

**DIREKTORENKONFERENZ DER DONAUSCHIFFFAHRTEN  
MITGLIEDER DER BRATISLAVAER ABKOMMEN**

**BRATISLAVAER ABKOMMEN**

**ABKOMMEN ZWISCHEN DEN DONAUSCHIFFFAHRTEN**

MITGLIEDER DER BRATISLAVAER ABKOMMEN  
(Stand vom 1.Jänner 2004)

1. BULGARISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (BRP)  
Republik Bulgarien, Russe
2. DDSG-Cargo GmbH (DDSG-Cargo)  
Republik Österreich, Wien und Regensburg
3. FLUSSSCHIFFFAHRT "DUNAVSKI LLOYD-SISAK" (DL)  
Republik Kroatien, Sisak
5. UNGARISCHE SCHIFFFAHRTS-AKTIENGESELLSCHAFT (MAHART)  
Republik Ungarn, Budapest
6. RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „CNFR NAVROM SA“ (NAVROM)  
Republik Rumänien, Galatz
7. RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „CNF GIURGIU-NAV SA“ (Giurgiu-NAV)  
Republik Rumänien, Giurgiu
8. RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA SA“ (NFR-Drobeta)  
Republik Rumänien, Drobeta Turnu Severin
9. UKRAINISCHE DONAUSCHIFFFAHRT (UDP)  
Republik Ukraine, Izmail
10. UKRAINISCHE SCHIFFFAHRTS AG „UKRRECHFLOT“  
(SAG „UKRRECHFLOT“), Republik Ukraine, Kiew
11. UKRAINISCHE SCHIFFFAHRT „FST“, IZMAIL (FST)
12. SLOWAKISCHE DONAUSCHIFFFAHRT und HÄFEN (SPaP)  
Slowakische Republik, Bratislava
12. JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (JRB)  
Serbien und Montenegro, Beograd
13. JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „KRAJINA-PRAHOVO“ (RBK)  
Serbien und Montenegro, Prahovo

## ABKOMMEN ÜBER DIE ALLGEMEINEN VERFRACHTUNGSBEDINGUNGEN IM INTERNATIONALEN GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU

Um eine Aufwärtsentwicklung und Verbesserung hinsichtlich der Güterbeförderung auf der Donau zu erreichen, haben die Schifffahrten:

Bulgarische Flußschifffahrt AG (BRP),  
 DDSG-Cargo GmbH (DDSG-Cargo), Wien  
 DDSG-Cargo GmbH (DDSG-Cargo), Regensburg  
 Flußschifffahrt "Dunavski Lloyd-Sisak" (DL),  
 Ungarische Schifffahrts AG (MAHART),  
 Rumänische Flußschifffahrt „CNFR NAVROM SA“ (NAVROM),  
 Rumänische Flußschifffahrt „CNF Giurgiu-NAV SA“ (Giurgiu-NAV),  
 Rumänische Flußschifffahrt „NFR-Drobeta SA“ (NFR-Drobeta),  
 Ukrainische Donauschifffahrt OAG (UDP),  
 Ukrainische Schifffahrts Aktiengesellschaft „UKRRECHFLOT“,  
 (SAG „UKRRECHFLOT“),  
 Ukrainische Schifffahrt „FST“, Izmail, (FST)  
 AG Slowakische Schifffahrt und Häfen (SPaP),  
 Jugoslawische Flußschifffahrt AG (JRB),  
 Jugoslawischen Donauschifffahrt „Krajina-Prahovo“ (RBK)  
 von Serbien und Montenegro

nachstehende Bedingungen für die Güterbeförderung im internationalen Verkehr auf der Donau vereinbart.

### Artikel 1. Begriffsbestimmungen

Falls nicht anders vereinbart, gelten für das Abkommen folgende Begriffsbestimmungen:

Befrachter -	Person, die mit dem Frachtführer einen Frachtvertrag abgeschlossen hat, oder in deren Name ein Transportvertrag geschlossen wurde.
Warenabsender -	Person, die im eigenen Namen handelt und die Pflichten erfüllt, die sich aus dem Frachtvertrag über den Versand des Gutes ergeben.
Frachtführer -	Person, die mit dem Befrachter einen Transportvertrag über die Beförderung des Gutes für eine vereinbarte Fracht geschlossen hat, oder in deren Name ein Transportvertrag geschlossen wurde.
Frachtbrief -	Dokument, das die Existenz und den Inhalt des Beförderungsvertrages sowie die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer bestätigt.

Gut - beliebige Waren, Erzeugnisse und Gegenstände, einschließlich der Verpackung und des Staumaterials.

## Artikel 2. Allgemeine Bestimmungen

1. Folgende Güter werden nicht zur Beförderung angenommen:
  - 1.1 die dem Postzwang unterliegenden Gegenstände,
  - 1.2 Güter, deren Beförderung entsprechend den Vorschriften der Zollbehörden oder anderer Behörden (Gesundheits-, Veterinärbehörden usw.) verboten ist,
  - 1.3 infizierende Stoffe;
  - 1.4 Waffen (ausgenommen Sport- und Jagdwaffen).
2. Explosive, giftige und ätzende Stoffe, leicht entflammbare, selbstentzündliche und andere gefährliche Güter, auch Tiere werden nur nach Vereinbarung zwischen dem Befrachter und dem Frachtführer zur Beförderung angenommen.

## Artikel 3. Geltungsbereich des Abkommens

1. Die Bedingungen des vorliegenden Abkommens gelten für die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zwischen den Donau –Lade- und Löschhäfen.
2. Güter in Großraumcontainern des internationalen Standards werden entsprechend den Bedingungen des geltenden Abkommens über die Beförderung von Großraumcontainern im internationalen Verkehr auf der Donau zwischen den Donau-Lade- und Löschhäfen befördert.

## Artikel 4. Transportbedarfsanmeldung

1. Der Antrag für die Beförderung des Gutes ist an den Frachtführer mindestens sieben Tage vor der Auflieferung des Gutes zur Beförderung in schriftlicher Form, mit Brief, Telegramm, Fernschreiben oder Telefax zu stellen.  
Der Antrag kann telefonisch gestellt werden und ist anschließend mindestens fünf Tage vor Auflieferung des Gutes zum Transport schriftlich zu bestätigen.  
In Ausnahmefällen kann der Antrag in Übereinstimmung zwischen dem Warenabsender (Befrachter) und dem Frachtführer innerhalb einer kürzeren Frist gestellt werden.
2. Im Antrag sind folgende Angaben anzuführen:
  - 2.1. Bezeichnung und Adresse des Warenabsenders;
  - 2.2. Bezeichnung und Adresse des Warenempfängers;
  - 2.3. Bezeichnung des Gutes, Anzahl der Frachtstücke, Masse, Kubatur des Gutes, Verpackungsart sowie Außenabmessungen der Kolli, falls erforderlich;

- 2.4. Termin für die Frachtraumbereitstellung für die Beladung;
  - 2.5. Häfen (Stationen) für die Beladung und Entladung;
  - 2.6. Spezielle Wünsche des Befrachters (Warenabsenders) – falls solche vorhanden. Außerdem ist im Antrag die Adresse des Agenten des Warenabsenders anzugeben, der über die Bereitschaft des Schiffes zur Beladung zu informieren ist.
3. Der Frachtführer hat innerhalb von drei Tagen nach Erhalt des Antrages des Warenabsenders (Befrachters) die Annahme des Antrages zu bestätigen oder den Antrag abzulehnen. Erfolgt innerhalb der genannten Frist keine Bestätigung des Antrages durch den Frachtführer, ist dies einer Ablehnung gleichzusetzen.  
Beabsichtigt der Frachtführer Änderungen hinsichtlich der im Antrag enthaltenen Bedingungen vorzunehmen, hat er diese mit dem Warenabsender (Befrachter) abzustimmen. Bei Annahme des Antrages legen der Warenabsender (Befrachter) und der Frachtführer die Fracht fest.
4. Die Bestätigung des Antrages beweist den Abschluss des Transportvertrages; dabei verpflichtet sich der Frachtführer, die vom Absender übernommene Ware in den Bestimmungshafen (die Bestimmungsstation) zu befördern und dem Empfänger auszuhändigen.

#### Artikel 5. Vorbereitung des Schiffes und Beistellung des Frachtraumes

- 1. Der Frachtführer hat vor Beginn der Einladung die technische Tauglichkeit des Schiffes in Bezug auf die entsprechende Ladungsaufnahme und Unversehrtheit des Gutes bei der Beförderung zu gewährleisten.
- 2. Der Frachtführer ist berechtigt, das Schiff zur Einladung des Gutes mit einer Verspätung bis zu 2 vollen Tagen nach dem, bei der Annahme des Antrages vereinbarten Termin beizustellen.

#### Artikel 6. Transportdokumente

- 1. Der Warenabsender hat dem Frachtführer spätestens 24 Stunden vor Beginn der Beladung – falls keine andere Frist zwischen beiden Seiten vereinbart wurde – die Ladedisposition und sämtliche Dokumente im Versandhafen vorzulegen, die nach den Hafen-, Zoll-, Sanitären und anderen Vorschriften erforderlich sind.  
Der Warenabsender haftet dem Frachtführer gegenüber für alle Schäden, die infolge nicht rechtzeitiger Übermittlung, Unrichtigkeit, Unvollständigkeit oder Unzulänglichkeit dieser Dokumente entstanden sind.
- 2. Für die zur Beförderung übernommene Ware ist ein Frachtbrief auszufertigen.  
Der Frachtbrief wird vom Warenabsender entsprechend der Ladedisposition nach einem einheitlichen Muster (Anlage 1) nach der Beladung des Schiffes

ausgefertigt und enthält den Hinweis, dass die Beförderung gemäß den Bedingungen des vorliegenden Abkommens erfolgt.

Der Warenabsender fertigt den Frachtbrief mindestens in fünf Exemplaren aus. Der Frachtführer bestätigt den Frachtbrief mit Stempel, Unterschrift und setzt das Datum ein. Das Frachtbriefduplikat erhält der Warenabsender (Befrachter), das für den Warenempfänger bestimmte Original des Frachtbriefes begleitet das Gut. Die Kopien des Frachtbriefes verbleiben beim Frachtführer.

3. Der Warenabsender (Befrachter) kann nach Anforderung eine erforderliche Anzahl an Frachtbriefkopien erhalten.
4. Der Frachtführer ist berechtigt, in den Frachtbrief Vorbehalte hinsichtlich des Zustandes des Gutes aufzunehmen.
5. Der Frachtführer oder Schiffsagent, der den Frachtbrief im Auftrag des Warenabsenders ausfertigt, ist als Bevollmächtigter des Warenabsenders anzusehen.

#### Artikel 7. Übernahme und Übergabe des Gutes

1. Die Übernahme der zur Beförderung gelangenden Güter durch den Frachtführer vom Warenabsender und die Übergabe dieser Güter durch den Frachtführer an den Warenempfänger erfolgt im Zuge der Beladung (Entladung) des Fahrzeuges.
2. In jenen Stationen, in denen die Beladung des Fahrzeuges vom Frachtführer besorgt wird, kann der Frachtführer das zur Beförderung gelangende Gut von den Warenabsendern vorzeitig unter der Bedingung übernehmen, dass er es zu einem von ihm festgesetzten Betrag bis zur Beistellung des Fahrzeuges auf eigenes Lager legt.  
Analog dazu kann der Frachtführer das Gut in jenen Stationen, in denen er die Löschung vornimmt, vorerst auf Lager nehmen und es dem Warenempfänger gegen Erlag des vom Frachtführer festgesetzten Lagergeldes ausfolgen.
3. Nach Vereinbarung zwischen dem Frachtführer und dem Warenabsender kann das Gut von einer, vom Warenabsender bestimmten Person begleitet werden.
4. Wenn die Beladung vom Warenabsender in eigener Regie durchgeführt wird, sind die Magazinverschlüsse, falls zwischen dem Frachtführer und dem Warenabsender in einer Vereinbarung nichts anderes festgelegt wurde, mit Plomben des Warenabsenders oder des Agenten des Warenabsenders und/oder der Zollbehörde zu versehen. Die Plomben werden erst im Bestimmungshafen im Beisein des Warenempfängers oder eines Hafenvertreters entfernt. Die Anbringung sowie die Entfernung der Plomben ist in einem Protokoll, in der in den betreffenden Lade- und Löschhäfen gebräuchlichen Form festzuhalten.

5. Wird nach den Punkten 3 und 4 dieses Artikels verfahren, gilt das Gut nach einer Erklärung des Warenabsenders als übernommen, auch wenn in den Frachtbrief keine entsprechende Klausel eingetragen wird. Dabei ist der Frachtführer berechtigt, eine Überprüfung der tatsächlichen Güterart, Anzahl der Frachtstücke, der Masse des Gutes und dessen Zustand in beliebiger Form vorzunehmen.
6. Ein gefährliches Gut hat der Warenabsender dem Frachtführer mit einer entsprechenden Markierung zu übergeben und falls erforderlich, den Frachtführer über die Sicherheitsmaßnahmen, die bei der Beförderung zu ergreifen sind, in Kenntnis zu setzen.  
Der Warenabsender hat in den Frachtbrief neben der Handelsbezeichnung des gefährlichen Gutes den entsprechenden Vermerk „Gefährliches Gut, IMO (oder ADN) Code ...“ aufzunehmen.
7. Der Warenabsender hat die Güter in einer intakten inneren und äußeren Verpackung, welche die Unversehrtheit der Güter während der Beförderung und der Umladung gewährleistet, anzuliefern.  
Wird die Ware in einer nicht gebräuchlichen inneren und äußeren Verpackung angeliefert, ist der Frachtführer berechtigt, die Übernahme solcher Güter zur Beförderung abzulehnen. Verpackte Güter und Stückgüter sind mit Kennzeichen zur Beförderung auszuliefern. Jedes Frachtstück hat ausreichende und präzise ausgeführte Beschriftungen und Zeichen zu tragen. Güter, die einer besonderen Transport- und Umschlagbehandlung bedürfen, sind gesondert zu bezeichnen (z.B. „Oben“, „Nicht stürzen“, „Vorsicht“, usw.). An Frachtstücken im Einzelgewicht von mehr als 1.000 kg sind die Bruttomasse, der Schwerpunkt sowie die Greifstellen für die Ladearbeiten zu vermerken.
8. Die Verteilung, Verzerrung und das Separieren des Gutes in den Laderäumen des Schiffes erfolgt entsprechend der Anordnung der Schiffsverwaltung oder des Agenten des Frachtführers. Das Separieren des Gutes während der Einladung erfolgt durch die, die Einladung durchführende Seite auf Kosten des Warenabsenders. Das Material zum Separieren und Zurren wird vom Warenabsender zur Verfügung gestellt.
9. Die Masse der Güter wird bei deren Übernahme durch den Frachtführer vom Warenempfänger sowie bei der Übergabe durch den Frachtführer an den Warenempfänger in der gleichen Weise festgestellt. Wird die Masse des Gutes im Löschhafen auf eine andere Weise als im Versandhafen festgestellt, trägt der Frachtführer keine Verantwortung für eventuell entstandene Massedifferenzen.
10. Die Übernahme und Übergabe der verpackten Ladung und der Stückgüter durch den Frachtführer erfolgt nach der Anzahl der Frachtstücke. Die Masse des Gutes wird vom Warenabsender in der Ladedisposition angegeben. Der Frachtführer ist berechtigt, die vom Warenabsender deklarierte Masse in beliebiger Form zwecks Berechnung der Fracht im Versand- oder Löschhafen zu prüfen.

11. Im Auftrag des Schiffes kann die Tallygüterzählung in den Donauhäfen von einer der Partnerschiffahrten oder von spezialisierten Ladungskontrollorganisationen aufgrund bilateraler Abkommen durchgeführt werden, die auf dem im Jahre 1983 angenommenen Musterabkommen über die Tallymannbetreuung basieren. Das Zählen durch Tallymen kann jedoch auch aufgrund einzelner Aufträge der Schiffseigner durchgeführt werden. Nach der Zählung durch Tallymen wird eine Tallymannbescheinigung oder ein anderes Hauptdokument ausgefertigt und die Übernahme/Übergabe der verpackten Ladung und der Stückgüter vom Frachtführer bestätigt. Aufgrund der Tallymannbescheinigung wird vom Warenempfänger pro Frachtbrief ein Protokoll über die Übergabe des Gutes im Löschhafen abgefasst, in dem die tatsächliche Anzahl der vom Frachtführer übergebenen Frachtstücke, deren äußerliche Beschaffenheit sowie die Masse (falls die Masse bei der Löschung ermittelt wurde) festzuhalten sind.  
Das Übergabeprotokoll, das vom Warenempfänger und dem Kapitän (Steuermann) oder dem Schiffsagenten gleich nach der Entladung, spätestens jedoch zwei Stunden danach, unterzeichnet wird, dient als Nachweis der Übergabe des Gutes durch den Frachtführer an den Warenempfänger. Wird die Zählung nur von einem Partner vorgenommen, ist das Protokoll aufgrund der Tallymannbescheinigung jenes Partners auszufertigen, der die Frachtstücke gezählt hat.
12. Die Masse der vom Warenabsender übernommenen und dem Warenempfänger zu übergebenden losen Güter und Schüttgutladungen wird auf eine der folgenden Arten festgestellt:
- 12.1 nach der vom Warenabsender in der Ladedisposition angegebenen Masse;  
12.2 nach der Tauchungstabelle (Tiefgang) des Schiffes vor und nach der Beladung (Entladung).
- In beiden Fällen wird die Masse des Gutes vom Frachtführer nach dem Tiefgang vor und nach der Einladung (Entladung) ermittelt, wobei die Ergebnisse der Aufmessung im Protokoll (Anlage 2) sowie im Frachtbrief festgehalten werden. Das Protokoll wird dem Frachtbrief beigelegt. Im Löschhafen erfolgt die Überprüfung der Masse des Gutes in der gleichen Weise, was in einem entsprechenden Protokoll aufgenommen wird. Das Protokoll ist vom Warenempfänger und dem Kapitän (Steuermann) des Schiffes oder dem Schiffsagenten zu unterzeichnen.  
Der Frachtführer haftet nur für jene Masse des Gutes, die in dem im Versandhafen abgefassten Tiefgangprotokoll bestätigt wurde, wobei die Normen des natürlichen Schwundes (Anlage 5) berücksichtigt werden.
13. Die Menge der vom Warenabsender übernommenen und dem Warenempfänger zu übergebenden flüssigen Ladungen, die in Tankfahrzeugen befördert werden, wird wie folgt festgestellt:
- 13.1 nach der vom Warenabsender in der Ladedisposition angegebenen Masse;



- 13.2 nach dem Zählerstand des Ufermengenmessers und entsprechend der Ufertankmessung, was vom Warenabsender bewerkstelligt und durch seinen schriftlichen Antrag bestätigt wird;
- 13.3 durch Aufmessen der Masse in den Tankfahrzeugen vor und nach der Beladung (Entladung). Die Tankfahrzeuge verfügen über amtliche Eich Tabellen, die der im Heimatland des Frachtführers festgelegten Ordnung entsprechen müssen.

In allen Fällen stellt der Frachtführer die Menge der Ladung entsprechend den Eich Tabellen durch Aufmessen der Tanks vor und nach der Einladung (Entladung) fest. Die Messergebnisse in Bezug auf die Masse der Ladung werden im Frachtbrief und in einem dem Frachtbrief beizulegenden Protokoll festgehalten. Im Löschhafen erfolgt die Überprüfung der Masse der Ladung in der gleichen Weise, was in einem adäquaten, vom Warenabsender und dem Kapitän (Steuermann) des Schiffes oder dem Schiffsagenten zu unterzeichnenden Protokoll festgehalten wird. Der Frachtführer haftet nur für die Masse der Ladung, die in dem im Versandhafen angefertigten Protokoll, das sich auf die Tankmessung stützt, bestätigt wurde, wobei die Normen des natürlichen Schwundes sowie die Temperaturänderungen berücksichtigt werden.

14. Wird bei der Güterübergabe ein Verlust, ein Manko oder eine Beschädigung des Gutes festgestellt, so fertigt der Warenempfänger gemeinsam mit dem Frachtführer (Schiffsagenten) ein Protokoll entsprechend den Usancen im betreffenden Löschhafen aus.
15. Hat der Warenempfänger dem Frachtführer bei der Güterübergabe die Fehlmenge oder die Beschädigung des Gutes nicht gemeldet, so bedeutet dies, wenn nichts anderes bewiesen wird, dass der Warenempfänger die Ware entsprechend den Frachtbriefbedingungen erhalten hat. Wenn die Beschädigung des Gutes bei der üblichen Art der Güterübernahme nicht erkennbar ist, kann der Warenempfänger innerhalb von 48 Stunden nach Ausfolgung des Gutes dem Frachtführer eine diesbezügliche Reklamation zukommen lassen, wobei der Reklamierende zu beweisen hat, dass die Beschädigung oder das Manko des Gutes während des Transportes erfolgte.
16. Treten hinsichtlich der Abgabe des Gutes hindernde Umstände ein, so ist nach den Bestimmungen der Punkte 6 und 12 des Artikels 13 zu verfahren.

#### Artikel 8. Be- und Entladung des Schiffes

1. Die Einladung der zur Beförderung angenommenen Güter in die Schiffe und die Entladung aus den Schiffen werden entweder durch die Umschlagfirma und auf Kosten des Warenabsenders (Warenempfängers), oder in eigener Regie des Frachtführers oder dessen Agenten und auf Kosten des Warenabsenders (Warenempfängers) durchgeführt.
2. In jenen Häfen, in denen die Belade- /Löscharbeiten nicht vom Frachtführer oder dessen Agenten vorgenommen wird, werden die Güter zur

Beförderung unter der Bedingung übernommen, dass die Beladung/Entladung der Fahrzeuge durch die Umschlagfirma und auf Kosten des Warenabsenders (Warenempfängers) oder in eigener Regie des Warenabsenders (Warenempfängers) und auf seine Kosten erfolgt, wobei er für die Einhaltung der Lade- und Löschfristen in Bezug auf die Be- und Entladung des Fahrzeuges haftet.

3. Die Be- und Entladung der Fahrzeuge erfolgt gemäß den im Transportvertrag vereinbarten Normen in der Reihenfolge ihres Eintreffens in den Häfen, falls nicht anderes vereinbart wurde.
4. Die Beladung/Entladung der Selbstfahrer und Nichtselbstfahrer, die leicht verderbliche Güter befördern, erfolgt außerhalb der Reihenfolge.
5. Der Frachtführer gibt der Hafenverwaltung und dem Warenabsender (Warenempfänger) die Ankunftszeit des Schiffes in den Ladehäfen/Löschhäfen 72 Stunden vor dem voraussichtlichen Eintreffen bekannt; der Ankunftsstermin wird 24 Stunden vor dem Eintreffen präzisiert.
6. Die Liegezeit des Schiffes beginnt drei Stunden nachdem der Frachtführer die Bereitschaftsmeldung (Notiz) bezüglich der Durchführung der Ladetätigkeit abgegeben hat, wenn der Beginn der Liegezeit innerhalb der Arbeitszeit liegt, oder ab dem nächsten Arbeitstag – bei Liegezeitbeginn außerhalb der Arbeitszeit.  
Der Warenabsender (Warenempfänger) ist verpflichtet die Notiz zu jeder Tageszeit anzunehmen. Befindet sich der Warenabsender (Warenempfänger) nicht im Hafen, wird die tatsächliche Bereitschaft des Schiffes bezüglich der Ladearbeiten auf der Notiz durch den Schiffssagenten (Vertreter des Hafens) bestätigt.
7. Wenn die Beladung/Entladung des Fahrzeuges vor der in den Punkten 6 dieses Artikels vorgesehenen Zeit beginnt, läuft die Liegezeit ab dem Zeitpunkt des tatsächlichen Beginns der Ladearbeiten.
8. Der Warenabsender/ Warenempfänger (oder ein anderes vom Warenabsender/Warenempfänger beauftragtes Unternehmen) sind verpflichtet, die Einladung (Löschung) rund um die Uhr und täglich, auch an Sonn- und Feiertagen, durchzuführen, falls die geltenden gesetzlichen Bestimmungen des betreffenden Landes oder die Hafenusancen nichts anderes vorsehen. Die Schiffsladung sowie dazugehöriges Verpackungs-, Separierungs- und Zurrmaterial ist restlos zu löschen.
9. Die Aufenthaltsdauer des Schiffes im Hafen wird in einem entsprechend den Hafenusancen angefertigten Liegezeitprotokoll oder in einem Ersatzdokument festgehalten. Im Protokoll wird die Liegezeit angegeben, dabei sind die Dauer und die Gründe etwaiger Unterbrechungen hinsichtlich der Beladung/Entladung des Schiffes zu nennen. Das Protokoll über die Liegezeit wird vom Frachtführer und dem Warenabsender/Warenempfänger (oder von einer anderen Organisation im Auftrag des Warenabsenders/ Warenempfängers) unterfertigt. Die Beladung gilt als abgeschlossen, wenn

der Warenabsender dem Frachtführer alle erforderlichen Dokumente ausgehändigt und das Protokoll über die Liegezeit des Schiffes unterschrieben hat. Die Entladung gilt als abgeschlossen, wenn der Warenempfänger sämtliche Dokumente, welche die Güterübernahme durch ihn bestätigen, und das Protokoll über die Liegezeit unterzeichnet hat. Falls die Ausfertigung des Dokuments bzw. des Protokolls über die Liegezeit verweigert wird, kann jeder Partner ein neutrales Aufsichtsorgan (Surveyor) mit der Ausfertigung beauftragen.

10. Wird bei der Be- oder Entladung die normenmäßige Zeit überschritten, hat der Warenabsender (Befrachter) dem Frachtführer für ein nichtselbstfahrendes Fahrzeug Liegegeld (Demurrage) in folgender Höhe zu bezahlen:  
 je 24 Stunden oder pro rata temporis  
 CHF 550,- für Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis 1.300 t  
 CHF 675,- für Schiffe mit einer Tragfähigkeit über 1.300 t.  
 Für ein selbstfahrendes Schiff beträgt das Liegegeld das Dreifache der entsprechenden oben genannten Sätze für nichtselbstfahrende Fahrzeuge.

***Bemerkung: gemäß Beschluss der 48.DKDS soll die Umrechnung in € unter Anwendung des Wechselkurses der EB vom 01.04 2004 erfolgen.***

11. Für eine vorzeitige Beladung oder Entladung des Fahrzeuges zahlt der Frachtführer dem Warenabsender (Befrachter) beziehungsweise dem Warenempfänger (Befrachter) Eilgeld (Dispatch) in Höhe von 50% der im Punkt 10 dieses Artikels angeführten Sätze.
12. Für alle Schäden, die im Zuge der Beladung/Entladung am Fahrzeug entstanden sind, haftet dem Frachtführer die schuldige Seite.

#### Artikel 9. Nachträgliche Verfügung des Warenabsenders/Befrachters

1. Wenn für den Warenabsender/Befrachter die Notwendigkeit einer nachträglichen Verfügung (Abänderung des ursprünglich vereinbarten Ladehafens oder Löschhafens, Transportunterbrechung, Rückgabe des Gutes usw. ) besteht, so hat der Warenabsender/Befrachter so rasch wie möglich den Frachtführer darüber schriftlich in Kenntnis zu setzen.
2. Wenn dem Frachtführer die Durchführung der nachträglichen Verfügung des Warenabsenders/Befrachters möglich ist, teilt der Frachtführer seine Zustimmung innerhalb von 24 Stunden nach Erhalt der Benachrichtigung des Warenabsenders/Befrachters schriftlich mit. Gleichfalls hat der Frachtführer den Warenabsender/Befrachter innerhalb derselben Frist über die Unmöglichkeit hinsichtlich der Durchführung der Verfügung zu informieren.  
 Die Kosten, die mit der Durchführung der nachträglichen Verfügung in Verbindung stehen, werden von jenem Partner getragen, der diese Verfügung gegeben hat.

3. Falls es nicht möglich ist dem Wunsch des Warenabsenders/Befrachters hinsichtlich der Abänderung des ursprünglich vereinbarten Ladehafens nachzukommen, werden gegenüber dem Warenabsender/Befrachter – wenn das Gut im ursprünglich bekannt gegebenen Hafen nicht aufgeliefert wird – Sanktionen wegen Nichtauflieferung des Gutes, die im Punkt 4 des Artikels 11 vorgesehen sind, verhängt.

#### Artikel 10. Frachtverrechnung

1. Die Fracht wird von den Schifffahrtsgesellschaften selbständig entsprechend den Bedingungen des Abkommens über die Grundprinzipien der Tarifpolitik (Frachtpolitik) bei Güterbeförderungen auf der Donau bestimmt.
2. Wird nach dem Versand des Gutes festgestellt, dass dem Frachtführer weniger Fracht verrechnet wurde als ihm zusteht, hat der Warenabsender/Befrachter spätestens 48 Stunden nach Erhalt der Nachbelastung dem Frachtführer den Differenzbetrag zu bezahlen. Wird vom Frachtführer zuviel Fracht erhoben, so ist der Differenzbetrag dem Warenabsender/Befrachter spätestens 48 Stunden nach Geltendmachung des entsprechenden Anspruches des Befrachters rückzuerstatten.
3. Falls nichts anderes vereinbart wurde, bezahlt der säumige Zahler für jeden Verzugstag Verzugszinsen in Höhe von 0,05% des nicht zeitgerecht bezahlten Betrages.
4. Die Fracht, Nebengebühren und Verzugszinsen werden in Euro bezahlt, falls zwischen dem Frachtführer und dem Warenabsender/Befrachter nichts anderes vereinbart wurde. Diese Zahlungen werden unabhängig von allfälligen anderen Zahlungen, falls solche zwischen dem Frachtführer und Warenabsender/Befrachter bestehen sollten, geleistet.

#### Artikel 11. Haftung der Partner für die Beistellung der Tonnage und Auflieferung des Gutes

1. Wenn der Frachtführer das Schiff mit einer Verspätung von höchstens 8 vollen Tagen zur Beförderung des Gutes beistellt, hat er dem Warenabsender(Befrachter) die tatsächlichen Lagerkosten für das Gut entsprechend dem Verzögerungszeitraum (vermindert um zwei volle Tage) zu ersetzen, jedoch nicht mehr als 1% der Fracht für einen vollen Tag. Wird die vereinbarte Bestellung des Schiffes um mehr als 8 Tage verzögert, ist der Warenabsender/Befrachter berechtigt, von der Inanspruchnahme des Schiffes abzusehen.

2. Wird das Schiff vom Frachtführer nicht zur Beförderung beigestellt, oder mit einer Verspätung in Bezug auf den vereinbarten Termin von mehr als 8 vollen Tagen und verzichtet der Warenabsender/Befrachter auf den Schiffsraum, oder lehnt der Frachtführer die Übernahme eines Teils der vereinbarten Gütermenge zur Beförderung ab, so ist der Warenabsender/Befrachter berechtigt, für die gesamte nicht zur Beförderung gelangende Ladung ein Strafgeld von 50% der Fracht zu verlangen.  
Das vom Frachtführer zu entrichtende Strafgeld ermäßigt sich um ein Drittel, wenn der Frachtführer den Warenabsender/Befrachter nicht weniger als 10 Tage vor dem vereinbarten Termin von der Nichtbereitstellung des Schiffes verständigt.
3. Liefert der Warenabsender/Befrachter das Gut zur Beförderung mit Verspätung auf, so bezahlt er ab dem Zeitpunkt der tatsächlichen Ankunft des Schiffes im Hafen Liegegeld (Demurrage) nach der in Pkt. 10 des Artikels 8 genannten Sätze, jedoch nicht für die Zeit vor dem vereinbarten Termin.  
Als Berechnungsgrundlage des Strafgeldes dienen die Ladebereitschaftsmeldung und das Protokoll über die Liegezeit.
4. Liefert der Warenabsender/Befrachter das Gut nicht innerhalb von 8 Tagen nach dem festgesetzten Zeitpunkt zur Beförderung auf, oder wird eine geringere Menge angeliefert als dies in dem bestätigten Antrag vereinbart wurde, ist der Frachtführer berechtigt, die Beförderung abzulehnen und vom Warenabsender/Befrachter ein Strafgeld von 50% der Fracht für das gesamte nicht zur Beförderung aufgelieferte Gut zu beanspruchen oder Ansprüche hinsichtlich der Liegegeldbezahlung gemäß Pkt. 3 dieses Artikels geltend zu machen.  
Gleichfalls wird das Strafgeld eingezogen, wenn der Warenabsender/Befrachter das Gut zur Beförderung aufliefert und dabei gegen die Bedingungen in Pkt.7 des Artikels 7 verstößt und der Frachtführer die Übernahme dieses Gutes für ausgeschlossen hält. Das vom Warenabsender/Befrachter zu entrichtende Strafgeld wird um ein Drittel ermäßigt, wenn der Warenabsender/Befrachter den Frachtführer nicht weniger als 10 volle Tage vor dem vereinbarten Termin von der Nichtauflieferung des Gutes verständigt.
5. Bei Nichtauflieferung des Gutes oder Nichtbeistellung von Schiffsraum für die Bewältigung der zwischen dem Warenabsender/Befrachter und Frachtführer vereinbarten Transportmengen in einem bestimmten Zeitraum (Monat, Quartal oder anderer Zeitraum), haften der Warenabsender/Befrachter und Frachtführer gemeinsam in dem in den Pkt. 3, 4 des vorliegenden Artikels angegebenen Ausmaß.
6. Der Warenabsender/Befrachter wird von der Bezahlung des im Pkt. 4 dieses Artikels genannten Strafgeldes enthoben, wenn:
  - 6.1 das ursprünglich vorgesehene Gut vom Warenabsender/Befrachter im gleichen Hafen in der im Antrag vorgesehenen Frist durch ein anderes Gut

- ersetzt wird, dass dem Frachtführer mindestens die ursprünglich vereinbarten Frachteinnahmen bringt; dabei wird vorausgesetzt, dass das für die Beförderung abgestellte Schiff für den Transport des neuen Gutes geeignet ist und dem Frachtführer keine zusätzlichen Unkosten entstehen;
- 6.2 der Warenabsender/Befrachter aufgrund einer Absprache mit dem Frachtführer das gleiche oder ein anderes Gut in der im Antrag vorgesehenen Frist in einem anderen sich auf der Wegstrecke des Schiffes befindlichen Hafen aufliefert, jedoch unter der Bedingung das die Frachteinnahme des Frachtführers nicht geringer ausfällt, als ursprünglich vereinbart.
7. Die Partner haften nicht gemäß diesem Artikel für die in den Punkten. 6.1 – 6.4 des Artikels 12 genannten Umstände.

#### Artikel 12. Haftung des Frachtführers für die rechtzeitige Lieferung und Unversehrtheit der beförderten Güter

1. Der Frachtführer ist verpflichtet für eine unversehrte und rechtzeitige Lieferung des Gutes von dem Versandhafen in den Bestimmungshafen Sorge zu tragen.
2. Mit Ausnahme des im Punkt 3 dieses Artikels vorgesehenen Falles beginnt die Haftung des Frachtführers für das zur Beförderung übernommene Gut ab dem Zeitpunkt der Anbordnahme des Gutes und endet zum Zeitpunkt der Auslieferung des Gutes ab Schiff, was durch die entsprechenden Dokumente bestätigt wird.
3. Die Haftung des Frachtführers für jenes Gut, dass er gemäß den Bedingungen des Punktes 2 des Artikels 7 übernommen beziehungsweise übergeben hat, bedingt zum Zeitpunkt der Einlagerung und endet zum Zeitpunkt der Auslagerung des Gutes, was gleichfalls durch die Ausstellung entsprechender Dokumente bestätigt wird.
4. Die Güterbeförderungsfrist, die in der Anlage 3 festgelegt ist, beginnt um null Uhr des Tages, der dem Tag der Beendigung sämtlicher Ladevorgänge und gleichfalls aller erforderlichen Formalitäten folgt, und endet mit dem Tag der Aushändigung der Notiz über die Löschbereitschaft des Schiffes an den Warenempfänger. Für die Winterperiode, 1.Dezember bis 28. (29.) Februar, wird keine Beförderungsfrist reglementiert.

***Bemerkung: gemäß Beschluss der 42. und 48.DKDS soll die Umrechnung in € unter Anwendung des Wechselkurses der EB vom 01.04 2004 erfolgen.***

5. Der Frachtführer haftet für den gänzlichen Verlust oder das Manko des Gutes in der Höhe des tatsächlichen Wertes des fehlenden Gutes. Für die Beschädigung des Gutes haftet der Frachtführer in der Höhe der Wertminderung des Gutes, dabei ist der Berechnung des Betrages der Wert des Gutes an dem Tag an dem das Gut vom Frachtführer angenommen

worden ist, zugrunde zu legen. Wenn der Wert der verpackten Ladung und des Stückgutes im Frachtbrief nicht aufgenommen wurde, erfolgt die Entschädigung für das in Verlust geratene oder beschädigt Frachtstück in der Höhe des tatsächlichen Wertes, die Entschädigung darf jedoch CHF 500.- für ein Frachtstück und CHF 150.- für eine Tonne (1000 kg) loser Schütt- oder Tankgüter nicht übersteigen. Der Wert des Gutes wird aufgrund der Faktura (Invoice) des Warenabsenders/Befrachters festgelegt.

6. Der Frachtführer haftet nicht für den gänzlichen Verlust, das Manko oder die Beschädigung des Gutes infolge nachstehender Ursachen oder Ereignisse:
  - 6.1 Force majeure, drohende Gefahren, sowie unerwartete Begebenheiten auf der Donau (Erdbeben, Orkan, dichter Nebel, Eistreiben, Hochwasser, Niederwasser);
  - 6.2 Handlungen oder Anordnungen der Behörden (Beschlagnahme, Inhaftnahme, Quarantäne, usw.);
  - 6.3 Krieg und andere gewalttätige Handlungen (Sabotage, Aufruhr, Piraterie, Terrorismus u.a.);
  - 6.4 organisierte Handlungen von Arbeitern und Angestellten (Streiks, passive Resistenz u.a.);
  - 6.5 Verletzung der Bedingungen in Pkt. 2 des Artikels 2 durch den Warenabsender in Bezug auf die Nichtzulassung bestimmter Güterarten zur Beförderung, Verstoß gegen Pkt. 3 des Artikels 2 bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter sowie andere Handlungen oder Versäumnisse des Warenabsenders/Befrachters oder des Warenempfängers, die den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens widersprechen (Unzulänglichkeiten oder Mängel der äußeren und inneren Verpackung, unverpackte Beförderung eines Gutes, das einer Verpackung bedarf usw.);
  - 6.6 versteckte Mängel des Gutes;
  - 6.7 Veränderung des ursprünglichen Zustandes der Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung (oxydieren, rosten, Temperatureinwirkungen usw.) oder Beschädigung durch Nagetiere, Insekten und andere;
  - 6.8 Natürlicher Güterschwund entsprechend der in der Anlage 4 des Abkommens genannten Normen;
  - 6.9 Beschädigung des Gutes während der in eigener Regie des Warenabsenders oder Warenempfängers vorgenommenen Einladung oder Ausladung. Bis das Gegenteil bewiesen wird (oder bis zum Zeitpunkt des Nachweises des Gegenteiles), wird vermutet, dass der Verlust, das Manko oder die Beschädigung des Gutes tatsächlich auf die in den Punkten 6.1 – 6.9 genannten Umstände zurückzuführen ist.
  
7. der Frachtführer haftet nicht für das Manko, Verderben und die Beschädigung des Gutes gesetzt den Fall, dass der Warenempfänger den Nachweis erbringt, dass das Manko auf Verschulden des Frachtführers in folgenden Fällen zurückzuführen ist:
  - 7.1 die Ware in einwandfreien Schiffsladeräumen mit unversehrten Plomben des Warenabsenders/Warenempfängers oder einer anderen von dem Frachtführer

beauftragten Organisation oder einer neutralen sachkundigen von dem Frachtführer beauftragten Organisation oder der Zollbehörde des Versandlandes oder der Zoll-/Grenzbehörde, falls die urtümlich aufgelegten Plomben während der Fahrt auf Verlangen der Behörde aufgebrochen wurden, im Hafen eingetroffen ist.

In allen genannten Fällen werden die Plomben entsprechend den Bestimmungen des zweiten Absatzes des Art.7 Pkt. 4 des vorliegenden Abkommens angebracht;

- 7.2 die Ware in einer einwandfreien Verpackung angekommen ist, ohne Spuren eines unterwegs unternommen Öffnungsversuches;
  - 7.3 die Ware gemäß Pkt. 3 des Artikels 7 mit Begleitpersonal eingetroffen ist.
8. Wenn der Warenabsender den Frachtführer über die gefährlichen Eigenschaften des Gutes nicht informiert oder die Ware unter einer falschen Bezeichnung übergeben hat und der Frachtführer im Zuge der Übernahme die Gütereigenschaften bei äußerlicher Beschau nicht feststellen konnte, kann ein derartiges Gut, falls es faktisch zur Gefahr für das Schiff, andere Güter oder auf dem Schiff befindliche Personen wird, vom Frachtführer je nach den Umständen jederzeit entladen, vernichtet oder unschädlich gemacht werden. Dabei wird keine Entschädigung gezahlt und sämtliche Kosten dem Warenabsender angerechnet. Wenn die gefährlichen Eigenschaften des Gutes vor Beginn der Beladung des Schiffes festgestellt werden, ist der Frachtführer berechtigt, die Übernahme der Sendung abzulehnen und 50% der Fracht zu beanspruchen. Bei Feststellung von gefährlichen Gütereigenschaften während der Fahrt und der Entladung, bei Vernichtung oder Unschädlichmachung des Gutes bezahlt der Warenabsender/Befrachter die Fracht im vollen Ausmaß und ersetzt dem Frachtführer die Kosten für die Entladung, Vernichtung oder Unschädlichmachung des Gutes. Sämtliche Schäden und Kosten, die im Zusammenhang mit der Beförderung der gefährlichen Güter entstehen, trägt jene Seite, welche die Bestimmungen dieses Artikels verletzt hat.
9. Wird die im Punkt 4 dieses Artikels vorgesehene Lieferfrist überschritten, so bezahlt der Frachtführer dem Befrachter Pönale in Höhe von 0,3% der Fracht pro Verzögerungstag, jedoch nicht mehr als 25% der Fracht. Der Frachtführer ist von der Bezahlung der Geldstrafe enthoben, wenn der Anspruch nicht innerhalb von 30 Tagen ab dem Zeitpunkt der Ankunft des Schiffes im Löschhafen geltend gemacht wird.
10. Der Frachtführer ist von der Haftung für die Einhaltung der Lieferfristen in den in Pkt. 6.1 – 6.5 und 8 des vorliegenden Artikels 13 angeführten Fällen befreit.

#### Artikel 13. Beförderungshindernisse und Ablieferungshindernisse

1. Der Frachtführer wird unverzüglich eine Verfügung des Warenabsenders/ Befrachters einholen, wenn der Schiffsverkehr infolge von Umständen,



angeführt in Pkt. 6.1 – 6.4 des Artikels 12, eingestellt, unterbrochen, behindert oder nur beschränkt möglich ist und das Gut auf dem Wasserweg nicht zum Bestimmungshafen befördert werden kann.

2. Erteilt der Warenabsender/Befrachter binnen 48 Stunden ab Erhalt der Mitteilung über das Beförderungshindernis keine Verfügung in Bezug auf das Gut oder ist diese Verfügung undurchführbar, kann der Frachtführer nach eigenem Ermessen sowie auf Rechnung und Gefahr des Warenabsenders wie folgt vorgehen:
  - 2.1 die Beseitigung der Behinderung beziehungsweise die Wiederaufnahme des Verkehrs abwarten oder das Gut bis zu diesem Zeitpunkt in einem anderen Hafen lagern;
  - 2.2 das Gut in den Versandhafen zurückführen;
  - 2.3 das Gut auf Kosten und Gefahr des Warenabsenders/Befrachters über einen anderen, wenn auch kostspieligeren Weg der Bestimmungsstation zuführen.
3. Kann das Gut in der Schiffsbestimmungsstation nicht ausgeladen werden, ist der Frachtführer berechtigt, eine Leichterung bzw. Ausladung nach eigenem Ermessen in einer anderen, gegebenenfalls auch weiter gelegenen Schiffsstation vorzunehmen. In diesem Fall steht dem Frachtführer ein Aufschlag zur Fracht zu.
4. Wenn Beförderungshindernisse entstehen, hat der Frachtführer den Warenabsender/Befrachter über die von ihm getroffenen Maßnahmen zu informieren. Falls nichts anderes vereinbart, ist der Warenabsender/Befrachter verpflichtet, die Fracht im Verhältnis zur tatsächlichen absolvierten Transportstrecke bis zum Zeitpunkt der Beförderungseinstellung zu bezahlen.
5. Wenn Umstände eintreten, die einer Ablieferung des Gutes hinderlich sind (Empfänger kann nicht ermittelt werden, der Empfänger weist keinen Frachtbrief vor, die dem Frachtführer zustehende Fracht wird nicht bezahlt u.a.), hat der Frachtführer dem Warenabsender/Befrachter solche Ablieferungshindernisse unverzüglich zu melden und entsprechende Weisungen einzuholen.
6. Erhält der Frachtführer 48 Stunden nachdem der Warenabsender/Befrachter die Nachricht über die Ablieferungshindernisse bekommen hat, vom Letztgenannten keine entsprechende Verfügung oder dessen Verfügung ist aus Gründen, die nicht vom Frachtführer abhängen, undurchführbar, kann das Gut gemäß den Bedingungen des Pkt.10, Artikel 8, entweder auf dem Schiff belassen werden, vom Frachtführer auf Kosten und Gefahr des Warenabsenders/Befrachters in ein Lager zur Aufbewahrung gebracht werden oder auf Kosten und Gefahr des Warenabsenders/Befrachters in den Abgangshafen zurückbefördert werden.
7. Alle Kosten des Frachtführers, die mit dem Warten auf die Verfügung des Warenabsenders/Befrachters, ihrer Erfüllung sowie mit anderen durch die Beförderungs- und Entladehindernisse hervorgerufenen Tätigkeiten (Punkte

1 – 6 dieses Artikels) in Verbindung stehen, werden vom Warenabsender/Befrachter getragen.

8. Der Frachtführer ist berechtigt, jene Güter, die nicht abgeliefert werden können, ohne spezielle Vereinbarung zu verkaufen, falls:
  - 8.1 die Güter dem raschen Verderb ausgesetzt sind;
  - 8.2 der Wert der Güter durch längere Lagerung unverhältnismäßig vermindert würde;
  - 8.3 die Lagerkosten des Gutes in keinem Verhältnis zum Wert des Gutes stehen;
  - 8.4 der Warenabsender/Befrachter binnen der vom Frachtführer gesetzten Frist nicht über das Gut verfügt.

Die unter 8.1 – 8.3 bezeichneten Güter können ohne Verzug, jene unter 8.4 fallenden Sendungen frühestens eine Woche nach Ablauf der vom Frachtführer gesetzten Frist verkauft werden.

9. Der Verkaufserlös wird in den im Punkt 8 dieses Artikels genannten Fällen nach Abzug aller vom Warenabsender/Befrachter noch nicht bezahlten Kosten, die mit dem Transport und Verkauf des Gutes im Zusammenhang stehen, dem Warenabsender/Befrachter zur Verfügung gestellt. Reicht der Erlös nicht aus, ist der Warenabsender/Befrachter zur Nachzahlung des nicht gedeckten Betrages verpflichtet.
10. Der Frachtführer unterrichtet den Warenabsender/Befrachter über die Einlagerung, den Verkauf oder andere Handlungen in Verbindung mit der Unmöglichkeit der Güterausgabe im Bestimmungshafen.
11. Bleibt die Versteigerung des Gutes ergebnislos oder ohne ausreichenden Erfolg, oder wird das Gut behördlicherseits oder gerichtlich beschlagnahmt, ist der Warenabsender/Befrachter zur Zahlung der damit verbundenen Auslagen und sonstiger noch nicht bezahlter Kosten verpflichtet.
12. Wurde dem Warenempfänger der Frachtbrief (Original des Frachtbriefes) ausgehändigt und wird das Gut von ihm nicht innerhalb der zur Verfügung stehenden Frist abgenommen, oder es kann aus anderen Gründen nicht abgeliefert werden, so wird das Gut auf Kosten und Gefahr des Warenempfängers auf Lager genommen, worüber der Warenempfänger zu benachrichtigen ist. Für die Lagerhaltung, Einlagerung und den Verkauf solcher Güter gelten die Bestimmungen der Punkte 6, 8, 10 und 11 dieses Artikels, dabei tritt jedoch der Warenempfänger anstelle des Warenabsenders/Befrachters.  
Der Warenempfänger/Befrachter haftet dem Frachtführer gegenüber für die Liegezeit des Fahrzeuges infolge der nicht rechtzeitigen Abnahme des Gutes entsprechend den Bedingungen des Pkt.10 des Artikels 8.

#### Artikel 14. Eröffnung und Einstellung des Schiffsverkehrs

1. Wenn Umstände gemäß den Punkten 6.1 – 6.4 des Artikels 12 eintreten, kann jede der an diesem Abkommen beteiligten Schiffahrten die Schifffahrt einstellen, die Beförderung mit ihrer Flotte unterbrechen oder einschränken und zwar gänzlich oder auf einzelnen Donauabschnitten.
2. Den Zeitpunkt der Einstellung und Eröffnung der Schifffahrt, der Unterbrechung, Einschränkung oder Wiederaufnahme der Beförderung haben die Frachtführer durch eine entsprechende Anordnung innerhalb der Verwaltung der Schifffahrt bekannt zu geben, dabei werden nach eigenem Ermessen auch andere Schiffahrten, die Befrachter, die Kooperierenden Verkehrsträger u.a. informiert.
3. Falls das Schiff beim Auftreten von Eistreiben/Eisstau zum Winterstand abgestellt wird, ist der Warenabsender/Befrachter von der Bezahlung sämtlicher Unkosten für die Lagerung des Gutes an Bord des Schiffes während der Überwinterung befreit, wenn das Gut vor dem 1. November zum Transport übernommen wurde.  
Als Winterstandsbeginn gilt der Tag der tatsächlichen Abstellung des Schiffes zum Winterstand, als Winterstandsende – der Tag der offiziellen Eröffnung der Schifffahrt gemäß Pkt.2 des vorliegenden Artikels.

#### Artikel 15. Rücktritt vom Beförderungsvertrag

1. Jeder Partner ist berechtigt, in den unter den Punkten 6.1 bis 6.4 des Artikels 12 angeführten Fällen vom Transportvertrag zurückzutreten, ohne Entschädigung für den Schaden, der dem anderen Partner dadurch vor Auslauf des Schiffes aus dem Ladehafen entstanden ist. Sämtliche Kosten für die Löschung des Gutes trägt der Warenabsender/Befrachter.

#### Artikel 16. Reklamationen, Geltendmachung von Ansprüchen, Schiedsgericht

1. Sämtliche Reklamationen sind vom Warenempfänger in schriftlicher Form unter Beilage der erforderlichen Dokumente – wie Frachtbrief, Protokoll über die Güterauslieferung, Faktura (Invoice), Schadensberechnung und andere die Anspruchsberechtigung nachweisende Dokumente – an den Frachtführer zu richten. In jenen Fällen, die in den Punkten 12.1 – 13.2 des Artikels 7 genannt werden, werden alle Ansprüche hinsichtlich der Gütertransportmenge an den Warenabsender gestellt.
2. Der Frachtführer ist verpflichtet, die Ansprüche innerhalb von 3 Monaten ab dem Tage ihres Eingangs zu prüfen und den Reklamanten schriftlich über die Befriedigung oder Ablehnung der Ansprüche in Kenntnis zu setzen. Wenn der Frachtführer die Ansprüche ablehnt, sie nur zum Teil anerkennt oder die Ansprüche nicht fristgerecht prüft, so ist der Warenempfänger berechtigt, eine Klage einzubringen.

3. Klagen aus dem Frachtvertrag werden vom zuständigen Gericht am Wohnsitz des Beklagten behandelt. Nach Absprache zwischen dem Frachtführer und dem Warenempfänger kann die Austragung des Streitfalles auch bei einem beidseitig vereinbarten Schiedsgericht erfolgen.
4. Alle Ansprüche der Transportbeteiligten sowie Dritter aus dem Transportvertrag verjähren binnen einem Jahr. Die Verjährungsfrist beginnt:
  - 4.1 bei Entschädigungsansprüchen bezüglich Mankos oder Beschädigung des Gutes – ab dem Tag der Ausfolgung an den Warenempfänger;
  - 4.2 bei gänzlichem Verlust des Gutes – ab dem Tag, an dem die Ware ausgefolgt werden sollte;
  - 4.3 bei Ansprüchen auf Zahlung der Fracht – ab dem Tag, an dem die Frachtzahlung fällig war;
  - 4.4 bei Ansprüchen auf Nachzahlung oder Erstattung von Fracht – ab dem Tag der tatsächlichen Bezahlung der Fracht;
  - 4.5 bei allen übrigen Ansprüchen – ab dem Tag der Entstehung des Anspruches.
5. Für den Zeitraum der Reklamationsbehandlung wird die Verjährungsfrist unterbrochen.
6. Bei Zahlungsverzug hat der zu zahlende Partner ein Pönale in der Höhe von 0,05% der nicht termingerecht bezahlten Summe je Verzugstag zu zahlen. Dies trifft auch für Zahlungen aufgrund von gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Entscheidungen zu.
7. Zahlungen in Bezug auf Frachtforderungen und Frachtansprüche werden in jener Währung geleistet, in der die Beförderung zu zahlen ist. Falls keine andere Regelung getroffen wurde, sind Zahlungen bei Forderungen und Ansprüchen in Verbindung mit dem Verlust oder der Beschädigung des Gutes in jener Währung zu leisten, in der diese Ware vom Antragsteller erworben wurde.

#### Artikel 17. Grosse Havarie

1. Unter Grosse Havarie versteht man außerordentliche Aufwendungen und Opfer, die absichtlich und vernünftigerweise zum Zweck der Sicherung und/oder Rettung des Vermögens (Schiff, Ladung und Fracht) vor einer gemeinsamen Gefahr gemacht worden sind.
2. Falls zwischen den Beteiligten an der Grossen Havarie nicht anders vereinbart, wird die Dispathe auf Basis der „Donauregeln für die Grosse Havarie von 1990“ (Anlage 5) erstellt.

#### Artikel 18. DAS PFANDRECHT

1. Der Frachtführer verfügt über das Pfandrecht auf das Gut als Sicherung der ihm nach den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens zustehenden

Zahlungen für Fracht, Demurrage, Havarie grosse, zusätzliche Entgelte, Strafgelder u.a. in Übereinstimmung mit den Punkten 2.-7. des vorliegenden Artikels.

2. Der Frachtführer kann sein Pfandrecht ausüben, einschließlich Veräußerung des Gutes nach dem Ablauf der Zahlungsfrist für der dem Frachtführer zustehenden von dem Beförderungsvertrag vorgesehenen Summen, falls die geltende Gesetzgebung des Landes der Ausübung des Pfandrechtes keine andere Regelungen vorsieht.
3. Die von der Veräußerung des Gutes gewonnene Summe wird nach dem Abzug aller dem Frachtführer gemäß Punkt 1. des vorliegenden Artikels zustehenden Zahlungen sowie allen mit der Veräußerung des Gutes in Verbindung stehenden Kosten dem Warenempfänger oder, falls es keine solche Möglichkeit gibt, dem Warenabsender/Frachtführer übergeben.
4. Deckt die von der Veräußerung des Gutes gewonnene Summe alle dem Frachtführer zustehenden Zahlungen sowie die mit der Veräußerung im Zusammenhang stehenden Kosten nicht ab oder kann die Ware nicht verkauft werden oder wird die Ware aufgrund eines behördlichen Erlasses in Beschlag genommen, verliert der Frachtführer nicht sein Recht auf den Erhalt ihm zustehender Summen.
5. Der Frachtführer verfügt über das Vorzugsrecht auf die Entschädigung der ihm zustehenden Summen im Vergleich zu den möglichen Ansprüchen Dritter an das Gut, auf welches sich das Pfandrecht erstreckt.
6. Der Frachtführer kann das Pfandrecht auch gegenüber dem Zahler ausüben, der nicht alle dem Frachtführer von den früheren durchgeführten Beförderungen zustehenden Zahlungen getätigt hat.
7. Gibt es einen entsprechenden Vertrag zwischen den an der Durchgangsbeförderung einer Güterpartie beteiligten mehreren Frachtführern, kann der Donaufrachtführer das Pfandrecht auf die Rückstände in Bezug auf andere Teilnehmer des Transportvorganges ausüben.
8. Die Bestimmungen des vorliegenden Artikels kommen in solch einem Ausmaß zur Anwendung, in welchem diese Bestimmungen den Bestimmungen der Gesetzgebung im Lande der Ausübung des Pfandrechtes nicht widersprechen.“.

#### Artikel 19. Änderungen und Ergänzungen

Änderungen und Ergänzungen zum vorliegenden Abkommen werden von der Direktorenkonferenz der Donauschiffahrten, Mitglieder des Bratislavaer Abkommens, behandelt und bestätigt.

### Artikel 20. Gültigkeitsdauer des Abkommens

1. Das vorliegende Abkommen tritt am 1.Jänner 1990 in Kraft und gilt bis auf weiteres. Mit dem Abschluss dieses Abkommens tritt das Abkommen über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im Güterverkehr auf der Donau aus dem Jahr 1955 außer Kraft.
2. Jede der an gegenständlichem Abkommen beteiligten Schiffahrten kann das Abkommen nach Ablauf einer sechsmonatigen Frist vom Tage der diesbezüglichen schriftlichen Benachrichtigung der anderen an diesem Abkommen beteiligten Schiffahrten kündigen.  
Der Austritt aus dem Abkommen entbindet den Vertragsteilnehmer nicht von seiner Verantwortung für Verpflichtungen, die während seiner Beteiligung am Abkommen entstanden sind.

### Artikel 21. Aufbewahrungsort

Das vorliegende Abkommen wurde am 23.September 1989 in Siofok (Ungarn) in einem Exemplar – in russischer Sprache – unterzeichnet und der Slowakischen Donauschiffahrt und Häfen (SPaP), zur Verwahrung übergeben, die jedem unterzeichneten beglaubigte Kopien zusendet.

VON DER REDAKTION:

Dem vorliegenden Abkommen sind beigetreten;

Am 20.September 1991

RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „CNF GIURGIU-NAV SA“

RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA SA“

Seit 5.November 1992

UKRAINISCHE SCHIFFFAHRSAKTIENGESELLSCHAFT „UKRRECHFLOT“