



## Charterbedingungen

**(Stand: Januar 2024)**

Diese Charterbedingungen finden Anwendung auf alle zwischen OTS als Auftraggeber und dem Frachtführer geschlossenen Beförderungsverträge über den nationalen sowie grenzüberschreitenden Gütertransport, den Umschlag sowie die transportbedingte Zwischenlagerung von Gütern des Auftraggebers.

In den Einzelaufträgen ausdrücklich getroffene Vereinbarungen gehen diesen Bestimmungen vor.

## Rechtsgrundlagen

Ergänzend zu diesen Charterbedingungen gelten:

- (i) für Verträge über die nationale Beförderung von Gütern mit Binnenschiffen die Regelungen des **Handelsgesetzbuches (HGB)**.
- (ii) für Verträge über die internationale Beförderung von Gütern mit anderen Transportmitteln die Regelungen des für den jeweiligen Verkehrsträger (Straße, Luft, Schiene) maßgeblichen Übereinkommens:
  - (a) **CMNI-Übereinkommen**  
(Binnenschiff-Transport)
  - (b) **CMR-Übereinkommen**  
(Straßentransport)
  - (c) **Montrealer-Übereinkommen**  
(Lufttransport)
  - (d) **CIM/COTIF-Übereinkommen**  
(Schienentransport)

Abweichende AGB des Frachtführers sowie die **Internationalen Verlade- und Transportbedingungen („IVTB 2010“)** finden keine Anwendung, soweit OTS solche Bedingungen nicht im Einzelfall bei Vertragsschluss ausdrücklich schriftlich anerkannt hat.

Die Geltung solcher Bedingungen ist auch dann ausgeschlossen, wenn OTS diesen nicht im Rahmen fortlaufend erteilter Aufträge erneut widerspricht.

## Frachtführer

Der Frachtführer ist verpflichtet, den ihm erteilten Auftrag im Selbsteintritt (§ 458 HGB) durchzuführen. Die Beauftragung weiterer (Unter-) Frachtführer bedarf der vorherigen Zustimmung durch OTS.

## Lieferfristen

Die bei Auftragserteilung durch OTS vorgegeben Liefertermine, Lieferfristen, Verlade- und Löschtermine sind rechtsverbindlich und stellen im Rahmen des gesetzlich Zulässigen Fixtermine dar.

## Sendungsinformationen

OTS wird dem Frachtführer die für die Ausführung des Auftrages notwendigen Informationen, Begleitdokumente und zugehörige Materialien rechtzeitig vor der Übernahme der Güter zur Verfügung zu stellen und etwaige für die Auftrags Erfüllung erforderlichen Mitwirkungshandlungen leisten.

## Genehmigungen

Der Frachtführer hat in eigener Verantwortung die für die Ausführung des Auftrages gesetzlichen, behördlichen oder vertraglich vorgeschriebenen Genehmigungen, Lizenzen oder Zertifizierungen vorzuhalten.

## Leistungshindernisse (Force-Majeure)

Leistungshindernisse, die nicht dem Risikobereich einer Vertragspartei zuzurechnen sind, befreien die betroffene Vertragspartei für die Dauer der Störung und des Umfangs ihrer Wirkung von den vertraglich übernommenen Leistungspflichten.

Als Leistungshindernisse gelten insbesondere – aber nicht abschließend - Streiks und Aussperrungen, höhere Gewalt, Hochwasser, Unruhen, kriegerische oder terroristische Akte, behördliche Maßnahmen, Störungen in der Lieferkette, Epidemien und Pandemien sowie sonstige unvorhersehbare, unabwendbare und schwerwiegende Ereignisse.

Ein Anspruch des Frachtführers auf Nutzungsverlust und entgangenen Gewinn ist im Fall des Eintretens eines unabwendbaren Ereignisses ausgeschlossen.

## Lade- und Löschzeiten/Liegegeld

Die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld richten sich bei Lade- und Löschstellen innerhalb Deutschlands nach den gesetzlichen Bestimmungen der Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt (**Lade- und Löschzeitenverordnung – „BinSchLV 1999“**).

Im Übrigen gelten die jeweiligen Regelungen am Lade- oder Löschort über Lade- und Löschzeiten.

Falls die vereinbarten oder am Lade- oder Löschort geltenden Lade- und Löschzeiten nicht eingehalten werden, ist der Frachtführer berechtigt, Liegegeld zu fordern.

Weitergehende Ansprüche, insbesondere Nutzungsausfall und entgangener Gewinn, werden im Rahmen des gesetzlich Zulässigen ausgeschlossen.

### **Vergütung („Fracht“)**

Die vereinbarte Vergütung gilt netto (zzgl. gesetzlicher MwSt.). Mangels besonderer Vereinbarung umfasst die Fracht den Transport ab frei gestaut Binnenschiff (Ladehafen) bis frei Ankunft Binnenschiff (Löschhafen).

Mit der im Einzelauftrag vereinbarten Vergütung sind alle nach dem Beförderungsvertrag zu erbringenden Leistungen des Frachtführers abgegolten (inklusive Nacharbeit, Verholen, Wochenendstunden). Nachforderungen für im regelmäßigen Verlauf der Beförderung anfallende und zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe vorhersehbare Kosten können nicht gesondert geltend gemacht werden, es sei denn, es ist etwas anderes vereinbart. Kalkulationsfehler gehen zu Lasten des Frachtführers.

Weitergehende Kosten, Zuschläge und Gebühren sind von OTS nur dann zu erstatten, wenn OTS hierzu eine Zustimmung (Schrift- oder Textform) erteilt hat, bevor solche Zusatzkosten angefallen sind. Der Frachtführer ist ohne diese Zustimmung seitens OTS nicht dazu berechtigt, die Erstattung dieser Zusatzkosten von OTS zu verlangen.

Bemessungsgrundlage der Vergütung ist das im Einzelauftrag durch OTS vorgegebene Sendungsvolumen. OTS schuldet dem Frachtführer keine Vergütung für solche Mehrmengen, welche ohne ausdrückliche Zustimmung seitens OTS durch den Frachtführer in das Schiff geladen werden.

Die Vergütung ist fällig und zahlbar innerhalb von 30 Tagen nach ordnungsgemäßer Ablieferung der Güter und Übersendung der Beförderungsdokumente sowie Zugang einer den gesetzlichen Vorschriften entsprechenden Rechnung.

### **Gestellung von Binnenschiffen**

Der Frachtführer ist verpflichtet, das Schiff ladebereit, frei von Lade- und Umschlagsresten sowie den im Einzelauftrag vorgegebenen Anforderungen an der Ladestelle vorzulegen.

Stellt der Frachtführer ein anderes Schiff als im Auftrag vereinbart und ergibt sich hieraus eine Ersparnis in Bezug auf die Transportausführung, hat der Frachtführer diese Ersparnis an OTS weiterzuleiten und eine Reduzierung der vereinbarten Vergütung (Fracht) vorzunehmen.

Insbesondere gewährleistet der Frachtführer, dass die von ihm eingesetzten Fahrzeuge/Schiffe sowie das verwendete Schiffszubehör, Gerätschaften und Equipment in technisch einwandfreiem Zustand, technisch ordnungsgemäß gewartet und für die Beförderung der zum Gütertransport vorgesehenen Güter geeignet und ordnungsgemäß ausgestattet sind.

### **Transportausführung**

Soweit nicht im Einzelauftrag anderweitig geregelt, ist der Frachtführer nicht berechtigt, die Güter ganz oder teilweise auf Deck des Schiffes oder in offene Schiffe zu laden.

Der Frachtführer gewährleistet eine unter operativen und wirtschaftlichen Aspekten bestmögliche Transportabwicklung und legt seinen Tätigkeiten die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (§ 347 HGB) zugrunde. Die Transportabwicklung hat in der Weise zu erfolgen, dass vermeidbare Zusatzkosten nicht anfallen.

Bei Ausfall des eingesetzten Fahrzeuges/Schiffes hat der Frachtführer unverzüglich ein geeignetes Ersatzfahrzeug/Schiff aus seiner eigenen Unternehmensorganisation zu stellen. Eine freie Vergabe des durch OTS erteilten Auftrages auf dem allgemeinen Frachtenmarkt ist dem Frachtführer untersagt. Sofern dem Frachtführer dies nicht möglich ist, stellt OTS nach Ablauf einer angemessenen Frist ein Ersatzfahrzeug/Schiff. OTS ist in diesem Fall berechtigt, die durch die Bereitstellung eines Ersatzfahrzeuges/Schiffes entstehenden Mehrkosten gegenüber dem Frachtführer in Rechnung zu stellen und mit der jeweils geschuldeten Transportvergütung zu verrechnen.

Der Frachtführer stellt bei Ausführung des Beförderungsvertrages sicher, dass sein Unternehmen, die von ihm eingesetzten Fahrzeuge/Schiffe sowie das von ihm eingesetzte Personal sämtliche gesetzlichen Voraussetzungen sowie öffentlich-rechtliche Bestimmungen und/oder behördliche Auflagen erfüllt.

Es ist dem Frachtführer untersagt, die zum Transport übernommenen Güter ohne Zustimmung von OTS zu leichtern, bei- oder umzuladen.

Bei Unfällen oder anderen Schadenereignissen muss der Frachtführer erkennbare

Transportschäden und Warenverluste an OTS durch Erstellung eines Schadenprotokolls unter Angabe der wesentlichen Information (Amtliches Kennzeichen/Schiffs-Nr. und Typ der beteiligten Fahrzeuge, Ort, Zeit und Hergang des Unfalls oder Schadensfalls, Sendungsdaten und vom Frachtführer getroffene Maßnahmen) unverzüglich an OTS melden.

Stellen sich an der Lade- oder Löschstelle Abweichungen zu den im Einzelauftrag genannten Bedingungen heraus (z.B. Mengendifferenzen), ist der Frachtführer verpflichtet, OTS unverzüglich über diese Umstände zu informieren. Der Frachtführer darf in diesen Fällen erst nach erteilter Zustimmung durch OTS die Lade- oder Löschstelle verlassen. Dem Frachtführer ist es ohne vorherige Zustimmung seitens OTS nicht gestattet, größere Mengen als im Einzelauftrag vereinbart zu laden.

Der Frachtführer ist im Fall von Transport- und Ablieferhindernissen nicht dazu berechtigt, die Güter im Wege des freihändigen Verkaufes oder Notverkaufes auf Kosten von OTS zu verwerten.

#### **Beförderungsdokumente**

Der Frachtführer ist verpflichtet zu prüfen, ob die im Auftrag und in den Beförderungsdokumenten gemachten Angaben richtig und vollständig sind. Unterlässt es der Frachtführer, den äußeren Zustand der Güter zu vermerken oder diesbezügliche Vorbehalte anzubringen, so wird vermutet, er habe in der Frachturkunde vermerkt, dass die Güter in äußerlich gutem Zustand waren.

Beförderungs- und Begleitpapiere, insbesondere Frachtbrief, Konnossement, Handelsrechnungen, Packlisten und Zolldokumente oder deren Inhalt dürfen – abgesehen von behördlichen oder sonstigen gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen – Dritten nicht zugänglich gemacht oder ausgehändigt werden.

#### **Ausschluss von Pfand- und Zurückbehaltungsrechten**

Der Frachtführer ist nicht berechtigt, an den ihm zum Transport übergebenen Gütern und Beförderungsdokumenten Pfand- oder Zurückbehaltungsrechte geltend zu machen oder die Güter oder Beförderungsdokumente mit Rechten Dritter zu belasten.

#### **Aufrechnung**

OTS ist berechtigt, mit Gegenforderungen die Aufrechnung mit dem Vergütungsanspruch des Frachtführers zu erklären und die Gegenforderung durch Verrechnung in Abzug zu bringen.

#### **Versicherung**

Der Frachtführer hat die sich aus Gesetz und den ihm erteilten Aufträgen resultierenden Haftungsrisiken zu marktüblichen Bedingungen zu versichern. Auf Verlangen von OTS hat der Frachtführer den Bestand des Versicherungsschutzes durch Vorlage geeigneter Unterlagen nachzuweisen.

#### **Mindestlohngesetz (MiLoG)**

Der Frachtführer verpflichtet sich, bei Ausführung der von OTS erteilten Aufträgen alle ihm aufgrund des Mindestlohngesetzes (MiLoG) obliegenden Pflichten in seinem Betrieb einzuhalten und seinen Beschäftigten mindestens eine Vergütung in Höhe des jeweils geltenden gesetzlichen Mindestlohns zu dem gesetzlich vorgegebenen Fälligkeitszeitpunkt zu zahlen.

#### **Kundenschutz**

Der Frachtführer verpflichtet sich zum Kundenschutz und darf für die ihm aus den Aufträgen von OTS bekannt gewordenen Kunden weder unmittelbar noch mittelbar über Dritte Aufträge ausführen, es sei denn, die benannten Kunden sind bereits Kunden des Frachtführers. Hierfür ist der Frachtführer beweisbelastet.

Für den Fall des Verstoßes gegen diese Bestimmung verpflichtet sich der Frachtführer zur Zahlung einer angemessenen und durch OTS nach billigem Ermessen festzusetzenden Vertragsstrafe. Die gesetzlichen Ansprüche von OTS bleiben unberührt.

#### **Freistellung von Ansprüchen Dritter**

Der Frachtführer ist verpflichtet, OTS von allen Ansprüchen Dritter einschließlich Kosten der damit zusammenhängenden Rechtsverfolgung haftungsrechtlich freizustellen, soweit nicht OTS oder seine Erfüllungsgehilfen den Schaden allein zu vertreten hat.

#### **Schlussbestimmungen**

Es gilt deutsches Recht.

Ausschließlicher Gerichtsstand – soweit gesetzlich zulässig – ist der Sitz von OTS.