diese für die Frachtberechnung ausschlaggebend. Die Fracht wird nach der Verladung fällig.
2. Die vereinbarte Fracht basiert auf einer offenen und ungehinderten Schifffahrt. Alle Mehrkosten und Ausgaben, die abweichend von einem normalen Verlauf der Schifffahrt entstehen, gehen zulasten der Ladungsinteressenten, außer wenn diese durch das Verschulden des Transporteurs verursacht wurden.
3. Die Fracht basiert auf den zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses bestehenden Betriebskosten, Wechselkursen und öffentlichen Abgaben. Jede außerordentliche Erhöhung, insbesondere der Kraftstoffkosten, Löhne und öffentlichen Abgaben, während der Dauer der Ausführung des Transportvertrages verschafft dem Transporteur das Recht, die Fracht an die sich verändernden Umstände anzupassen oder den Vertrag bezüglich der noch nicht transportierten Partien aufzulösen.
4. Der Absender ist gegenüber dem Transporteur für die Fracht, Fehlfracht, Frachtzuschläge, Kosten, Unkosten, Abgaben und andere auf den Gütern ruhenden Forderungen sowie für Liegegelder und Gewinnausfall haftbar. Der Absender wird durch die Anlieferung der Güter ohne Bezahlung oder ohne Ausübung eines bestehenden Pfandrechts nicht von dieser Haftung befreit. Der Empfänger akzeptiert eine gesamtschuldnerische Haftung, indem er die Anlieferung der Güter verlangt oder anderweitig darüber verfügt.
5. Der Transporteur hat Anspruch auf die volle Fracht, wenn:
  - **a)** die Ladung nur teilweise angeliefert wird;
  - **b)** der Absender oder der Empfänger das Löschen der Güter im Verladehafen oder in einem Zwischenhafen verlangen;
  - **c)** die Fortsetzung der Fahrt aus Gründen, die dem Transporteur nicht angelastet werden können, dauerhaft oder vorübergehend verhindert wird oder die Fahrt nur teilweise ausgeführt wird;
  - **d)** die Güter vernichtet wurden, abhandengekommen sind, beschlagnahmt, eingezogen, beschädigt wurden, sich verschlechtert haben oder anderweitig wertlos geworden sind;
  - **e)** der Absender eine andere Ladung anliefert, als im Transportauftrag beschrieben ist, und UniBarge sich deshalb dafür entscheidet, den Transport nicht auszuführen;
  - **f)** der Absender den Transportvertrag auflöst, bevor die Verladung beginnt.



6. Nach dem Beginn der Schifffahrt kann der Absender Instruktionen erteilen, um die Güter wieder im Verladehafen oder in einem anderen auf der Schifffahrtsstrecke gelegenen Hafen auszuladen. Wenn der Absender derartige Instruktionen erteilt, ist er zur Zahlung der vollen Fracht und aller zusätzlichen Kosten, die dadurch beim Transporteur entstanden sind, verpflichtet.
7. Wenn der Absender eine Alternative anliefert, beispielsweise eine andere Schifffahrt, wird UniBarge darüber mit dem Absender verhandeln.

## Artikel 20 – Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des Transporteurs

1. Der Transporteur hat für alle auf dem Transportvertrag basierenden Forderungen sowie für unstrittige Forderungen aufgrund anderer mit dem Absender abgeschlossenen Transportverträgen ein Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht bezüglich der Güter. Das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht gilt auch für die Begleitdokumente.
2. Das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht besteht, solange der Transporteur die Güter in seinem Besitz hat, insbesondere solange er aufgrund des Konnossements oder des Lagerscheins darüber verfügen kann.
3. Bei der Ausübung des Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrechts hat der Transporteur das Recht, die Güter im Namen und auf Kosten und Risiko des Absenders und Empfängers zu löschen und an einem geeigneten Ort einzulagern oder eine Sicherheit für seine Ansprüche zu verlangen.
4. Dritte, die wegen des Konnossements oder des Frachtbriefs einen Anspruch auf die Güter erheben, erkennen durch den Empfang des Konnossements oder des Frachtbriefs oder durch die Verfügung über derartige Dokumente das Zurückbehaltungs- und/oder Pfandrecht des Transporteurs an, allerdings nur sofern sich dies auf Forderungen bezieht, die auf den im Konnossement angegebenen Transport abzielen.

## Artikel 21 – Verrechnungsverbot / Übertragungsverbot

1. Der Absender und der Empfänger sind nicht berechtigt, vom Transporteur bestrittene Forderungen aufgrund welchen Rechtsverhältnisses auch immer mit Forderungen des Transporteurs zu verrechnen und/oder hinsichtlich Forderungen des Transporteurs ein Aufschubrecht auszuüben.
2. Der Absender und der Empfänger sind ohne schriftliche Zustimmung des Transporteurs nicht berechtigt, Forderungen gegenüber dem Transporteur oder seinem Hilfspersonal an Dritte zu übertragen, außer wenn es um eine Übertragung an Transportversicherer geht, die diesen Transport versichert haben.

## Artikel 22 – Bezahlung

1. Die Bezahlung muss innerhalb von dreißig Tagen nach dem Rechnungsdatum erfolgen.
2. Wenn die Ladungsinteressenten einen von ihnen geschuldeten Betrag nicht innerhalb der vorgenannten Frist begleichen, befinden sie sich ohne Inverzugsetzung in Verzug. Ab dem Tag, ab dem die Ladungsinteressenten in Verzug sind, werden UniBarge Verzugszinsen von 1,5 % pro Monat oder einen Teil eines Monats, solange der Verzug andauert, geschuldet. Wenn sich die Ladungsinteressenten gemäß diesem Artikel in Verzug befinden, schulden sie UniBarge ab dem Datum des Verzugs die außergerichtlichen Inkassokosten, welche auf 15 % des Rechnungsbetrags festgelegt werden, dies unbeschadet des Rechts von UniBarge auf einen vollständigen Schadenersatz.
3. Alle Zahlungen an UniBarge müssen auf das dafür von UniBarge anzugebende Bankkonto bzw. auf eine von UniBarge angegebene andere Zahlungsweise erfolgen.

## Artikel 23 – Konversion

Sofern diese Bedingungen, gegebenenfalls teilweise, im Widerspruch zum zwingenden Recht stehen, auch wenn es nur einen Teil der Bestimmung betrifft, bleiben diese Bedingungen im Übrigen in Kraft. Wenn die Tragweite einer Bestimmung, sofern diese im Widerspruch zum zwingenden Recht steht, in einem überwiegenden Ausmaß der einer anderen gültigen Bestimmung gerecht wird, muss diese andere Bestimmung insoweit als angewiesen betrachtet werden und wird der gültigen Bestimmung die Wirksamkeit der zu ersetzenden Bestimmung beigemessen.

## Artikel 24 – Zuständiges Gericht

1. Alle Konflikte, darin die Konflikte inbegriffen, die nur von einer der Parteien als solche betrachtet werden, die anlässlich eines Vertrages, auf die diese Bedingungen ganz oder teilweise anwendbar sind, oder anlässlich eines weiteren Vertrages, der aus einem solchen Vertrag hervorgeht, entstehen sollten, werden unter Vorbehalt der Befugnis der Parteien, eine einstweilige Verfügung zu beantragen, vom zuständigen Gericht im Gerichtsbezirk Rotterdam beigelegt werden.
2. Die Bestimmungen im vorigen Absatz lassen das Recht von UniBarge unbeschadet, den Konflikt dem laut den normalen Zuständigkeitsregeln zuständigen Gericht vorzulegen.

## Artikel 25 – Sprachen

Von diesen Transportbedingungen gibt es eine niederländische, deutsche und englische Fassung. Bei eventuellen Widersprüchlichkeiten ist die niederländische Fassung ausschlaggebend.



U N I B A R G E

PART OF UNIBARGE GROUP

**UniBarge**

De Noordkade 20  
3341 SZ Hendrik-Ido-Ambacht  
Niederlande  
T +31 (0)88 - 003 74 00

**Unibarge Shipping Swiss AG**

Neuhofstrasse 20  
CH-6340 Baar  
Schweiz