

# **Tankschiff- Transportbedingungen 2010**



# **Tankschiff - Transportbedingungen**

- 1. Vertrag**
  - 1.1 Auftragsausführung
  - 1.2 Rücktrittsrecht
  - 1.3 Vorübergehende Aufhebung des Vertrages
- 2. Vorlage der Schiffe**
- 3. Personal**
- 4. Schiffsinspektion**
- 5. Laden, Löschen**
- 6. Ladung**
  - 6.1 Ladungskontrollen
  - 6.2 Lademenge
  - 6.3 Mengenfeststellung
  - 6.4 Einfärben der Ladung im Schiff
- 7. Transportpapiere**
- 8. Besonderheiten der Reise**
  - 8.1 Aufenthalte während der Reise
  - 8.2 Beiladungen, Leichterungen
  - 8.3 Eisgefahr
- 9. Lade-/Löschzeiten**
  - 9.1 Freie Lade- und Löschzeit
  - 9.2 Zeitählung
    - 9.2.1 Zeitählung bei Umschlagstellen mit 24 Std.-Betrieb
    - 9.2.2 Zeitählung bei Umschlagstellen ohne 24 Std.-Betrieb
  - 9.3 Zusätzlicher zeitlicher Aufwand
  - 9.4 Zeitählung an der Löschstelle bei bestehender Liegegeldpflicht
  - 9.5 Zeitählung bei Bord-/Bord-Umschlag
- 10. Entgelte**
  - 10.1 Frachten und Nebengebühren
  - 10.2 Liegegeld
- 11. Havarie grosse**
- 12. Beschäftigung von Unterfrachtführern**
- 13. Loyalitätsklausel**

**Herausgeber:**

**Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., Dammstraße 15 – 17, 47119 Duisburg**

**16. Juni 2010**

## 1. Vertrag

### 1.1 Auftragsausführung

Soweit zwischen den Frachtvertragsparteien (Auftraggeber und Auftragnehmer) im einzelnen keine anderweitigen Vereinbarungen getroffen werden, liegen der Auftragsausführung nachstehende Transportbedingungen zugrunde. Mündliche Absprachen oder Transportaufträge bedürfen der schriftlichen Bestätigung.

Gesondert werden vereinbart insbesondere

- die Frachten (und ggfs. Niedrigwasserregelungen)
- Liegegeldsätze
- die zu übernehmenden Mengen und Güter
- die Transportrelationen, Lade- und Löschstellen
- der Zeitpunkt oder Zeitraum der Transportdurchführung

Der Auftraggeber hat, sofern sie nicht als bekannt vorausgesetzt werden können, die zur ordnungsgemäßen Güterbehandlung und Transportausführung erheblichen Umstände anzugeben.

Der Auftraggeber verpflichtet sich, die zu transportierenden Güter rechtzeitig und vollständig an der vereinbarten Ladestelle anzudienen.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, auf Anforderung des Auftraggebers rechtzeitig geeigneten und für die Partiegröße ausreichenden Schiffsraum zu stellen, die Transporte ohne Aufenthalt und termingerecht und unter Beachtung der Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Kaufmanns durchzuführen.

### 1.2 Rücktrittsrecht

Erfolgt die Vorlage des Schiffes nicht bis zum vereinbarten Ladetermin und auch nicht innerhalb des folgenden Werktags (Montag bis Freitag) bis 12.00 Uhr, hat der Auftraggeber bis zu diesem Zeitpunkt das Recht, vom Vertrag zurückzutreten, ohne dass dem Auftragnehmer ein Anspruch -gleich welcher Art- zusteht. Ansprüche des Auftraggebers wegen Verschuldens des Auftragnehmers bleiben unberührt.

Im Falle der Nichtlieferung der Ladung bis zum Ablauf der Lade- und Löschzeit zuzüglich einer Wartezeit von gleicher Dauer hat der Auftragnehmer das Recht, sofern er nach Ablauf der freien Lade- und Löschzeit erklärt, nicht über die Gesamtwartezeit hinaus das Schiff vorhalten zu wollen, vom Vertrag zurückzutreten oder eine abweichende Vergütung zu vereinbaren, ohne dass dem Auftraggeber ein Anspruch -gleich welcher Art- zusteht. Ansprüche des Auftragnehmers wegen Verschuldens des Auftraggebers bleiben unberührt. Ungeachtet sonstiger Ansprüche hat der Auftragnehmer Anspruch auf eine Fehlfracht von 1/3 der vereinbarten Fracht und das entstandene Liegegeld.

### 1.3 Vorübergehende Aufhebung des Vertrages

Streik oder Aussperrung im Betrieb des Auftragnehmers, Verfügungen von hoher Hand, Eis- und Eisgang sowie alle Fälle höherer Gewalt, soweit diese Ereignisse die Ausführung der Beförderung unmöglich machen, befreien den Auftragnehmer während ihrer Dauer von der Verpflichtung zur Durchführung des Transportes.

Der Auftraggeber ist für die Dauer und im Umfang der Auswirkungen von höherer Gewalt, Streik, Aussperrung oder ähnlichen Ereignissen in seinem Betrieb, im Lade- bzw. Löschhafen oder bei einem Liefer- oder Empfängerwerk von allen Verpflichtungen aus dem Vertrag entbunden, falls diese Ereignisse den Beginn oder die Fortsetzung des Ladens oder Löschens unmöglich machen.

## 2. Vorlage der Schiffe

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, nur Schiffe für den Auftraggeber einzusetzen, die sich in technisch einwandfreiem Zustand befinden, fahr- und ladungstüchtig und zur Aufnahme des vorgesehenen Produktes geeignet sind, über die nationalen und internationalen Genehmigungen für die Beförderung des zu transportierenden Produktes und über einen gültigen EBIS-Inspektionsbericht verfügen.

Für die Nomination gilt eine Notizzeit von mindestens 48 Werktagsstunden ab Nominationszeitpunkt; der Zeitpunkt muß innerhalb der Arbeitszeit des Auftraggebers liegen. Als Arbeitszeit des Auftraggebers gilt die Zeit von Montag bis Donnerstag zwischen 09.00 Uhr und 15.00 Uhr und am Freitag zwischen 09.00 Uhr und 14.00 Uhr. Nominationen, die später beim Auftraggeber eintreffen, gelten als am darauffolgenden Arbeitstag um 09.00 Uhr eingegangen. Die Nomination muß mindestens die amtliche Schiffsnummer (ggf. ENI-Nummer), die letzten drei Vorladungen und den schiffsbezogenen Kalibrierungswert enthalten.

Der Auftragnehmer überprüft rechtzeitig vor Ankunft des Schiffes telefonisch bei der Lieferstelle das Vorliegen der Nomination.

Der Auftragnehmer informiert den Auftraggeber unverzüglich, wenn Lade- oder Löschtermine oder die vereinbarte Menge nicht eingehalten werden können.

Fest vereinbarte Lade-/Löschtermine gelten als eingehalten, wenn das Schiff am Ladetag innerhalb der Geschäftszeiten der Lade-/Löschstelle umschlagsbereit vorgelegt ist.

Der Auftragnehmer informiert die Lade-/Löschstelle rechtzeitig über den voraussichtlichen Ankunftszeitpunkt des Schiffes.

Der Auftragnehmer beachtet bei der Vorlage des Schiffes zum Laden oder Löschen die Weisungen des Auftraggebers bzw. der Liefer- oder Empfangsstelle und legt auf Anforderung an verschiedenen Lade- und Löschplätzen, bei Seeschiffen an der Längsseite, vor.

Der Auftragnehmer ist für die Einhaltung der Vorladungsbedingungen des Auftraggebers verantwortlich. Bei anderen als Einheitstransporten stellt der Auftragnehmer das Schiff mit vollständig entleerten Ladetanks, Rohrleitungen, Schläuchen, Pumpen und Filtern zur Verfügung und stellt den geforderten Reinheitsgrad sicher.

Der Auftraggeber hat das Recht, Schiffe abzulehnen, wenn sie den vorstehenden Anforderungen nicht genügen, ohne dass dem Auftragnehmer hierfür eine Entschädigung zusteht.

## 3. Personal

Die Schiffe müssen den gesetzlichen Vorschriften entsprechend bemannt sein. Der Auftragnehmer ist dafür verantwortlich, daß die Schiffsbesatzung, sein Personal oder seine Erfüllungsgehilfen die öffentlich-rechtlichen Vorschriften, insbesondere die für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnen- und Seewasserstraßen geltenden Bestimmungen, das Wasserhaushaltsgesetz, das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt, die einschlägigen Schifffahrtspolizeiverordnungen, Hafen- und sonstige Sicherheitsbestimmungen, beachten.

Der Alkohol- und Drogenkonsum von dienstbarem Personal an Bord ist strikt untersagt. Die Überwachung des Alkohol- und Drogenverbotes ist mit geeigneten Maßnahmen sicherzustellen.

#### **4. Schiffsinspektion**

Der Auftragnehmer gestattet, dass sich ein Beauftragter des Auftraggebers bzw. Lieferanten oder Empfängers oder einer beauftragten Inspektionsfirma an Bord des Schiffes nach Anmeldung beim Schiffsführer von der Einhaltung der unter Ziffern 2 und 3 aufgeführten Voraussetzungen der jeweiligen Sicherheitsvorschriften und ergänzenden Anforderungen des Auftraggebers überzeugen kann.

#### **5. Laden und Löschen**

Die Ladung ist auf Kosten des Auftraggebers in das Schiff hineinzupumpen. Die Schiffsbesatzung hat, soweit erforderlich, bei der Herstellung des Schlauchanschlusses am Schiffsfansch mitzuwirken. Etwaige Tätigkeiten der Schiffsbesatzung an Land beauftragt der Auftraggeber auf eigenes Risiko. Er schuldet hierfür eine angemessene Vergütung.

Auftraggeber bzw. Liefer- oder Empfangsstellen stellen die landseitigen Lade- und Löschschräuche und, sofern Tankschiffe ohne bordeigene Aufheizungsanlage eingesetzt werden, den notwendigen Dampf einschließlich der Dampfschräuche auf ihre Rechnung und Gefahr zur Verfügung.

Bei Bord-/Bord-Umschlag wird die Schlauchgestaltung gesondert geregelt.

Erfolgt die Entladung mittels Schiffspumpe, so ist diese Entladung in der vereinbarten Fracht enthalten.

Der Empfänger ist verpflichtet, die für ihn bestimmte Ladung komplett entgegenzunehmen; dies schließt die Übernahme von Restladung aus dem Nachlensystem („efficient stripping system“) des Schiffes ein. Bei Einheitstransporten ist der Einsatz von Nachlensystemen nicht erforderlich.

Falls der Betreiber der Umschlagsanlage nicht in der Lage ist Restladung entgegenzunehmen, kann diese vom Auftragnehmer entsorgt werden gegen Ersatz des entstandenen Aufwands durch den Auftraggeber.

Die Ablieferung des Gutes ist dem Auftragnehmer unverzüglich vom Empfänger zu quittieren. Bei Beanstandungen des Empfängers bezüglich Mängel, Schäden, Fehlmengen etc. benachrichtigt der Auftragnehmer unverzüglich den Auftraggeber.

Im Geltungsbereich des „Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ darf das Schiff nach dem Entladen die Fahrt erst dann fortsetzen, wenn der Schiffsführer die Eintragungen in der vom Übereinkommen geforderten und von der Umschlagstelle ausgefüllten Entladebescheinigung bestätigt hat.

Auftraggeber bzw. Liefer- und Empfangsstellen sind berechtigt, auch während der Nachtstunden, an Wochenenden sowie an Sonn- und Feiertagen zu laden bzw. zu löschen, soweit es die öffentlich-rechtlichen Vorschriften ermöglichen.

#### **6. Ladung**

##### **6.1 Ladungskontrollen**

Der Auftraggeber bzw. die Liefer- oder Empfangsstelle oder eine beauftragte Inspektionsfirma hat das Recht, die Lade- und Bunkertanks sowie die Lade- und Löscheinrichtungen zu kontrollieren, Mengen festzustellen und Proben zu entnehmen, soweit nicht behördliche Verbote zwingend entgegenstehen.

##### **6.2 Lademenge**

Der Auftragnehmer bestimmt unter Berücksichtigung der Wasserstände, behördlichen Auflagen und der schiffsseitigen Einrichtungen die Lademenge.

### 6.3 Mengenfeststellung

Der Auftragnehmer führt unmittelbar nach Abschluß jeder Beladung eine Schiffsinnenvermessung anhand amtlicher und gültiger Tankinhaltstabellen durch und ermittelt die geladene Menge. Wenn die bei derselben Temperatur berechnete Lademenge von der Lademengenfeststellung der Lieferstelle abweicht, die Mengenabweichung die amtlichen Toleranzen oder, falls es amtliche Toleranzen nicht gibt, 0,4 % überschreitet und die Lieferstelle nicht bereit ist, ihre Lademengenfeststellung zu korrigieren, dann darf der Schiffsführer den Ladeschein nur mit dem Vermerk "unter Protest" unterschreiben. Der Auftraggeber ist hierüber unverzüglich zu informieren.

Als amtliche Toleranzen gelten die von der Bundesfinanzverwaltung mit Dienstanweisung vom 31.08.1998 zum Verkehr mit Mineralöl genannten Abweichungen. Dies sind bis zu 0,4 % für Leichtöle, bis zu 0,3 % für mittelschwere Öle und bis zu 0,2 % für andere Mineralöle. Diese Toleranzen gelten bis zu Inkrafttreten neuer Prozentwerte.

### 6.4 Einfärben der Ladung im Schiff

Bei Auftragserteilung gibt der Auftraggeber bekannt, ob ein Einfärben der Ladung im Schiff in Betracht kommt.

## 7. Transportpapiere

Ordnungsgemäße Transportpapiere werden vom Auftraggeber bzw. von der Lieferstelle ausgestellt.

Mit der Unterzeichnung erkennt der Auftragnehmer die im Frachtbrief enthaltenen Angaben als verbindlich an, sofern er die Richtigkeit der Angaben überprüfen kann.

Die gem. ADNR bzw. ADN geforderten Prüflisten stellt der Auftragnehmer zur Verfügung.

Vor dem Empfang der erforderlichen Papiere darf das Schiff die Lade- oder Löschstelle nicht verlassen.

Falls ein elektronischer Datenaustausch stattfindet, gelten vorstehende Ausführungen sinngemäß.

## 8. Besonderheiten der Reise

### 8.1 Aufenthalte während der Reise

Der Auftragnehmer meldet dem Auftraggeber unverzüglich jeden außergewöhnlichen Aufenthalt, besondere Ereignisse sowie jeden Fall von Havarie während der Reise.

### 8.2 Beiladungen, Leichterungen

Beiladungen bedürfen der Zustimmung des Auftraggebers.

Sollten Leichterungen erforderlich werden, ist unverzüglich der Auftraggeber zu informieren und dessen Weisung abzuwarten. Bei drohender Gefahr für Schiff und/oder Ladung ist der Auftragnehmer berechtigt, sofort nach bestem Wissen und Gewissen zu handeln. Leichterungen, die aus Gründen notwendig werden, die der Auftragnehmer zu vertreten hat, werden vom Auftraggeber nicht gesondert vergütet.

### 8.3 Eisgefahr

Ob bei Eisgefahr die Reise noch angetreten oder fortgesetzt wird, entscheidet der Auftragnehmer. Macht der Eisgang das Anlaufen eines Nothafens erforderlich, so ist über die weitere Behandlung der Ladung unverzüglich Einvernehmen zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber herzustellen.

## 9. Lade-/Löschzeiten

### 9.1 Freie Lade- und Löschzeit

Die freie Lade- und Löschzeit beträgt für Schiffe mit einer Pumpenkapazität von mindestens 250 cbm pro Stunde:

bis 1.100	Ladetonnen = 24 Stunden
über 1.100 bis 1.500	Ladetonnen = 26 Stunden
über 1.500 bis 2.000	Ladetonnen = 28 Stunden
über 2.000 bis 3.000	Ladetonnen = 34 Stunden
über 3.000 bis 4.000	Ladetonnen = 40 Stunden
über 4.000 bis 5.000	Ladetonnen = 46 Stunden

Darüber hinaus verlängern sich die Zeiten pro angefangene 1.000 Tonnen um 4 Stunden.

Die vorstehenden Zeiten gelten sowohl für Einhüllentankschiffe als auch für Doppelhüllentankschiffe mit einer einzigen Ausnahme: bei Mengen über 1.500 bis 2.000 Ladetonnen beträgt die Lade-/Löschzeit bei Einhüllentankschiffen 30 Stunden.

Bei geringeren Pumpenkapazität des Schiffes verlängern sich die Zeiten um 10 %.

Schub- und Koppverbände zählen als Einheit. Die Lade- und Löschzeit richtet sich nach der Summe der Ladetonnen der einzelnen Schiffe des Verbandes.

Lade- und Löschzeiten sind getrennt zu errechnen. Angefangene Stunden, die sich bei der Summe der Lade- oder Summe der Löschzeit ergeben, sind auf volle Stunden aufzurunden.

Erforderliche Aufheizzeit wird auf die Lade- und Löschzeit angerechnet.

### 9.2 Zeitzählung

#### 9.2.1 Zeitzählung an Umschlagstellen mit 24 Std.-Betrieb

Bei Umschlagstellen mit 24 Std.-Betrieb beginnt die Zeitzählung ab termingerechter Lade-/Löschbereitschaft des Schiffes am vereinbarten Ladetag (0.00 Uhr bis 24.00 Uhr) unter Berücksichtigung der Nominationsfrist (siehe Punkt 2). Die Zeitzählung endet mit dem in den Papieren bestätigten Zeitpunkt.

Bei verspäteter Vorlage beginnt die Zeitzählung 48 Werktagstunden nach der Meldung der Lade-/Löschbereitschaft. Wird innerhalb dieser Zeit mit der Be- oder Entladung begonnen, dann beginnt die Zeitzählung ab Ankunft des Schiffs am Lade-/Löschsteiger.

#### 9.2.2 Zeitzählung an Umschlagstellen ohne 24 Std.-Betrieb

Bei Umschlagstellen ohne 24 Std.-Betrieb beginnt die Zeitzählung ab termingerechter Lade-/Löschbereitschaft des Schiffes am vereinbarten Ladetag unter Berücksichtigung der Nominationsfrist (siehe Punkt 2) innerhalb folgender Meldezeiten:

montags bis freitags	07.00 - 16.00 Uhr und
samstags	07.00 - 13.00 Uhr.

Nicht anrechenbare Zeiten sind in diesem Fall:

- die Zeit von Samstag, 13.00 Uhr, bis Montag, 07.00 Uhr, wenn der Lade- bzw. Löschvorgang noch nicht begonnen hat oder unterbrochen wird und zu diesem Zeitpunkt noch keine Liegegeldpflicht besteht.
- gesetzliche Feiertage am Ort der Lade-/bzw. Löschstelle, und zwar bis zum darauf folgenden Werktag, 07.00 Uhr,
- der 24. und 31. Dezember ab 13.00 Uhr bis zum darauf folgenden Werktag 07.00 Uhr.

Bei verspäteter Vorlage beginnt die Zeitzählung 48 Werktagstunden nach der Meldung, sofern dieser Zeitpunkt innerhalb der Meldezeiten liegt. Falls dieser Zeitpunkt außerhalb der vorgenannten Meldezeiten liegt oder in die nicht anrechenbare Zeit fällt, beginnt die Zeitzählung am darauf folgenden Werktag um 7.00 Uhr.

Wird mit der Be- oder Entladung begonnen, dann beginnt die Zeitzählung ab Ankunft des Schiffs am Lade-/Löschsteiger

Die Zeitzählung endet mit dem in den Papieren bestätigten Zeitpunkt.

### 9.3 Zusätzlicher zeitlicher Aufwand

Wenn das Schiff nach Entgegennahme der Papiere auf Weisung des Auftraggebers an der Lade- und/oder Löschstelle warten muß, zählt die Zeit der Wartestunden zur Lade-/Löschzeit.

### 9.4 Zeitzählung an der Löschstelle bei bestehender Liegegeldpflicht

Wenn die freie Lade- und Löschzeit bereits beim Laden vollständig verbraucht ist und eine Meldung innerhalb der genannten Meldezeiten an der Löschstelle hierdurch nicht möglich ist, gilt der Ankunftszeitpunkt des Schiffes.

### 9.5 Zeitzählung bei Bord-/Bord-Umschlag

- Bei Übernahme ex Seeschiff (Bord/Bord-Umschlag) beginnt die Zeitzählung des Binnentankschiffes bei Terminvorgabe ab diesem Termin – jedoch frühestens mit Eintreffen des Binnentankschiffes - und endet mit dem in den Ladepapieren bestätigten Zeitpunkt.
- Bei Längsseitslieferungen an Seeschiffe gibt der Auftraggeber dem Auftragnehmer so früh wie möglich den definitiven Längsseitstermin bekannt. Unabhängig davon stimmt sich der Auftragnehmer mit dem Schiffsagenten über den genauen Zeitpunkt der Längsseitslieferung ab.

## 10. Entgelte

### 10.1 Frachten und Nebengebühren

Es gelten die zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer vereinbarten Frachten. Soweit nicht anders vereinbart, sind Nebengebühren in den Frachtsätzen enthalten.

### 10.2 Liegegeld

Bei Überschreitung der freien Lade- und Löschzeit hat der Auftraggeber das vereinbarte Liegegeld zu zahlen.

Für konsekutiv eingesetzte Tankschiffe über einen Zeitraum von mindestens einem Jahr soll Liegegeld nur in dem Umfang berechnet werden, in dem die Gesamtsumme der freien Lade- und Löschzeit innerhalb der Vertragslaufzeit überschritten ist.

Die Liegegeldrechnungen müssen bestätigte Zeitnachweise enthalten für Laden und Löschen mit Angabe des Zeitpunktes der Nomination und des vereinbarten Lade-/ Löschtermines.

## 11. Havarie grosse

Havarie grosse wird nach den Vorschriften des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes (BinSchG) geregelt. Die Dispache wird gemäß IVR-Richtlinien jüngster Fassung aufgemacht und der Dispacheur vom Auftragnehmer ernannt.



**12. Beschäftigung von Unterfrachtführern**

Diese Bedingungen gelten uneingeschränkt auch für vom Auftragnehmer eingesetzte Unterfrachtführer; der Auftragnehmer verpflichtet seine Unterfrachtführer entsprechend und überwacht lfd. die Einhaltung der Bedingungen durch diese.

**13. Loyalitätsklausel**

Etwaige Meinungsverschiedenheiten der Partner über die Auslegung und Durchführung der Tank-schiff-Transportbedingungen sollen möglichst im Wege freundschaftlicher Verständigung beigelegt werden.

-----