

**Schweizer Rheintransport-Bedingungen
(SRTB) 2002**

Revidierte Fassung vom 1. Januar 2009

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. **Hilfspersonen** des Frachtführers sind der Schiffsführer, die Mitglieder der Schiffsbesatzung und alle weiteren Personen, deren sich der Frachtführer zur Durchführung des Transportes bedient. Der Schiffsführer ist Vertreter des Frachtführers und kann alle Rechte, die nach diesen Bedingungen dem Frachtführer zustehen, in dessen Namen geltend machen und ausüben.
3. **Ausführender Frachtführer** bedeutet jede Person, welcher der Frachtführer die Ausführung der Güterbeförderung ganz oder teilweise übertragen hat.
4. **Absender (Auftraggeber)** 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.
5. **Empfänger** bedeutet die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person.
6. **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.
7. **Frachtpapier** 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.
8. **Güter** schliessen geschleppte oder geschobene Schiffe nicht ein und umfassen nicht Gepäck und Fahrzeuge der beförderten Personen. Sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem ähnlichen Beförderungsgerät zusammengeladen oder sind sie verpackt, so umfasst der Begriff Güter auch diese Beförderungsgeräte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt sind.
9. **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, Telekopie, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die Information ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann.
10. **Rechnungseinheit** entspricht dem vom Internationalen Währungsfonds festgelegten Sonderziehungsrecht.

Art. 1 – Rechtsgrundlagen

- 1 Diese Rheintransport-Bedingungen finden als integrierender Vertragsbestandteil auf alle an einem Rhein- und Binnenschifftransport Beteiligten (Frachtführer, Unterfrachtführer, Absender, Empfänger usw.) Anwendung. Davon abweichende Abreden sind nur gültig, wenn sie schriftlich bei Vertragsabschluss vereinbart worden sind.
- 2 Enthalten diese Bedingungen keine Regel, so gelten die auf die Rheinschifffahrt anwendbaren Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge (nachstehend "SSG" genannt) sowie die sonstigen für die Binnenschifffahrt geltenden Erlasse und Handelsbräuche und im übrigen schweizerisches Recht.

Art. 2 – Aufgaben und Pflichten des Frachtführers

- 1 Der Frachtführer hat die Güter am vereinbarten Ladeort zu übernehmen, nach dem vereinbarten Bestimmungsort zu befördern und daselbst dem Empfänger für die Entladung bereitzustellen.
- 2 Der Frachtführer bestimmt das Schiff, mit welchem der Transport durchzuführen ist, sofern nicht ein bestimmtes Schiff vereinbart worden ist. Er kann den Transport ganz oder teilweise an einen Unterfrachtführer zur Durchführung übertragen, für den diese Bedingungen gleichermassen Anwendung finden. Container dürfen generell und andere Güter, wenn dies schiffahrtsüblich ist, ganz oder teilweise auf Deck des Schiffes oder in offenen Schiffen verladen werden. Der Schiffsführer ist für die vorgeschriebene Stabilität des Schiffes verantwortlich.
- 3 Der Frachtführer ist nur verpflichtet, die Güter gegen irgendwelche Gefahren und Risiken zu versichern, wenn dafür ein schriftlicher Auftrag vorliegt.

Art. 3 – Aufgaben und Pflichten des Absenders

- 1 Der Absender hat dem Frachtführer die vereinbarten Güter zum Transport zu übergeben, alle für den Transport notwendigen Angaben zu machen (Mass, Zahl, Gewicht, Merkzeichen, Beschaffenheit) und alle erforderlichen Schiffspapiere, Zoll- und sonstigen Begleitpapiere mit den Gütern auszuhändigen. Für Güter, die unter die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) oder unter Vorschriften über den Verkehr mit gefährlichen Abfällen fallen, sind die entsprechenden Bestimmungen einzuhalten und dem Frachtführer die vorgeschriebenen Begleitpapiere und Merkblätter auszuhändigen.
- 2 Güter, die wegen ihrer besonderen Eigenart oder natürlichen Beschaffenheit andere, im gleichen Schiff geladene Güter durch Ausdünstung, Geruchsübertragung, Verfärbung, Oxydation oder ähnliche Auswirkungen beschädigen können oder die solchen Einwirkungen ausgesetzt sind, müssen gehörig verpackt sein. Dem Frachtführer sind zudem genaue Anweisungen für die Behandlung der Güter an Bord zu erteilen; ansonsten entfällt die Haftung des Frachtführers.
- 3 Wird das Schiff infolge Fehlens, Ungenauigkeit oder Unrichtigkeit der Angaben oder Begleitpapiere oder wegen Missachtung irgendwelcher Vorschriften seitens des Absenders oder Empfängers aufgehalten oder am Ein- oder Auslaufen in oder aus einem Hafen gehindert oder werden die Güter beschlagnahmt, so haften der

fehlbare Absender und Empfänger dem Frachtführer und den übrigen Ladungsbeteiligten für alle daraus entstehenden Verzögerungen, Schäden, Kosten, Bussen und Nachteile sowie für geschuldete Liegegelder.

4 Der Absender sichert dem Frachtführer zu, dass er entweder Eigentümer der Güter oder vom Eigentümer zu deren Versendung und zur Genehmigung dieser Transportbedingungen ermächtigt ist. Er ist zur Zahlung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

Art. 4 – Laden und Löschen der Güter

1 Der Absender hat die Güter in das Schiff zu liefern und nach Anweisungen des Frachtführers zu stauen, zu trimmen und zu sichern.

2 Kann die vereinbarte Lade- oder Löschstelle wegen eines in Art. 10, Abs. 2 genannten Ereignisses oder Umstandes nicht benützt werden oder das Binnenschiff nicht bis zum Seeschiff fahren, so kann der Frachtführer eine andere Lade- oder Löschstelle oder eine andere Art der Beladung oder Löschung verlangen. Dadurch entstehende Kosten und Mehraufwendungen gehen zu Lasten des Absenders.

3 Der Absender hat sich vor Beginn der Beladung zu überzeugen, dass die Laderäume, Rohrleitungen und Pumpen des Schiffes den für seine Güter erforderlichen Grad der Reinlichkeit und der Trockenheit besitzen. Wird vor Beginn der Beladung keine Nachreinigung verlangt, so gelten die Laderäume, Rohrleitungen und Pumpen als hinreichend sauber und trocken, und Ansprüche wegen Beschädigung der Güter infolge mangelnder Reinlichkeit oder Trockenheit sind ausgeschlossen.

4 Wenn nichts anderes vereinbart wird, ist das Entladen des Schiffes Sache des Empfängers. In der Tankschiffahrt gehört das Auspumpen der Ladung mit bordeigenen Pumpen zur Aufgabe des Frachtführers. Der Empfänger hat rechtzeitig vor Eintreffen des Schiffes am Bestimmungsort die Weisungen für die Löschung und Zollabfertigung zu erteilen; andernfalls trifft der Frachtführer die notwendigen Massnahmen auf Kosten und Gefahr des Empfängers.

Art. 5 – Lade- und Löscheziten, Liegegelder

1 Für die Lade- und Löscheziten und die Berechnung der Liegegelder gilt mangels besonderer Vereinbarung die Verordnung des Deutschen Bundesministeriums für Justiz über die Lade- und Löscheziten sowie das Liegegeld in der Binnenschiffahrt, jeweils in der letzten Fassung. Der Text steht auf Verlangen zur Verfügung.

2 Wird die Ladezeit um die Hälfte überschritten, muss der Frachtführer nicht länger auf Ladung warten, sondern kann ohne weitere Mahnung oder Inverzugsetzung die Schiffsreise antreten und nebst Liegegeldern Fehlfracht nach Art. 8 berechnen.

3 In der Containerschiffahrt ist der Frachtführer berechtigt, dem Absender Zusatzkosten im Zusammenhang mit Verspätungen bei der Löschung/Ladung von Containern in den Häfen zu berechnen und bei Lösch-/Ladeverzögerungen in den Häfen Frachtzuschläge zu erheben.

4 In der Tankschiffahrt hat der Frachtführer das Recht vom Vertrag zurückzutreten oder Fehlfracht gemäss Art. 8 geltend zu machen, wenn die doppelte Lade- und Löschezit abgelaufen ist.

5 Ist die Löschzeit um die Hälfte überschritten oder können Güter nicht oder nicht rechtzeitig gelöscht oder abgeliefert werden oder wird deren Annahme oder die Bezahlung der auf ihnen lastenden Forderungen verweigert, so stehen dem Frachtführer, auch wenn ihm das Löschen obliegt, die Rechte nach OR Art. 444 und 445 sowie Anspruch auf Liegegelder zu, bis die Güter vollständig gelöscht bzw. in Empfang genommen worden sind.

Art. 6 – Frachtpapiere (Frachtbrief, Konnossement)

1 Der Frachtführer stellt nach Beendigung der Beladung einen Frachtbrief oder, wenn bei Vertragsabschluss ausdrücklich vereinbart, ein Konnossement aus. Er kann verlangen, dass der Absender das Frachtpapier oder eine Abschrift mitunterzeichnet.

2 Frachtbriefe sind keine Wertpapiere und können weder übertragen noch verpfändet werden. Die Ablieferung der Güter an den Empfänger erfolgt ohne Vorlage oder Rückgabe des Frachtbriefs. Für Konnossemente gelten die Bestimmungen der Art. 112, 113, 114, 115 und 116 SSG. Die Güter werden nur gegen Rückgabe des Originalkonnossementes ausgeliefert.

3 Die Frachtpapiere sind für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger massgebend und gelten auch als Vertragsinhalt gegenüber dem Absender, sofern keine Abweichungen schriftlich vereinbart worden sind.

4 Die Frachtpapiere begründen die Vermutung, dass der Frachtführer die Güter so übernommen hat, wie sie in den Frachtpapieren beschrieben sind. Der Frachtführer ist berechtigt, Vorbehalte bezüglich der Beschreibung der Güter in den Frachtpapieren anzubringen. Er ist nur verpflichtet, Beschädigungen, mangelnde Verpackung oder sonstige Mängel der Güter in den Frachtpapieren zu vermerken, wenn diese bei der Verladung äusserlich erkennbar waren.

5 Für die Richtigkeit der Angaben in einem Frachtpapier über Mass, Zahl oder Gewicht der Güter haftet der Frachtführer nur, wenn eine ausdrücklich verlangte Kontrolle gemeinsam mit dem Frachtführer auf Kosten des Absenders durchgeführt worden ist. Eichaufnahmen, Tankinnenvermessungen, Durchlaufzähler und ähnliche Kontrollen sind nur verbindlich, wenn ausdrücklich vereinbart.

6 Für die Richtigkeit der Angaben in einem Frachtpapier haftet der Frachtführer nicht.

Art. 7 – Fracht, Kosten, Retentionsrecht

1 Mangels besonderer Vereinbarung umfasst die Fracht nur den reinen Schiffstransport. Sie wird nach den in den Frachtbriefen verzeichneten Bruttomassen, -gewichten oder -mengen der Güter berechnet. Werden in anderen Papieren höhere Masse, Gewichte oder Mengen deklariert, erfolgt die Frachtberechnung auf dieser Basis.

2 Die Lade-, Stau-, Befestigungs- und Löschkosten sowie alle weiteren Kosten, Auslagen und Aufwendungen, wie Frachtzuschläge, Liegegelder, Zölle, Grenzabfertigungskosten, Schifffahrts-, Kanal-, Schleusen- und Hafengebühren, Ufergelder, Steuern (insbesondere Verbrauchsteuern) und Versicherungsprämien sind zusätzlich zur Fracht zu vergüten, sofern sie nicht ausdrücklich im vereinbarten Fracht- oder Übernahmesatz eingeschlossen worden sind.

- 3 In der Tankschiffahrt ist in der vereinbarten Fracht das Auspumpen der Ladung mit bordeigenen Pumpen eingeschlossen. Die Aufheizkosten und die Kosten für die Reinigung der Ladetanks sind besonders zu vergüten.
- 4 Die Frachtvereinbarung hat offene und unbehinderte Schifffahrt zur Voraussetzung. Alle gegenüber einem normalen Verlauf einer Schiffsreise entstehenden Mehrkosten und -aufwendungen gehen zu Lasten der Güter.
- 5 Die Frachtvereinbarung basiert auf den beim Abschluss bestehenden Wechselkursen und Betriebskosten. Kursänderungen und Steigerungen der Betriebskosten, insbesondere eine Verteuerung des Gasöls für die Schiffsmotoren, berechtigen den Frachtführer, den Frachtsatz den veränderten Wechselkursen und Kosten anzupassen oder Frachtzuschläge zu erheben oder, wenn die Güter noch nicht verladen sind, vom Vertrag zurückzutreten.
- 6 Können Güter aufgrund behördlicher Vorschriften oder einer Weigerung des Empfängers nicht gelöscht oder abgeliefert werden, so hat der Absender die Kosten für den Transport zu einer anderen Löschstelle oder den Rücktransport zum Abgangshafen zu bezahlen.
- 7 Wer die Auslieferung der Güter verlangt oder nach den Frachtpapieren dazu berechtigt ist, wird Schuldner der Fracht, Frachtzuschläge, Liegegelder, Fehlfrachten, Kleinwasserzuschläge, Beiträge zur Havarie-Grosse und aller weiteren, nach diesen Bedingungen zu Lasten der Güter gehenden Kosten, Auslagen, Aufwendungen, Abgaben und Gebühren; die Zahlungsverpflichtung des Absenders entfällt dadurch nicht.
- 8 Der Frachtführer besitzt für alle Forderungen gegenüber dem Absender und Empfänger, auch aus früheren und anderen Rechtsgeschäften, ein Retentionsrecht an den sich in seinem Besitz oder im Besitz eines unterbeauftragten Frachtführers, Lagerhalters oder Umschlagsunternehmens befindlichen Gütern. Besteht am Ort, wo das Retentionsrecht geltend gemacht wird, kein gleichwertiges Recht, so ist zugunsten des Frachtführers für dieselben Forderungen ein Pfandrecht an den Gütern bestellt. Nach ungenutztem Ablauf einer vom Frachtführer unter Verwertungsandrohung gesetzten Zahlungsfrist, darf der Frachtführer die betreffenden Güter ohne weitere Formalitäten freihändig bestens verkaufen.

Art. 8 – Fehlfracht

- 1 Der Frachtführer hat Anspruch auf die ganze bis zum vereinbarten Bestimmungsort ausbedungene Fracht, auch wenn die Ladung nur teilweise geliefert, die Löschung der Güter in einem Zwischenhafen verlangt wird, die Schiffsreise nicht fortgesetzt oder nur teilweise durchgeführt werden kann, die Güter vernichtet werden müssen, untergehen, beschlagnahmt, beschädigt, vermindert oder wertlos geworden sind oder das befördernde Schiff untergeht.
- 2 Der Frachtführer hat Anspruch auf die Hälfte der vereinbarten Fracht, wenn bis zum Ablauf der Wartezeit (doppelte Lade- und Löschzeit) keine Ladung geliefert wird, wenn der Absender vor Antritt der Schiffsreise zurücktritt oder wenn der Antritt der Reise ohne Verschulden des Frachtführers dauernd oder zeitweilig verhindert wird.
- 3 In der Containerschiffahrt hat der Frachtführer Anspruch auf die vereinbarte Fracht, wenn der Absender den Transportauftrag später als 48 Stunden vor vereinbarter Abfahrt des Schiffes annulliert.
- 4 Diese Bestimmungen über die Fehlfracht finden auch auf Verträge Anwendung, die mehrere Schiffstransporte oder Transporte während eines längeren Zeitraumes umfassen.

Art. 9 – Kleinwasserzuschläge

1 Die vereinbarte Fracht auf dem Rhein wird um Kleinwasserzuschläge gemäss folgender Staffelsätze ohne weiteres erhöht*:

1.1. 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% |
| pro weitere 10 cm plus | 10% |

1.2. Im Verkehr oberhalb Duisburg
(inklusive) bei einem Kauber Pegel von

| | |
|------------------------|-----|
| 1.50 – 1.41 m | 10% |
| 1.40 – 1.31 m | 20% |
| 1.30 – 1.21 m | 30% |
| 1.20 – 1.11 m | 40% |
| pro weitere 10 cm plus | 10% |

1.3. Im Verkehr oberhalb Mannheim bis Basel
(inklusive) bei einem Maxauer Pegel von

| | |
|------------------------|-----|
| 4.40 – 4.31 m | 10% |
| 4.30 – 4.21 m | 20% |
| 4.20 – 4.11 m | 30% |
| pro weitere 10 cm plus | 10% |

Massgebend ist der niedrigste Wasserstand, der die Güter vom Beginn der Beladung bis zur Ankunft am Bestimmungsort betroffen hat.

Bei einem Kauber Pegel von 0.80 m bzw. Maxauer Pegel von 3.60 m erlischt die Transportverpflichtung.

1.4 Container: Für beladene Container wird im Verkehr von und nach Basel, inkl. Weil am Rhein, ein Kleinwasserzuschlag wie folgt berechnet:

| <u>Staffel</u> | <u>Pegel Kaub</u> | <u>20'/30'</u> | <u>40'/45'</u> |
|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1 | 1.50 – 1.31 m | CHF 40.-/€ 25.- | CHF 48.-/€ 30.- |
| 2 | 1.30 – 1.11 m | CHF 56.-/€ 35.- | CHF 64.-/€ 40.- |
| 3 | 1.10 – 0.91 m | CHF 72.-/€ 45.- | CHF 88.-/€ 55.- |
| 4 | 0.90 – 0.81 m | CHF 120.-/€ 75.- | CHF 152.-/€ 95.- |
| 5 | 0.80 – 0.71 m | CHF 192.-/€ 120.- | CHF 240.-/€ 150.- |

Massgebend ist der niedrigste Wasserstand, der die Güter vom Beginn der Beladung bis zur Ankunft am Bestimmungsort betroffen hat.

Bei einem Kauber Pegel von 0,70 m erlischt die Transportpflicht.

* Bei diesen Angaben handelt es sich um unverbindliche Kalkulationsgrundlagen. Die Vertragspartner sind frei, abweichende Vereinbarungen zu treffen.

2 Für Transporte auf Wasserstrassen ausserhalb des Rheins gelten mangels besonderer Vereinbarungen die Bestimmungen der Internationalen Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB) des Vereins für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen e.V. Der Text steht auf Verlangen zur Verfügung.

Art. 10 – Behinderung der Schifffahrt

1 Der Frachtführer ist berechtigt, die Güter ganz oder teilweise in andere, auch fremde Schiffe zu überladen, zu leichtern oder zu löschen sowie in Lagerhäuser oder an Land zu legen, wenn es im Interesse des Schiffes oder der Ladung angezeigt erscheint.

2 Die Abnahme- und Transportpflicht des Frachtführeres erlischt, wenn allgemein oder mit Bezug auf das befördernde Schiff eines der folgenden Ereignisse oder Umstände eintritt oder vorliegt:

2.1. Höhere Gewalt, Krieg, Mobilmachung, militärische Unternehmungen, Aufruhr, Sabotage, Streik, Aussperrung, Blockade;

2.2. behördliche Massnahmen und Eingriffe, Ein-, Aus- und Durchfuhrbeschränkungen oder -verbote, Beschlagnahmungen oder Requisitionen;

2.3. Schifffahrtssperren jeder Art oder Schifffahrtsunfälle, Störungen oder Betriebseinstellungen in Schleusen, Kanälen, Häfen oder sonstigen Schifffahrtseinrichtungen, Verkehrsstörungen, Behinderung des Verkehrs in Seehäfen oder Schliessung der Schifffahrt;

2.4. Naturereignisse, bei denen die Sicherheit der Schifffahrt nicht mehr gewährleistet ist, wie Hochwasser, Überschwemmungen, Sturm, Eisgefahr, Eis, Kleinwasser usw.

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

3.1. Entweder den Transport durchzuführen und für die ganze vereinbarte Transportstrecke die Tagesfrachten oder Frachtzuschläge, Kleinwasserzuschläge und Liegegelder sowie alle gegenüber einer unbehinderten Transportabwicklung entstehenden Mehrkosten und -aufwendungen zu berechnen oder

3.2. vom Vertrag zurückzutreten und Fehlfracht nach Art. 8 zu berechnen und schon verladene Güter zu löschen oder löschen zu lassen und einzulagern oder mit anderen Verkehrsmitteln auf Kosten des Absenders weiterbefördern zu lassen.

4 Stellt eines der Ereignisse oder Umstände nur ein zeitweiliges Hindernis dar, sind der Absender und Empfänger nicht zum Rücktritt vom Vertrag berechtigt. Ist das Hindernis dauernd, ist der Rücktritt nur gegen Vergütung der Fehlfracht nach Art. 8 zulässig.

Art. 11 – Haftung des Frachtführers für Schäden

1 Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

2 In der Tankschiffahrt haftet der Frachtführer für die Güter, sobald sie den Anschluss-Flansch an der Lade- bzw. Löschstelle passiert haben.

3 Eine Haftung für verspätete Abnahme bzw. Auslieferung der Güter besteht nur, wenn ein bestimmter Termin ausdrücklich und schriftlich vereinbart worden ist. Diese Haftung entfällt, wenn die Verspätung auf ein Ereignis oder einen Umstand gemäss Art. 10 zurückzuführen ist.

Art. 12 – Bedienstete und Beauftragte

1 Der Frachtführer haftet für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und Beauftragten, deren er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

2 Wird die Beförderung durch einen ausführenden Frachtführer durchgeführt, so haftet der Frachtführer auch für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers und der Bediensteten und Beauftragten des ausführenden Frachtführers, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

3 Wird ein Anspruch gegen die Bediensteten und Beauftragten des Frachtführers oder ausführenden Frachtführers erhoben, so können sich jene, wenn sie beweisen, dass sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, auf die gleichen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, auf die sich der Frachtführer oder ausführende Frachtführer nach diesem Übereinkommen berufen kann.

4 Ein Lotse, der von der Behörde bestimmt wird und nicht frei ausgewählt werden kann, gilt nicht als Bediensteter oder Beauftragter im Sinne von Absatz 1.

Art. 13 – Besondere Haftungsausschlussgründe

1 Der Frachtführer und ausführende Frachtführer sind von der Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der vereinbarten Lieferfrist auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist:

1.1. Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, Empfängers oder Verfügungsberechtigten.

- 1.2. Behandlung, Verladen, Verstauen oder Löschen der Güter durch den Absender oder Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln.
 - 1.3. Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war, in Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels stand oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich war.
 - 1.4. Natürliche Beschaffenheit der Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweise Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt und Gewicht) oder Ungeziefer oder Nagetiere ausgesetzt sind.
 - 1.5. Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind.
 - 1.6. Ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter.
 - 1.7. Erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern.
 - 1.8. Beförderung lebender Tiere, es sei denn, der Frachtführer hat die im Frachtvertrag vereinbarten Massnahmen und Weisungen missachtet.
- 2 Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einem der in Art. 13.1 genannten Umstände oder einer der damit verbundenen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus diesem Umstand oder aus dieser Gefahr entstanden ist. Beweist der Geschädigte, dass der Schaden nicht oder nicht ausschliesslich aus einem der in Art. 13.1 genannten Umstände oder einer der in Art. 13.1 genannten Gefahren entstanden ist, entfällt diese Vermutung.

Art. 14 – Berechnung der Entschädigung und Haftungshöchstbeträge

- 1 Die Ersatzpflicht des Frachtführers bei Verlust oder Beschädigung der Güter erstreckt sich auf den Wert der Güter am Ort und Tag, an dem sie nach dem Frachtvertrag hätten abgeliefert werden müssen. Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenwert und mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit inkl. allfällige Zoll- und Verbrauchssteuern.
- 2 Der Frachtführer haftet in keinem Falle und aus welchem Rechtsgrund er auch in Anspruch genommen wird für höhere Beträge als
 - 2.1. 250 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 1 Rechnungseinheit für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist;
 - 2.2. 1'500 Rechnungseinheiten für einen Container ohne Güter;
 - 2.3. 20'000 Rechnungseinheiten für einen Container einschliesslich der darin verstauten Güter.

- 3 Wird ein Behälter, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät verwendet, um die Güter zusammenzufassen, so gilt das gesamte Gerät mit den zusammengefassten Gütern als eine Ladungseinheit, sofern in den Frachtpapieren nichts Abweichendes vorgesehen ist.
- 4 Für Manko, Mindergewicht oder Mindermass von weniger als 1 % des Gesamtgewichtes oder -masses einer Partie wird vorbehältlich abweichender Handelsbräuche nicht gehaftet.
- 5 Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung haftet der Frachtführer nur bis zum einfachen Betrag der Fracht. Die Schadenersatzleistungen nach Absatz 1 dieses Artikels und Satz 1 dieses Absatzes dürfen aber zusammen den Betrag nicht übersteigen, der sich nach Absatz 1 für vollständigen Verlust der Güter ergeben würde, hinsichtlich derer die Haftung entstanden ist.
- 6 Die in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn
- (a) in der Frachturkunde die Natur und der höhere Wert der Güter oder des Beförderungsgeräts ausdrücklich angegeben ist und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt hat oder
 - (b) die Parteien höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart haben.
- 7 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.
- 8 Der Haftungsbetrag pro Schadenereignis beträgt maximal 500'000 Rechnungseinheiten.
- 9 Wenn ein Konnossement ausgestellt worden ist, richtet sich die Haftung und der Höchsthaftungsbetrag nach dem SSG und den in der Seeschiffahrtsverordnung des Schweizerischen Bundesrats festgelegten Beträgen.

Art. 15 – Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

- 1 Der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer kann sich nicht auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass er selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
- 2 Die für den Frachtführer oder ausführenden Frachtführer handelnden Hilfspersonen können sich ebenfalls nicht auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass sie den Schaden in einer in Absatz 1 beschriebenen Weise verursacht haben.

Art. 16 – Verwirkung, Verjährung

- 1 Der Frachtführer und der Empfänger können verlangen, dass der Zustand der Güter bei der Ablieferung im Beisein beider Parteien festgestellt wird.

2 Durch die vorbehaltlose Annahme von Gütern durch den Empfänger, dessen Vertreter, amtliche Stellen (z.B. Zoll) erlöschen alle Ansprüche wegen Verlustes, Beschädigung oder Verwechslung der Güter, sowie wegen Aufenthaltes, Verspätung oder sonstige Nachteile gegen den Frachtführer und dessen Erfüllungsgehilfen.

3 Vorbehalte sind schriftlich und unter genauen Angaben 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.

4 Alle Ansprüche gegen den Frachtführer und seine Hilfspersonen verjähren in einem Jahr vom Tage hinweg, an dem die Güter dem Empfänger abgeliefert worden sind oder hätten abgeliefert werden müssen. Die Verrechnung oder widerklageweise Geltendmachung verjährter Ersatzansprüche des Absenders und Empfängers mit Forderungen des Frachtführers ist ausgeschlossen.

Art. 17 – Havarie-Grosse

1 Für die Havarie-Grosse gelten die Bestimmungen des SSG Art. 122, Absatz 1 sowie die Rhein-Regeln IVR in ihrer jeweils letzten gültigen Fassung. Der Text steht auf Verlangen zur Verfügung.

2 Der Frachtführer ist berechtigt, vom Absender oder Empfänger einen Revers einzufordern und einen Kosteneinschuss zu verlangen.

Art. 18 – Weitere Tätigkeiten

1 Hat sich der Frachtführer neben dem Binnenschifftransport zur Übernahme anderer Tätigkeiten (z.B. Vermittler, Spediteur) verpflichtet, finden mangels anderer Vereinbarungen für diese Verrichtungen die Allgemeinen Bedingungen des Verbandes schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen (AB SSV) in der jeweils letzten Fassung Anwendung.

2 Verpflichtet sich der Frachtführer zur Lagerung von Gütern, finden für diese Verrichtungen mangels anderer Vereinbarungen die Allgemeinen Bedingungen des Verbandes schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen für die Lagerhaltung (AB SSV Lager) in der jeweils letzten Fassung Anwendung.

3 Die Bedingungen stehen auf Verlangen zur Verfügung.

Art. 19 – Salvatorische Klausel

1 Sollte eine der vorstehenden Bestimmungen unwirksam sein, so wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt.

2 Die Parteien sind verpflichtet, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame Bestimmung zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Ergebnis der unwirksamen Bestimmung möglichst nahe kommt.

Art. 20 – Gerichtsstand und anwendbares Recht

1 Für die Beurteilung aller Streitigkeiten aus der Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstrassen (einschliesslich aus weiteren Tätigkeiten gemäss Art. 18) unterwerfen sich alle Beteiligten dem Gerichtsstand Basel-Stadt.

2 Es gilt schweizerisches Recht.

Die Schweizer Rheintransport-Bedingungen (SRTB) 2002 wurden von der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) erarbeitet und verabschiedet.

Adresse der SVS: Südquaistrasse 14, Postfach 362, CH-4019 Basel, e-mail: svs@swissonline.ch.