

DIREKTORENKONFERENZ DER DONAUSCHIFFFAHRTEN
MITGLIEDER DER BRATISLAVAER ABKOMMEN

BRATISLAVAER ABKOMMEN

ABKOMMEN ZWISCHEN DEN DONAUSCHIFFFAHRTEN

MITGLIEDER DER BRATISLAVAER ABKOMMEN
(Stand vom 1.Jänner 2005)

BULGARISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (AD BRP)

ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT "DDSG-Cargo" GmbH
(DDSG-Cargo, Wien)

DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT "DDSG-Cargo" GmbH
(DDSG-Cargo, Regensburg)

KROATISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT "DUNAVSKI LLOYD-SISAK" (DL)

UNGARISCHE SCHIFFFAHRT GmbH „MAHART DUNA-CARGO“
(MAHART DUNA-CARGO)

RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT NF „GIURGIU-NAV“ SA
(CNF Giurgiu-NAV SA)

RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT CNFR „NAVROM“ SA GALATZ
(CNFR NAVROM SA)

RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA“ SA
(NFR-Drobeta SA)

„SLOWAKISCHE DONAUSCHIFFFAHRT und HÄFEN“ AG (AG SPaP)

UKRAINISCHE DONAUSCHIFFFAHRT OAG (AG UDP)

SCHIFFFAHRTS AG „UKRRECHFLOT“
(SAG UKRRECHFLOT)

JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (DD JRB)

JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „KRAJINA-PRAHOVO“ (RBK)
Serbien und Montenegro, Prahovo

Assoziierte Mitglieder der Bratislavaer Abkommen:

„RUBISHIPS“, Russe (RUBISHIPS)
PRIVATE SCHIFFFAHRT „FST“, IZMAIL (FST)

Der Sammelband „Bratislavaer Abkommen beinhaltet folgende Abkommen:

Abschnitt I

Prinzipien der Zusammenarbeit zwischen den Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen

Der Vertrag über die Zusammenarbeit zwischen den Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen

Anlagen zum Vertrag:

1. Die Ordnung der Organisation und der Durchführung der Direktorenkonferenzen der Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen.
2. Die Klassifikator der Fragen der Direktorenkonferenz der Donauschiffahrten (DKDS).
3. Schiedsordnung für die Austragung der Streitigkeiten zwischen den Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen.

Abschnitt II

Abkommen über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau

Anlage zum Abkommen:

Donauregeln für Havarie - Grosse von 1990

Abschnitt III

Abkommen über die Grundprinzipien der Tarifpolitik (Frachtpolitik) und Zusammenarbeit an den Donaugütertransporten

Abschnitt IV

Abkommen über die Remork und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

Abschnitt V

Abkommen über die gegenseitige Agentierung der Fahrzeuge in den Donauhäfen

Abschnitt VI

Das Abkommen über die Beförderung von Großraumcontainern im internationalen Donauverkehr auf der Donau

Durch den Beschluss der 49. Direktorenkonferenz der Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen (Salzburg, 2004) wurde dieses Abkommen vorübergehend suspendiert.

Abschnitt VII

Abkommen über die gegenseitige Durchführung von Reparaturen an Fahrzeugen der Donauschiffahrten

Abschnitt VIII

Musterabkommen

1. Musterabkommen über die Übernahme, Übergabe, Betreuung und Bewachung von unbemannten Fahrzeugen in den Lade-/Löschhäfen.
2. Musterabkommen über die gegenseitige Bebunkerung von Fahrzeugen der Donauschiffahrten
3. Musterabkommen über die Tallymannbetreuung.

Die Benennungen der Schiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen sowie die Namen der Länder in den Anlagen zu den Abkommen entsprechen dem Stand vom 1. Jänner 2005.

INHALTSVERZEICHNIS

Mitglieder der Bratislavaer Abkommen:

Verzeichnis der Abkommen:

Inhaltsverzeichnis:

Abschnitt I

PRINZIPIEN DER ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DEN SCHIFFFAHRTEN

VERTRAG

Art.	1	Bratislavaer Abkommen
Art.	2	Mitglieder
Art.	3	Ziele des Vertrages
Art.	4	Formen und Prinzipien der Zusammenarbeit
Art.	5	Rechte und Pflichten
Art.	6	Sanktionen zu den Mitgliedern des Vertrages
Art.	7	Ein- und Austritt aus dem Vertrag
Art.	8	Korrektur und Auslegung
Art.	9	Gültigkeitsdauer
Anlage	1	<i>ORDNUNG</i>
Teil	I	Einberufung der Direktorenkonferenz
Teil	II	Tagesordnung und Arbeitunterlagen
Teil	III	Arbeitsablauf der Konferenz
Teil	IV	Der Vorsitzende
Teil	V	Der Konferenzsekretär
Teil	VI	Arbeitsgruppe
Teil	VII	Expertentagung
Teil	VIII	Redaktionsgruppe
Teil	IX	Konferenzbeschlüsse
Teil	X	Arbeitssprachen
Teil	XI	Wimpel und Emblem der Konferenz
Teil	XII	Protokoll der Konferenz
Anlage	2	<i>KLASSIFIKATOR DER FRAGEN DER DIREKTOREN- KONFERENZ</i>
Anlage	3	<i>SCHIEDSORDNUNG FÜR DIE AUSTRAGUNG VON STREITIGKEITEN</i>
Art.	1	Geltungsbereich
Art.	2	Gründung und Sitz des Schiedsrichters
Art.	3	Einberufung des Schiedsgerichtes
Art.	4	Verfahren
Art.	5	Kosten des Schiedsverfahrens
Art.	6	Sanktionen
Art.	7	Information für die Direktorenkonferenz

Abschnitt II

ABKOMMEN ÜBER DIE ALLGEMEINEN VERFRACHTUNGSBEDINGUNGEN IM INTERNATIONALEN GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU

Art.	1	Begriffsbestimmungen
Art.	2	Allgemeine Bestimmungen
Art.	3	Geltungsbereich des Abkommens
Art.	4	Transportbedarfsanmeldung
Art.	5	Vorbereitung des Schiffes und Beistellung der Tonnage
Art.	6	Transportdokumente
Art.	7	Übernahme und Übergabe des Gutes
Art.	8	Be- und Entladung des Schiffes
Art.	9	Nachträgliche Verfügungen des Warenabsenders/Befrachters
Art.	10	Frachtverrechnung
Art.	11	Haftung der Partner für die Beistellung der Tonnage und Auflieferung des Gutes
Art.	12	Haftung des Frachtführers für die rechtzeitige Lieferung und Unversehrtheit der beförderten Güter
Art.	13	Beförderungshindernisse und Ablieferungshindernisse
Art.	14	Eröffnung und Einstellung des Schiffsverkehrs
Art.	15	Rücktritt vom Beförderungsvertrag
Art.	16	Reklamationen, Geltendmachung von Ansprüchen, Schiedsgericht
Art.	17	Havarie Grosse
Art.	18	Pfandrecht
Art.	19	Änderungen und Ergänzungen
Art.	20	Gültigkeitsdauer des Abkommens
Art.	21	Depositär
Anlage 1		
Anlage 2		
Anlage 3		
Anlage 4		
Anlage 5		
<i>DONAUREGELN FÜR HAVARIE – GROSSE VON 1990</i>		
Regel 1:	Allgemeine Bestimmungen	
Regel 2	Stellvertretende Kosten	
Regel 3	Ausschluss der Folgeschäden und indirekten Kosten	
Regel 4	Havarieverschulden	
Regel 5	Beweislast	
Regel 6	Vergütungen der Bergungskosten	
Regel 7:	Leichterung von Schiffen	
Regel 8:	Nothafen	
Regel 9:	Maschinenschaden	
Regel 10:	Absichtliche Strandung und Versenkung	
Regel 11:	Feuer an Bord	
Regel 12:	Hebung eines gesunkenen Schiffes	
Regel 13:	Schiffsverbände	
Regel 14:	Vergütungen – Schiff	

Regel 15:	Vergütungen – Ladung
Regel 16:	Vergütungen – Fracht
Regel 17:	Vergütungen – Zinsen
Regel 18:	Vergütungen – Kosten für die Schadenermittlung
Regel 19:	Beitragswerte
Regel 20:	Bareinschüsse
Regel 21:	Aufmachung und Anfechtung der Dispache

Abschnitt III

ABKOMMEN ÜBER DIE GRUNDPRINZIPIEN DER TARIFPOLITIK (FRACHTPOLITIK) UND ZUSAMMENARBEIT AN DEN DONAUGÜTERTRANSPORTEN

Art.	1	Geltungsbereich
Art.	2	Allgemeine Bestimmungen
Art.	3	Beteiligung an den Gütertransporten
Art.	4	Grundprinzipien der Tarifpolitik (Frachtpolitik)
Art.	5	Tarifabkommen
Art.	6	Zuschläge zu den Tarifsätzen (Frachtsätzen)
Art.	7	Haftung
Art.	8	Schlussbestimmungen
Art.	9	Depositär
Anlage	1	Verzeichnis der Donaulade-/ Löschhäfen

Verzeichnis der Donauhäfen und der Lade-/ Löschorte in
geographischer Reihenfolge

Verzeichnis der Donauhäfen und der Lade-/ Löschorte in
alphabetischer Reihenfolge

Abschnitt IV

ABKOMMEN ÜBER DIE GEGENSEITIGE REMORK UND HILFELEISTUNG AN FAHRZEUGEN BEI HAVARIEN

Art.	1	Begriffsbestimmungen
Teil A:		<i>GEGENSEITIGE REMORK</i>
Art.	2	Geltungsbereich
Art.	3	Remorkanforderung
Art.	4	Vorbereitung und Beistellung des Bugsierschiffes
Art.	5	Remorkvertrag
Art.	6	Streckenremork
Art.	7	Hafenarbeiten
Art.	8	Hilfe an dem remorkierten Fahrzeug bei Havarien
Art.	9	Begleichung der Remork
Art.	10	Haftung der Partner

Teil B:		<i>GEGENSEITIGE HILFELEISTUNGEN AN FAHRZEUGEN BEI HAVARIEN</i>
Art.	11	Geltungsbereich
Art.	12	Ordnung der Hilfeleistung
Art.	13	Aufmachung einer Havarie
Art.	14	Bezahlung der Havariekosten
Art.	15	Haftung der Partner
Teil C		<i>SCHLUSSBESTIMMUNGEN</i>
Art.	16	Reklamationen, Klagen, Schiedsgericht
Art.	17	Havarie Grosse
Art.	18	Modus der Eintragung von Änderungen und Ergänzungen
Art.	19	Gültigkeitsdauer des Abkommens
Art.	20	Depositär
Anlage 1		
Anlage 2		
Anlage 3		
Anlage 4		
Anlage 5		
Anlage 6		
Anlage 7		
Anlage 8		
Anlage 9		
Anlage 10		

Abschnitt V

ABKOMMEN ÜBER DIE GEGENSEITIGE AGENTIERUNG VON FAHRZEUGEN IN DEN DONAUHÄFEN

Art.	1	Allgemeine Bestimmungen
Art.	2	Verpflichtungen des Agenten
Art.	3	Verpflichtungen des Schiffseigners
Art.	4	Bezahlung für Agentierung
Art.	5	Gegenseitige Überlassung von Schiffspersonal
Art.	6	Reklamations- und Verjährungsfristen, Schiedsgericht
Art.	7	Gültigkeit des Abkommens
Art.	8	Depositär
Anlage 1		

Abschnitt VI

ABKOMMEN ÜBER DIE BEFÖRDERUNG VON GROSSRAUMCONTAINERN IM INTERNATIONALEN VERKEHR AUF DER DONAU

Abschnitt VII

ABKOMMEN ÜBER DIE GEGENSEITIGE DURCHFÜHRUNG VON REPARATUREN AN FAHRZEUGEN

Art:	1	Geltungsbereich
Art.	2	Reparaturanforderung
Art.	3	Organisation von Reparaturen
Art.	4	Verrechnungs- und Zahlungsmodalitäten
Art.	5	Haftung der Partner
Art.	6	Gültigkeit
Anlage 1		
Anlage 2		
Anlage 3		
PROTOKOLL		

Abschnitt VIII

MUSTERABKOMMEN

1. *ABKOMMEN ÜBER DIE ÜBERNAHME, ÜBERGABE, BETREUUNG UND
BEWACHUNG VON UNBEMANNTE FAHRZEUGEN IN DEN
LADE / LÖSCHHÄFEN*

Anlage 1
Anlage 2

3. *ABKOMMEN ÜBER DIE GEGENSEITIGE BEBUNKERUNG VON FAHRZEUGEN
DER DONAUSCHIFFFAHRTEN*

Anlage 1
Anlage 2
Anlage 3

4. *ABKOMMEN ÜBER DIE TALLYMANNBETREUUNG*

Anlage 1
Anlage 2

ABSCHNITT I

PRINZIPIEN DER ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DEN DONAUSCHIFFFAHRTEN

VERTRAG
 ÜBER DIE ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DEN DONAUSCHIFFFAHRTEN;
 MITGLIEDER DER BRATISLAVAER ABKOMMEN

Die Schifffahrten

BULGARISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (AD BRP)
 „RUBISHIPS“, Russe (RUBISHIPS)
 ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Wien)
 DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Regensburg)
 KROATISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT “DUNAVSKI LLOYD-SISAK” (DL)
 UNGARISCHE SCHIFFFAHRT GmbH „MAHART DUNA-CARGO“
 (MAHART DUNA-CARGO)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT NF „GIURGIU-NAV“ SA
 (CNF Giurgiu-NAV SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT CNFR „NAVROM“ SA GALATZ
 (CNFR NAVROM SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA“ SA
 (NFR-Drobeta SA)
 „SLOWAKISCHE DONAUSCHIFFFAHRT und HÄFEN“ AG (AG SPaP)
 UKRAINISCHE DONAUSCHIFFFAHRT OAG (AG UDP)
 SCHIFFFAHRTS AG „UKRRECHFLOT“
 (SAG UKRRECHFLOT)
 PRIVATE SCHIFFFAHRT „FST“, IZMAIL (FST)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (DD JRB)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „KRAJINA-PRAHOVO“ (RBK)
 Serbien und Montenegro, Prahovo

haben den nachstehenden Vertrag im Hinblick auf die multilaterale Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Donauländern abgeschlossen und ihren Wunsch bekräftigt, die Zusammenarbeit zwischen den Donauschifffahrten, welche im Rahmen der Bratislavaer Abkommen im Jahr 1955 begonnen wurde, zu vertiefen.

Artikel 1 BRATISLAVAER ABKOMMEN

Als Bratislavaer Abkommen im Sinne des vorliegenden Vertrages gelten:

Die Hauptabkommen:

1.1 Das Abkommen über die allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau (abgeschlossen in Siofok, Republik Ungarn, im Jahre 1989)

in der letzten Fassung von 1997;

- 1.2 Abkommen über die Grundprinzipien der Tarifpolitik (Frachtpolitik) und Zusammenarbeit bei den Donaugütertransporten (abgeschlossen in Mojmirovce, Slowakische Republik, im Jahre 2003);
- 1.3 Abkommen über die gegenseitige Remork und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien (abgeschlossen in Izmail, Ukraine, im Jahre 1991);
- 1.4 Abkommen über die gegenseitige Agentierung von Fahrzeugen in den Donauhäfen (abgeschlossen in Izmail, Ukraine, im Jahre 1991);

Andere Abkommen:

- 1.5 Abkommen über die Beförderung von Großraumcontainern im internationalen Verkehr auf der Donau (abgeschlossen in Neptun, Rumänien, im Jahre 1990);
- 1.6 Abkommen über die gegenseitige Reparaturdurchführung an den Fahrzeugen der Donauschiffahrten (abgeschlossen in Kiev, Ukraine, im Jahre 1993);

Die genannten Bratislavaer Abkommen gelten mit allen nach ihrer Unterzeichnung angenommenen Änderungen und Ergänzungen.

Artikel 2 MITGLIEDER

1. **Als Vollmitglieder des Vertrages** gelten Schifffahrtsunternehmen (Schifffahrten), welche die Ziele und Aufgaben des vorliegenden Vertrages anerkennen und folgenden Bedingungen entsprechen:

- 1.1. die gesetzmäßig in einem der Donauländer registriert sind und den Wohnsitz (juristische Adresse) in einem Ort in der Donauregion haben;
- 1.2. die Mitglieder aller wichtigsten Bratislavaer Abkommen sind;
- 1.3. die imstande sind, regelmäßig Gütertransporte im internationalen Donauverkehr mit eigenen Schiffen mindestens innerhalb eines zweijährigen Zeitraumes durchzuführen sowie andere von den wichtigsten Bratislavaer Abkommen vorgesehenen Funktionen wahrzunehmen.
- 1.4. die über mindestens über 5 Linienzug-/Schubschiffe oder selbstfahrende Güterschiffe, von der Gesamtleistung her nicht weniger als 5000 PS verfügen, welche an den internationalen Gütertransporten teilnehmen;

2. **Als assoziierte Mitglieder des Vertrages** gelten die Donauschifffahrtsunternehmen, welche die Ziele und Aufgaben des vorliegenden Vertrages anerkennen und folgenden Bedingungen entsprechen:

- 2.1. die gesetzmäßig in einem der Donauländer registriert sind und ihren Wohnsitz (juristische Adresse) in einem Ort in der Donauregion haben;
 - 2.2. die zumindest Mitglied der zwei ersten wichtigsten Bratislavaer Abkommen sind;
 - 2.3. die imstande sind, Gütertransporte im internationalen Donauverkehr mit eigenen Fahrzeugen durchzuführen, sowie andere in den Hauptabkommen der Bratislavaer Abkommen, denen sie angehören, vorgesehenen Funktionen wahrzunehmen.
3. Vertragsbeteiligte, die den Bestimmungen der Punkte 1.1 und 1.3 (2.1 und 2.3) des vorliegenden Artikels entsprechen, gelten als Donauschifffahrtsunternehmen.

Artikel 3 ZIELE DES VERTRAGES

Die Ziele des vorliegenden Vertrages sind:

- 1.1. Aufrechterhaltung und Entwicklung der effektiven Zusammenarbeit zwischen den Vertragsmitgliedern in kommerziell-rechtlichen, ökonomischen, betrieblichen, technischen und anderen Fragen der Güterbeförderungen der internationalen Donauschiffahrt;
 - 1.2. Aufrechterhaltung und Entwicklung der effektiven Zusammenarbeit im internationalen Güterverkehr auf der Donau zwischen den Mitgliedern des vorliegenden Vertrages einerseits, und Befrachter-, Hafen-, Agenten-, Spediteurs-, Tallymann- und anderen Organisationen und Unternehmen sowie mit Wareneigentümern andererseits;
 - 1.3. Förderung der Entwicklung der internationalen Donauschiffahrt.
2. Ausgehend von den Zielen des vorliegenden Vertrages, arbeiten die Vertragsbeteiligten im Rahmen folgender Fragen zusammen, welche unter ihren Geltungsbereich fallen, sofern die getroffenen Beschlüsse den zwischenstaatlichen Abkommen sowie Landesgesetzgebung der Donauländer nicht widersprechen:
- 2.1. der allgemeinen Beförderungsbedingungen von Gütern (einschließlich Container) im internationalen Donauverkehr;
 - 2.2. der einheitlichen Bedingungen der Übernahme und Behandlung von Fahrzeugen in den Donauhäfen;
 - 2.3. der Grundprinzipien der Tarifpolitik (Frachtpolitik);
 - 2.4. der Remork von Fahrzeugen;
 - 2.5. der Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien;
 - 2.6. der Regeln der Havarie-Grosse;
 - 2.7. der Agentierung von Fahrzeugen in den Häfen;
 - 2.8. der gegenseitigen Reparaturdurchführung;
 - 2.9. der Übernahme und Betreuung von unbemannten Einheiten in den Häfen;
 - 2.10. der Tallymannbetreuung von Fahrzeugen in den Häfen;
 - 2.11. der gegenseitigen Bebunkerung von Fahrzeugen;
 - 2.12. der Vereinheitlichung von Transportdokumenten;
 - 2.13. der Vereinheitlichung der Donauflotte unter der Berücksichtigung der Entwicklung der nautischen Bedingungen auf der Donau;

- 2.14. der Vorbereitung und Publikation von Informationsmaterial;
- 2.15. der Vorbereitung einer einheitlichen Stellung der Schifffahrten in den Fragen der Schaffung einer geeinten die Tätigkeit der europäischen Binnenschifffahrt regelnden Basis (darunter fällt auch die Zusammenarbeit zwischen den Schifffahrtsgesellschaften und internationalen Organisationen);
- 2.16. sowie in anderen Fragen, die für die internationale Donauschifffahrt von Interesse sind.

3. Die Vertragsmitglieder tauschen Informationen aus, welche in Bezug auf alle Aspekte der Donaugütertransporte von gegenseitigem Interesse sind.

Artikel 4 FORMEN UND PRINZIPIEN DER ZUSAMMENARBEIT

1. Die wichtigste Form der Zusammenarbeit zwischen den Vertragsmitgliedern ist die Direktorenkonferenz der Donauschifffahrtsgesellschaften, in der Folge „Konferenz“ genannt.

2. Die Konferenz behandelt und fasst Beschlüsse über alle Fragen, die im Geltungsbereich des vorliegenden Vertrages liegen, sowie Fragen, die unmittelbar mit der Einhaltung der Bestimmungen des Vertrages durch seine Mitglieder im Zusammenhang stehen.

3. Das leitende Organ der Direktorenkonferenz ist die Plenarsitzung der Delegation der Donauschifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen, die alle Beschlüsse der Konferenz fasst.

4. Ausführende Organe der Konferenz sind:

- 4.1. Konferenzsekretär;
- 4.2. Arbeitsgruppe (Arbeitsgruppen);
- 4.3. Expertentagungen;
- 4.4. Redaktionsgruppe

5. Alle Organisations- und Verfahrensfragen, die mit der Arbeit der Konferenz und deren Organe in Zusammenhang stehen, sind in der Ordnung der Organisation und Durchführung der Direktorenkonferenz der Donauschifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen festgelegt (Anlage 1).

Die Tagesordnungspunkte der Konferenz sind in dem einheitlichen „Klassifikator der Fragen der Direktorenkonferenz der Donauschifffahrten (DKDS)“ (Anlage 2) zusammengefasst.

6. Die Grundprinzipien der Zusammenarbeit im Rahmen des vorliegenden Vertrages sind:

6.1. Die Gleichberechtigung aller Mitglieder bei der Behandlung und Beschlussfassung zu allen Fragen, die unter den Geltungsbereich des Vertrages unter Berücksichtigung der Bestimmung des Artikels 5.1.2. des vorliegenden Vertrages fallen;

6.2. Wechselseitige Zusammenarbeit auf der Basis der Einhaltung der allgemein anerkannten Prinzipien der gewissenhaften Konkurrenz sowie der jeweiligen internationalen Rechtsformen und geltenden Landesgesetzgebungen der Donauländer;

7. Die Vertragsmitglieder richten sich nach den Zielen des vorliegenden Vertrages, Bestimmungen der Bratislavaer Abkommen, sowie den Beschlüssen der Konferenz und werden die bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit untereinander und mit anderen Beteiligten an den Donautransporten fördern und entwickeln.

Artikel 5 RECHTE UND PFLICHTEN

1. Die Vertragsmitglieder sind berechtigt:

1.1. beliebige Fragen im Rahmen des Geltungsbereiches des Vertrages der Konferenz zur Behandlung vorzulegen und an deren Erörterung teilzunehmen;

1.2. bei der Beschlussfassung an der Abstimmung teilzunehmen. Die Vertragsmitglieder eines Landes bilden eine Gruppe und verfügen lediglich über eine entscheidende Stimme. Die assoziierten Mitglieder lösen Fragen in Bezug auf solche Abkommen, denen sie angehören, im Rahmen der Gruppe ihrer Landesschiffahrten. Die Bedingungen der Beschlussfassung durch die Konferenzorgane sind in der Anlage 1 geregelt;

1.3. im Rahmen der bilateralen und multilateralen Zusammenarbeit untereinander und mit anderen Beteiligten an den Donautransporten notwendige Gespräche in den Fragen, die von gegenseitigem Interesse sind, durchzuführen.

2. Die Vertragsmitglieder sind verpflichtet:

2.1. die Bedingungen des vorliegenden Vertrages, der Bratislavaer Abkommen, denen sie angehören, sowie die Konferenzbeschlüsse gewissenhaft zu erfüllen;

2.2. an der Arbeit der Konferenz teilzunehmen, die auferlegten Aufgaben zu erfüllen und auf jede Weise zur Entwicklung und Vervollkommnung der Donauschiffahrt beizutragen;

2.4. Handlungen zu unterlassen, die den anderen Mitgliedern des Vertrages einen materiellen oder sonstigen Schaden zufügen könnten.

Artikel 6 SANKTIONEN ZU DEN MITGLIEDERN DES VERTRAGES

1. Zu den Schiffahrten, welche ohne triftige Gründe an der Arbeit der Konferenz und der Expertentagungen nicht teilnehmen, den Konferenzsekretär rechtzeitig über Gründe der Nichtteilnahme nicht informieren, andere Schiffahrten mit der Vollmacht nicht betrauen und die Beschlüsse der Konferenz und des vorliegenden Vertrages nicht erfüllen, können nach einem Beschluss der Konferenz folgende Sanktionen angewendet werden:

1.1. Aussprechen einer Verwarnung;

1.2. Ausschluss aus den Mitgliedern des Vertrages.

2. Austragung von Streitigkeiten zwischen den Mitgliedern des vorliegenden Vertrages wird durch die „Schiedsordnung für die Austragung von Streitigkeiten zwischen den Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen“ (Anlage 3) geregelt.

Bestimmungen über die

Artikel 7 EIN – UND AUSTRITT AUS DEM VERTRAG

1. Jedes Donauschifffahrtsunternehmen hat das Recht, sich dem Vertrag gemäß den Bestimmungen des Art.2.1.1 und 2.1.3 (2.2.1 und 2.2.3) anzuschließen, indem es zu einem Voll- oder einem assoziiertem Vertragsmitglied wird.

2. Ein Donauschifffahrtsunternehmen, das den Wunsch hat, sich dem Vertrag anzuschließen, hat spätestens 4 Monate vor Beginn der Arbeit der nächsten Konferenz einen schriftlichen Antrag an den Depositar der Bratislavaer Abkommen – AG „Slowakische Donauschiffahrt und Häfen“ (AG SPaP) und in Kopien an alle anderen Mitglieder des Vertrages einzubringen.

In diesem Antrag ist anzugeben, zu welchen Bratislavaer Abkommen dieses Schifffahrtsunternehmen – als Vollmitglied bzw. ein assoziiertes Mitglied beitreten will.

Zu dem Antrag sind obligatorisch beizulegen:

2.1. Eine von mindestens einem Mitglied des Vertrages- einer juristischen Person des Heimatlandes des Antragstellers ausgestellte Empfehlung. Ein Antragsteller von einem Land, dessen Schifffahrtsunternehmen keine Mitglieder des Vertrages sind, wird von der Vorlage einer Empfehlung befreit.

2.2. Folgende Information über die den Antrag stellende Donauschiffahrtsgesellschaft:

- a) voller und abgekürzter Name;
- b) Gründungsjahr;
- c) Sitz (juridische Adresse), die Telefon-, Fax- und Telexnummern;
- d) Art (national, gemeinsam), Eigentumsform (staatlich, privat usw.), Verzeichnis der wichtigsten Eigner der Schifffahrt (juridische und/oder physische Personen);
- e) die Struktur (Flotte, Häfen, Schiffsreparaturstätten u.a.);
- f) Flottenbestand – Anzahl der Schiffe (Selbstfahrer, Fahrgastschiffe, Schlepp- und Zuschiffe, nicht selbstfahrende Sektionen, davon Hochsee- und Fluss-Sektionen; gemeinsame Kapazität, Tragfähigkeit, Personenfassungsvermögen;
- g) Tätigkeitsbereich: Beförderungen, Güterumschlag, Schiffsreparaturen; Agentierung, Speditionstätigkeit usw.;
- h) Transportvolumen von Gütern und Fahrgästen (im letzten Bilanzjahr) – auf der Donau, auf Hochsee, im internationalen Verkehr und Kobotage, wichtigste Einsatzrichtung der Flotte;
- i) Anzahl der Beschäftigter;
- j) Vertretungen im Ausland;
- k) Beteiligung an den gemeinsamen Schifffahrtsunternehmen oder andern Unternehmen, Art und Tätigkeitsbereich dieser Unternehmen.

3. Der Antrag einer Donauschiffahrt, die zum Mitglied des Vertrages werden will, wird während der ordentlichen Direktorenkonferenz dieser Schifffahrt oder dessen bevollmächtigten Vertreters behandelt. Während der Behandlung des Antrages die Konferenz ist berechtigt, von dem Antragsteller zusätzliche Information, die kein kommerzielles Geheimnis darstellt, zu verlangen.

Eine Entscheidung hinsichtlich des Beitrittes wird während einer Plenarsitzung der Konferenz getroffen, die gleichzeitig auch die Stellung des Antragstellers, als eines Vertragsmitgliedes festlegt.

Wird einem Antragssteller an die Vertragsmitgliedschaft eine Absage erteilt, so teilt dies die Schifffahrt unter Angabe der Gründe der Absage, falls die Konferenz es für notwendig hält, mit.

4. Jedes Vertragsmitglied hat das Recht, aus dem Vertrag auszutreten.

Darüber hat dieses Vertragsmitglied schriftlich die AG SPaP und gleichzeitig alle anderen Mitglieder des Vertrages spätestens 3 Monate vor dem voraussichtlichen Austrittsdatum zu informieren.

Artikel 8 KORREKTUR UND AUSLEGUNG

1. Änderungen und Ergänzungen zum vorliegenden Vertrag stellen einen integrierenden Bestandteil dar und werden von der Konferenz beschlossen.

3. Entscheidungen in Streitfällen über die Auslegung der Bestimmungen des Vertrages werden von der Konferenz getroffen.

Artikel 9 GÜLTIGKEITSDAUER

Der vorliegende Vertrag ist auf unbestimmte Zeit geschlossen und tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Nach Unterzeichnung des vorliegenden Vertrages verliert der im Jahre 1985 unterzeichnete „Vertrag über die Zusammenarbeit zwischen den Donauschifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen“ seine Gültigkeit.

Der vorliegende Vertrag wird der Schifffahrt AG „Slowakischen Schifffahrt und Häfen“ zur Verwahrung übergeben, welche die beglaubigten Kopien des Vertrages jeder der unterzeichnenden Schifffahrtsgesellschaften zukommen lässt.

Vollbracht in Bratislava am 6. November 1992 in einem Exemplar in russischer Sprache.

Anlage 1
zum Vertrag über die Zusammenarbeit zwischen
den Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen

ORDNUNG DER ORGANISATION UND DER DURCHFÜHRUNG DER
DIREKTORENKONFERENZEN DER DONAUSCHIFFFAHRTEN, MITGLIEDER DER
BRATISLAVAER ABKOMMEN

TEIL I

EINBERUFUNG DER DIREKTORENKONFERENZ

Artikel 1

Die Direktorenkonferenz der Donauschiffahrten (im folgenden „Konferenz“) wird von der Schifffahrt – Beteiligte des Vertrages vom 6. November 1992 über die Zusammenarbeit der Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen (in der Folge „Vertrag“) – einberufen und abgehalten, die mit der Organisation der Konferenz beauftragt worden ist. Die Konferenz findet nur bei Zustimmung von Schifffahrten oder Landesgruppen der Schifffahrten von zumindest 7 Ländern statt.

Artikel 2

Die Konferenz wird einmal jährlich, in den Ländern der Donauschiffahrten – Vertragsbeteiligten, in der folgenden Reihenfolge abgehalten: Slowakei, Bulgarien, Ungarn, Rumänien, Ukraine, Serbien und Montenegro, Österreich, BRD, Kroatien. Die Konferenzreihenfolge kann aufgrund einer Vereinbarung der Vertragsbeteiligten geändert werden.

Artikel 3

Der Zeitraum, der Ort der Konferenz, die vorläufige Tagesordnung und die Schifffahrt – Veranstalter der nächsten Konferenz – werden in der laufenden Konferenz festgelegt. Das genaue Datum, der Ort und die voraussichtliche Tagesordnung der Konferenz werden von der veranstaltenden Schifffahrt spätestens vier Monate vor Beginn der Konferenz bekannt gegeben.

Artikel 4

Jene Schifffahrt, die die Konferenz veranstaltet, hat durch den auf der vorangegangenen Konferenz bestimmten Sekretär für die rechtzeitige Versendung der Konferenzunterlagen Sorge zu tragen sowie alle notwendigen Vorkehrungen zur Vorbereitung und Einberufung der Konferenz zu treffen.

Artikel 5

Jede Donauschiffahrt, die Vertragsbeteiligte ist, kann einen Antrag auf Änderung des bekannt gegebenen Einberufungsdatums der Konferenz stellen. Ein solcher Antrag ist spätestens drei Monate vor dem ursprünglich bekannt gegebenen Konferenzbeginn allen Donauschiffahrten, Vertragsbeteiligte zu übermitteln. Den endgültigen Zeitraum der Konferenz legt die Schiffahrt, welche die Konferenz veranstaltet, spätestens zwei Monate vor ihrem Beginn fest.

Artikel 6

Im Falle dringender Notwendigkeit kann auf Antrag eines jeden Vertragsbeteiligten und bei Zustimmung der anderen Schiffahrten oder Landesgruppen von mindest 7 Ländern eine außerordentliche Konferenz einberufen werden. In diesem Falle findet die Konferenz im Land jenes Vertragsbeteiligten statt, der die Einberufung der außerordentlichen Konferenz beantragt hat.

Artikel 7

Die Schiffahrt, die vorgeschlagen hat eine außerordentliche Konferenz einzuberufen, wird zum Veranstalter dieser Konferenz. Diese Schiffahrt legt das Datum, den Ort sowie die Tagesordnung der außerordentlichen Konferenz fest.

Die Anträge auf Einberufung einer außerordentlichen Konferenz sowie die Unterlagen für die zur Behandlung in dieser Konferenz vorgeschlagenen Fragen sind den Vertragsbeteiligten spätestens einen Monat vor dem geplanten Konferenzbeginn zu übermitteln.

Die entsprechenden Bestimmungen der vorliegenden Ordnung gelangen auch bei der Organisation und Durchführung einer außerordentlichen Konferenz zur Anwendung.

Artikel 8

Die Donauschiffahrt, welche die Konferenz organisiert, kann unter Berücksichtigung der Wünsche der Vertragsbeteiligten Vertreter anderer Schiffahrtsgesellschaften, internationaler oder nationaler Organisationen und Firmen, die mit der Schiffahrt zu tun haben, als Beobachter zur Konferenz einladen. Die Vertragsbeteiligten werden darüber informiert.

TEIL II

TAGESORDNUNG UND ARBEITSUNTERLAGEN

Artikel 9

Jedes Mitglied der Bratislavaer Abkommen kann – nicht später als drei Monate vor Beginn der ordentlichen Konferenz Änderungs- oder Ergänzungsvorschläge zu den vorläufigen Tagesordnungspunkten oder Vorschläge über die Aufnahme neuer Tagesordnungspunkte unterbreiten.

Dieses Mitglied hat dem Konferenzsekretär und in Kopie den Mitgliedern der Bratislavaer Abkommen Unterlagen zu den vorgeschlagenen Fragen zur Verfügung zu stellen.

Die Schifffahrt SPaP ist verpflichtet, spätestens drei Monate vor der ordentlichen Konferenz den Konferenzsekretär über die nach der letzten Konferenz eingegangenen Anträge auf Beitritt zum Vertrag und zu Bratislavaer Abkommen in Kenntnis zu setzen, um diese Anträge in die Tagesordnung der Konferenz aufnehmen zu können. Diese Bestimmung betrifft gleichfalls den Austritt aus dem Vertrag und dem /den Bratislavaer Abkommen.

Artikel 10

Die in einer der Arbeitssprachen abgefassten Unterlagen zu den Tagesordnungspunkten sind dem Konferenzsekretär und in Kopie den Mitgliedern zu den festgelegten Terminen, jedoch spätestens zwei Monate vor Konferenzbeginn zu übersenden, falls die vorangegangene Konferenz oder die Expertentagung die Vorlage der Unterlagen unmittelbar während der Durchführung der ordentlichen Konferenz nicht vorsieht .

TEIL III

ARBEITSABLAUF DER KONFERENZ

Artikel 11

Die Konferenz kann stattfinden, wenn die Führungskräfte oder deren Bevollmächtigte, welche die Schifffahrten aller Donauländer vertreten, der Konferenz beiwohnen.

Die Konferenz kann auch dann stattfinden, wenn ihr die Mindestzahl der Schifffahrten beiwohnt, welche die Beschlussfassung gemäß Artikel 39 der Ordnung ermöglicht.

Artikel 12

Vor der offiziellen Konferenzeröffnung beruft der Vorsitzende eine Delegationsleitersitzung ein. An ihr nehmen die Delegationsleiter der Vertragsbeteiligten sowie der Konferenzsekretär teil.

Die Delegationsleiterversammlung, die vom Vorsitzenden der Konferenz geleitet wird, behandelt den vom Konferenzsekretär ausgearbeiteten Entwurf der Tagesordnung, legt das Arbeitsprogramm der Konferenz vor, schlägt die Vorsitzenden der Arbeitsgruppe und der Redaktionsgruppe vor.

Artikel 13

Auf der ersten Plenarsitzung können Änderungsvorschläge zu der auf der Delegationsleiterversammlung abgestimmten Tagesordnung der Konferenz und ihrem Arbeitsablauf unterbreitet werden.

Artikel 14

Auf der ersten Plenarsitzung werden die Tagesordnung und das Arbeitsprogramm der Konferenz bestätigt, die Arbeitsgruppe und die Redaktionsgruppe der Konferenz festgesetzt, die Vorsitzenden der Arbeitsgruppe und der Redaktionsgruppe bestätigt, andere organisatorische Fragen, die mit der Durchführung der Konferenz zusammenhängen

beschlossen und der Bericht des Konferenzsekretärs über die im Zeitabschnitt zwischen den Konferenzen geleistete Arbeit entgegengenommen.

Artikel 15

Jede stimmberechtigte Delegation kann zu einer bestimmten Frage, die behandelt wird, einen Antrag hinsichtlich der Unterbrechung oder Einstellung der Debatten über die zu behandelnden Fragen, der zeitweiligen Aufhebung der Sitzung stellen. Beschlüsse zu solchen Anträgen werden unverzüglich und mehrheitlich gefasst.

Artikel 16

Anträge sowie Berichtigungen zu diesen, die zur Konferenzbehandlung eingebracht wurden, können auf der Sitzung jederzeit bis zum Augenblick der Beschlussfassung zurückgezogen werden.

TEIL IV

DER VORSITZENDE

Artikel 17

Die Leitung der Konferenz obliegt dem Vorsitzenden, der in der Regel der Delegationsleiter der veranstaltenden Donauschiffahrt ist oder eine stellvertretende Person.

Wenn der Vorsitzende keine Möglichkeit hat, den Konferenzsitzungen beizuwohnen, werden seine Funktionen stellvertretend von einem Delegationsmitglied der veranstaltenden Donauschiffahrt erfüllt, worüber der Vorsitzende die anderen Delegationen in Kenntnis setzt.

Artikel 18

Der Konferenzvorsitzende oder die Person, die seine Funktion erfüllt, eröffnet und schließt die Konferenz, schlägt die Konferenzfolge vor, steuert den Ablauf der Plenarsitzungen und der Delegationsleiterversammlungen und sorgt gleichfalls für die Einhaltung der vorliegenden Ordnung. Er hat das Recht, den Delegationen das Wort zu erteilen und nötigenfalls nach vorangehender Mahnung zu entziehen.

TEIL V

DER KONFERENZSEKRETÄR

Artikel 19

Die Konferenz nominiert auf Vorschlag der Donauschiffahrt, welche die nachfolgende Konferenz veranstaltet, einen Mitarbeiter von dieser Schiffahrt zum Konferenzsekretär.

Der Konferenzsekretär führt seine Aufgaben vom Zeitpunkt der Arbeitsbeendigung der Konferenz, auf der er bestellt wurde, bis zur Beendigung der folgenden ordentlichen Konferenz aus.

Artikel 20

Die Rechte und Pflichten des Konferenzsekretärs sind:

1. die ihm durch die Konferenz erteilten Aufträge auszuführen und den Mitgliedern die Arbeitsergebnisse mitzuteilen;
2. vier Monate vor dem vorläufigen Termin der Konferenzeinberufung allen Delegationen, die bei der Konferenzarbeit mitwirken den Zeitraum, den Durchführungsort der folgenden Konferenz und die vorläufige Tagesordnung mitzuteilen;
3. spätestens zwei Monate vor der Konferenzeinberufung allen Delegationen die Konferenzeinladung mit Angabe des genauen Zeitpunktes und Durchführungsortes der Konferenz sowie den Entwurf der Tagesordnung zu übersenden;
4. von den Donauschiffahrten, die der Tagesordnung entsprechend bei der Konferenz Berichtstatter (Ausarbeiter) sind, die Aussendung der entsprechenden Unterlagen an alle Donauschiffahrten anzufordern;
5. rechtzeitig allen Schiffahrten, Teilnehmer an der Konferenz die entsprechenden Konferenzunterlagen zu überlassen;
6. nötigenfalls alle Schiffahrten, Vertragsmitglieder und Beobachter zu einer Expertentagung im Vorfeld der Konferenz (falls die vorangegangene Konferenz darüber entschieden hat) einzuladen;
7. die Pflichten, welche gemäß der Schiedsordnung der Austragung von Streitigkeiten zwischen den Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen vorgesehen sind, wahrzunehmen;
8. die organisatorische Arbeit zur Vorbereitung der Konferenz auszuführen und ihre Durchführung zu gewährleisten;
9. den Konferenzvorsitzenden, die Arbeits- und Redaktionsgruppe bei ihrer Arbeit zu unterstützen und der Plenarsitzung und den Delegationsleitern der Schiffahrten – Vertragsbeteiligten das Konferenzprotokoll vorzulegen;
10. in der Plenarsitzung über die geleistete Arbeit zu berichten;
11. die Anfertigung der erforderlichen Anzahl von Protokollabschriften zu gewährleisten;
12. nach Abstimmung mit den Delegationsleitern den Vertretern der Presse, des Rundfunks, des Fernsehens usw. eine Information über die Konferenzarbeit zu übergeben;
13. seine Verpflichtungen gemäß Bestimmungen des Abschnittes VII der vorliegenden Ordnung zu erfüllen.

TEIL VI

ARBEITSGRUPPE

Artikel 21

Die Konferenz bildet eine Arbeitsgruppe zur Behandlung der einzelnen Tagesordnungspunkte und zur Vorbereitung der Vorschläge für die Entscheidungen der Konferenz.

Die Arbeit der Arbeitsgruppe leitet ihr Vorsitzender.

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe hat bei Ausführung seiner Funktionen gemäß Artikel 18 der vorliegenden Ordnung dieselben Rechte und Pflichten wie der Konferenzvorsitzende.

Artikel 22

Nur Mitglieder des entsprechenden Abkommens sind berechtigt, an der Erörterung dieses Bratislavaer Abkommens teilzunehmen.

Artikel 23

Den Sitzungen der Arbeitsgruppe können neben den Delegationen, Mitgliedern der Bratislavaer Abkommen, auch Vertreter anderer Organisationen und Firmen, die an der Konferenzarbeit teilnehmen, als Beobachter beiwohnen.

Artikel 24

Ausgehend von den von der Konferenz vorgeschriebenen Terminen legt die Arbeitsgruppe ihre Arbeitsabläufe selbst fest.

Artikel 25

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe oder ein speziell ernannter Berichterstatter informiert die Plenarsitzung der Konferenz über die Ergebnisse der geleisteten Arbeit.

Artikel 26

Wenn es der Arbeitsgruppe bei der Erörterung der Fragen nicht gelingt, eine einheitliche Auffassung zu erreichen, kann der Vorsitzende mit Einverständnis der Delegierten dem Konferenzvorsitzenden vorschlagen, eine Delegationsleitersitzung der Vertragsbeteiligten einzuberufen.

An dieser Sitzung beteiligen sich die Delegationsleiter der Vertragsbeteiligten nötigenfalls mit anderen Delegationsmitgliedern, der Konferenzsekretär, der Vorsitzende der Arbeitsgruppe sowie der Vorsitzende der Redaktionsgruppe. Die Ergebnisse der Delegationsleitersitzung werden vom Vorsitzenden der Arbeitsgruppe der Plenarsitzung mitgeteilt.

TEIL VII

EXPERTENTAGUNG

Artikel 27

Die Tagungen der Experten – Vertreter der Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen, werden im notwendigen Fall von der Konferenz einberufen.

Beobachter können entsprechend dem Artikel 8 der vorliegenden Ordnung an der Arbeit der Expertentagungen teilnehmen.

Die Anzahl der Expertentagungen, die veranstaltende Schifffahrt, die Tagesordnung und die Durchführungstermine werden von der Konferenz festgelegt.

Die Ergebnisse der auf der Expertentagung erörterten Fragen haben für die Konferenz empfehlenden Charakter.

Artikel 28

Die Expertentagung findet auf Einladung des Veranstalters statt, der spätestens zwei Monate vor dem vorgesehenen Termin den anderen Schifffahrten, Mitglieder des Vertrages, den Zeitraum und den Tagungsort für die Expertentagung mitteilt.

Artikel 29

Den Vorsitz auf der Expertentagung führt ein Delegationsmitglied der die Expertentagung veranstaltenden Donauschifffahrt.

Artikel 30

Das Durchführungsprogramm der Tagung wird in der ersten Sitzung angenommen und gleichfalls – zur Anfertigung des Protokollentwurfes – eine Redaktionsgruppe gebildet.

Artikel 31

Die Expertentagung verfasst ein Protokoll über Ergebnisse der Arbeit, dessen Original von Delegationsleitern in der im Artikel 44 der vorliegenden Ordnung vorgesehenen Reihenfolge unterzeichnet wird. Das Originale wird dem Depositär – der Schifffahrt SPaP – zur Verwahrung übergeben.

Der Konferenzsekretär und die an der Arbeit der Tagung teilnehmenden Delegationen erhalten Kopien dieses Protokolls. Das Protokoll der Expertentagung wird den Donauschifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen, deren Vertreter an der Expertentagung nicht teilgenommen haben, zugesandt.

Artikel 32

Der Vorsitzende der Expertentagung hat bei der Erfüllung seiner Funktion dieselben Rechte und Pflichten wie der Konferenzvorsitzende entsprechend Artikel 18 der vorliegenden Ordnung.

TEIL VIII

REDAKTIONSGRUPPE

Artikel 33

Zur Vorbereitung des Protokolls und der Konferenzunterlagen wird aus den Delegationen der Vertragsbeteiligten eine Redaktionsgruppe gebildet. Die Arbeit der Redaktionsgruppe wird von dem Vorsitzenden der Redaktionsgruppe geleitet.

Der Vorsitzende der Redaktionsgruppe hat bei Erfüllung seiner Funktionen dieselben Rechte und Pflichten wie der Konferenzvorsitzende gemäß Artikel 18 der vorliegenden Ordnung.

Artikel 34

Die die Konferenz oder die Expertentagung veranstaltende Schifffahrt sorgt für die technische Ausstattung zur Ausführung der Schreibarbeit und Vervielfältigung der Unterlagen unter Leitung des Vorsitzenden der Redaktionsgruppe.

TEIL IX

KONFERENZBESCHLÜSSE

Artikel 35

Die Konferenzbeschlüsse werden unter Berücksichtigung der Bestimmung des Artikels 5.1.2 des Vertrages angenommen:

1.1. einstimmig von allen anwesenden Schifffahrten und ohne das Recht zur Stimmenthaltung bei der Behandlung des Vertrages über die Zusammenarbeit zwischen den Donauschifffahrten, einschließlich Anlagen dazu. Bei der Behandlung der Fragen über den Ausschluss aus dem Vertrag nimmt die betroffene Schifffahrt nicht an der Abstimmung teil;

1.2. mehrheitlich jedoch nicht weniger als 7 Stimmen bei allen anderen Fragen, die von der Direktorenkonferenz behandelt werden.

2. Jeder Beteiligte des Vertrages kann seine besondere Meinung in das Konferenzprotokoll aufnehmen.

Artikel 36

Die Vertragsbeteiligten eines Landes bilden eine Gruppe und haben nur eine Stimme. Dabei verfügt innerhalb einer Landesgruppe diejenige Schifffahrt über das Dirimierungsrecht, welche zu den Begründern der Bratislavaer Abkommen gehört oder länger ein Mitglied der Bratislavaer Abkommen ist.

Artikel 37

Die gefassten Beschlüsse sind für alle Schifffahrten, Vertragsbeteiligten bindend mit der Ausnahme der assoziierten Mitglieder des Vertrages; diese werden von den Beschlüssen zu den Abkommen, die sie nicht unterzeichnet haben, nicht betroffen.

Artikel 38

Die Konferenzbeschlüsse treten mit 1. Jänner des folgenden Jahres in Kraft, wenn in den Beschlüssen der Konferenz nichts anderes vorgesehen ist.

Artikel 39

Der in den Artikeln 35 und 36 der vorliegenden Ordnung vorgesehene Modus der Beschlussfassung gilt ebenfalls für die Expertentagung.

TEIL X

ARBEITSSPRACHEN

Artikel 40

Die Arbeitssprachen der Konferenz sind Russisch und Deutsch. Jede Delegation sorgt für die Übersetzung ihrer Reden und Unterlagen in eine der Arbeitssprachen. Das Protokoll und die Schriftstücke der Konferenz werden in Russisch abgefasst.

TEIL XI

WIMPEL UND EMBLEM DER KONFERENZ

Artikel 41

Die Konferenz hat Wimpel und Emblem – Symbole der Zusammenarbeit der Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen.

Artikel 42

Der Konferenzwimpel ist ein Erkennungszeichen der Vorsitzenden der Konferenzen, der Arbeitsgruppe und Expertentagungen in der Zeit der Durchführung der entsprechenden Sitzungen.

Artikel 43

Das Emblem der Konferenz ist ein Erkennungszeichen aller Publikationen, die unter der Ägide der Konferenz herausgegeben werden.

Das Emblem der Konferenz scheint auch auf dem Papier auf, welches vom Konferenzsekretär während seiner Tätigkeit als Sekretär benützt wird. Das Emblem wird auf den Schriftstücken der Schifffahrten – Veranstalter der nächsten Direktorenkonferenz unterhalb des normalen Eindrucks gesetzt.

TEIL XII

PROTOKOLL DER KONFERENZ

Artikel 44

Das Konferenzprotokoll wird in einem Exemplar angefertigt und von den Delegationsleitern der Vertragsbeteiligten oder deren Bevollmächtigten unterzeichnet.

Artikel 45

Das Original des Konferenzprotokolls wird dem Depositär – der Schifffahrt AG SPaP – zur Verwahrung übergeben.

Die Protokollkopien werden den Delegationen am Tag der Unterzeichnung des Protokolls überreicht.

Den der Konferenz bzw. der Expertentagung beiwohnenden Beobachtern wird auf ihren Wunsch eine Kopie des Protokolls ausgehändigt.

Die bestätigten Kopien des Protokolls werden von dem Depositär an alle dieses Protokoll unterzeichnenden Schifffahrten übersandt.

Anlage 2
Zum Vertrag über die Zusammenarbeit zwischen den Donauschiffahrten,
Mitglieder der Bratislavaer Abkommen

KLASSIFIKATOR DER FRAGEN
DER DIREKTORENKONFERENZ DER DONAUSCHIFFFAHRTEN

Gruppe I.

Allgemeine Bedingungen der Zusammenarbeit zwischen den Donauschiffahrten

1. Vertrag über die Zusammenarbeit zwischen den Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen.
2. Ordnung der Organisation und Durchführung der Direktorenkonferenz der Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen.
3. Ordnung der Austragung von Streitigkeiten zwischen den Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen.
4. Klassifikation der Fragen der Direktorenkonferenz der Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen.
5. Beitritt der Schiffahrten zum Vertrag über die Zusammenarbeit und Austritt aus dem Vertrag, Statusänderungen der Schiffahrten, Mitglieder des Vertrages.
6. Zusammenarbeit zwischen den Schiffahrten und internationalen und nationalen Organisationen und Unternehmen in Interessen der Donauschiffahrt.
7. Organisatorische Fragen der Durchführung der Direktorenkonferenzen und Expertentagungen.

Gruppe II

Kommerzielle Bedingungen der Zusammenarbeit zwischen den Donauschiffahrten.

1. Abkommen über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im Güterverkehr.
 - 1.1. Verantwortung für die Behandlung der Flotte.
 - 1.2. Organisation der Tallyman-Zählung von Gütern.
 - 1.3. Muster der Dokumente.
 - 1.4. Donauregeln der Haverie-Grosse von 1990.
2. Abkommen über die Grundprinzipien der Tarifpolitik (Frachtpolitik) und Zusammenarbeit bei den Donaugütertransporten .
3. Abkommen über die gegenseitige Remork und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien.
 - 3.1. Text des Abkommens.
 - 3.2. Kilatwert.

3.3. Streckenkoeffizienten, Koeffizienten der Umrechnung der Remorkleistung in Kilat, Normen der täglichen durchschnittlichen Geschwindigkeit der Bugsierschiffe.

3.4. Muster der Dokumente.

4. Abkommen über die gegenseitige Agentierung von Fahrzeugen in den Donauhäfen.

4.1. Text des Abkommens.

4.2. Sätze der Agentierungsentgelte.

5. Abkommen über die Beförderung von Großraumcontainern im internationalen Verkehr auf der Donau.

6. Musterabkommen über die Übernahme, Übergabe, Betreuung und Bewachung von unbemannten Fahrzeugen in den Lade- und Löschhäfen.

7. Gebühren und Entgelte in den Donauhäfen.

7.1. Obligatorische Schiffsgebühren.

7.2. Entgelte für Dienstleistungen.

7.3. Vereinheitlichung von Gebühren und Entgelten.

Gruppe III

Organisation der Beförderungen und der Arbeit der Flotte

1. Progressive Formen der Organisation der Beförderung und der Arbeit der Flotte.

2. Formen der Zusammenarbeit zwischen den Schiffahrten in der internationalen Schifffahrt.

3. Gegenseitige Bebunkerung von Schiffen.

4. Sonderregeln der Beförderung von gefährlichen Gütern (ADN u.a.).

Gruppe IV

Technischer Betrieb der Flotte und Schiffsreparaturen

1. Abmessungen und Gewichtsäquivalente der Schiffe.

2. Standardisierung der Flotte, Umrüstung der Flotte, Testierung von Schiffssystemen und Einrichtungen u.a.

3. Abkommen über die gegenseitige Durchführung der Reparatur an Fahrzeugen der Donauschiffarten.

Gruppe V

Publikationen von DKDS - Dokumenten

1. Bratislavaer Abkommen.

2. Sammelband Donauhäfen

3. Sammelband der Hauptabmessungen von Bug- und Heckausbildungen der Sektionen und Schubschiffen der Donauschiffarten.

4. Nachschlageband für den Donaukapitän.

Gruppe VI Information

1. Information der internationalen Organisationen, Unternehmen und Landesbehörden.

1.1 Donaukommission.

1.2. ISU „Interlighter“

1.3. Landesbehörden und Schifffahrtsunternehmen.

2. Informationen über Kanalverbindungen und Schifffahrt auf den europäischen Flüssen.

2.1. Kanalverbindungen der Donau.

2.2 Die Schifffahrt auf den europäischen Flüssen.

Anlage 3

Zum Vertrag über die Zusammenarbeit zwischen den Donauschiffarten,
Mitglieder der Bratislavaer Abkommen

SCHIEDSORDNUNG FÜR DIE AUSTRAGUNG VON STREITIGKEITEN ZWISCHEN
DEN DONAUSCHIFFFAHRTEN, MITGLIEDER DER BRATISLAVAER ABKOMMEN

Artikel 1 Geltungsbereich

1. Die vorliegende Bestimmung gilt für Streitigkeiten, welche zwischen den Schiffahrten:

1.1. Mitglieder des Vertrages über die Zusammenarbeit der Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen;

1.2. Mitglieder der Bratislavaer Abkommen

entstehen.

2. Jene Streitigkeiten, die mit der Einhaltung der Bestimmungen der im Pkt. 1 des vorliegenden Artikels genannten Dokumenten, verbunden sind.

Artikel 2 Gründung und Sitz des Schiedsgerichtes

1. Das Schiedsgericht wird zum Zwecke der Austragung von den im Art. 1 der vorliegenden Schiedsordnung genannten Streitigkeiten einberufen.

2. Die Prinzipien der Gründung des Schiedsgerichtes sind:

2.1. Jede Donauschiffahrt, Mitglied des Vertrages über die Zusammenarbeit, nominiert für das Schiedsgericht einen Vertreter, der ausreichende Qualifikation für die Behandlung der Fragen, welche unter Kompetenz des Schiedsgerichtes fallen, besitzt.

2.2. Falls einzelne Schiffahrten keine Vertreter zum Schiedsgericht nominieren, kann dieses nur dann zusammentreten, wenn die Mindestzahl der Schiedsrichter, welche im Artikel 5.4 der vorliegenden Schiedsordnung festgelegt wird, daran teilnimmt.

2.3. Die Schiedsrichter werden von jeder Schiffahrt für eine dreijährige Zeitperiode ernannt, wobei sie wiederbestellt werden können.

2.4. Falls ein Schiedsrichter die Ausführung seiner Pflichten verweigert, oder wenn es aus objektiven von einem Schiedsrichter nicht abhängenden Gründen für ihn unmöglich ist, diese Pflichten zu erfüllen oder wenn die nominierende Schiffahrt diesen Schiedsrichter zurückruft, ist diese Schiffahrt verpflichtet, für das Schiedsgericht eine andere Person, die den Bedingungen des Punktes 2.1. des vorliegenden Artikels entsprechen soll, zu nominieren.

2.5. Das Schiedsgericht ist ein periodisch arbeitendes Gremium.

3. Das Schiedsgericht hat seinen Sitz in Budapest.

Artikel 3 Einberufung des Schiedsgerichtes

1. Bei Entstehung von Streitigkeiten treffen die Schifffahrten Maßnahmen zur friedlichen Austragung der zwischen ihnen entstandenen Streitigkeiten und zwar auf dem Korrespondenzwege oder auf dem Wege der direkten Verhandlungen.
2. Bringt der Versuch einer friedlichen Austragung der Streitigkeit kein positives Ergebnis, so informiert die klagende Schifffahrt schriftlich den Konferenzsekretär und in Kopie die beklagte Schifffahrt über die Entstehung eines Streitfalles und ersucht den Sekretär um Einberufung des Schiedsgerichtes.

In diesem Schriftstück werden die beklagte Schifffahrt, Sachverhalt, Ausmaß des Schadens, Höhe der Ansprüche sowie andere Umstände, welche nach der Meinung des Klägers Einfluss auf den Schiedsspruch ausüben können, angeführt.

3. Diesem Schriftstück legt die klagende Schifffahrt eine Bankanweisung an die MAHART DUNA-CARGO bei, wobei die zu überweisende Summe 2% der Forderungen, jedoch nicht weniger als € 16.000,- beträgt.
4. Als Beginn des Schiedsverfahrens gilt das Datum des Erhaltes der Klage von dem Beklagten.
5. Die Organisation der Schiedsgerichtsverhandlung obliegt der MAHART DUNA-CARGO. Für die Sitzungen des Schiedsgerichtes stellt die MAHART DUNA-CARGO Räumlichkeiten zur Verfügung, engagiert eine Schreibkraft, organisiert für das Schiedsgericht Nachrichtenmittel, Kopiergeräte, Bürozubehör.
6. Der Konferenzsekretär hat innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt der Klage mit MAHART DUNA-CARGO den Termin für die Einberufung des Schiedsgerichtes zu vereinbaren.
7. Spätestens 10 Tage nach Vereinbarung des Termins für die Schiedsgerichtsverhandlung informiert der Konferenzsekretär per FAX (Telex) alle Schiedsrichter über das Datum der Einberufung des Schiedsgerichtes und übermittelt eine Kopie der Klagschrift.
8. An der Arbeit des Schiedsgerichtes nehmen nicht die Schiedsrichter, welche den Kläger oder den Beklagten vertreten, teil, ebenfalls sind von der Teilnahme an den Verhandlungen die Schifffahrten ausgenommen, welche die Länder des Klägers oder des Beklagten vertreten.
9. Die Kandidatur eines Schiedsrichters kann vor Beginn der Verhandlung von einer der streitenden Parteien abgelehnt werden, wenn dieser Schiedsrichter (oder die Schifffahrt, welche er vertritt) die den Gegenstand des Schiedsverfahrens bildende Verletzung bewirkt oder daran mitgewirkt hat oder in irgendeiner Form an ihr beteiligt war.

Artikel 4 Verfahren

1. Das Verfahren wird von dem Schiedsgericht nach freiem Ermessen bestimmt.

Zu der Sitzung des Schiedsgerichtes werden die Vertreter der streitenden Parteien eingeladen.

Während der ersten Sitzung wählen die Schiedsrichter aus ihrer Mitte einen Obmann.

2. Das Schiedsgericht kann von dem Beklagten und/oder Kläger zusätzliche Unterlagen, die mit dem Streit zusammenhängen, zusätzlich zu denjenigen, die bereits vorgelegt wurden, verlangen. Außerdem hat das Gericht als Regel die Parteien anzuhören.

3. Erscheint eine Partei vor dem Schiedsgericht nicht, verweigert sie die Vorlage von verlangten Unterlagen oder entfernt sie sich von der Verhandlung, so werden die Verhandlungen in Abwesenheit dieser Partei geführt. Das Schiedsgericht fällt in diesem Fall den Schiedsspruch aufgrund des ihm vorliegenden Beweismaterials.

4. Erscheinen beide Parteien bei den Verhandlungen nicht, so wird das Verfahren eingestellt und die Gerichtskosten hat der Kläger zu tragen.

5. Das Gericht kann stattfinden, wenn an den Schiedsverhandlungen mindestens 3 Schiedsrichter teilnehmen. Die Schiedsrichter dürfen nicht die Abstimmung verweigern.

Das Schiedsgericht entscheidet mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Obmannes. Der Schiedsspruch enthält das Ergebnis der Abstimmung.

6. Der Schiedsspruch ist schriftlich auszufertigen und von Obmann und Schiedsrichtern zu unterschreiben. Der unterschriebene Schiedsspruch ist den Prozessparteien und in Kopie dem Konferenzsekretär auszuhändigen oder innerhalb von zwei Tagen per FAX (Telex) zu übermitteln. Im Schiedsspruch ist die Frist der Erfüllung angegeben.

7. Die Entscheidung des Schiedsgerichtes ist für alle Parteien endgültig und kann nicht beeinsprucht werden.

Artikel 5 Kosten des Schiedsverfahrens

1. Gleichzeitig mit dem Spruch zum Sachverhalt gibt das Schiedsgericht die Verfahrenskosten, welche zwischen dem Kläger und Beklagten je nach dem Schuldgrad aufgeteilt werden, bekannt.

2. Die Kosten des Schiedsverfahrens beinhalten:

2.1. tatsächliche nachweisbare Barauslagen für die Vorbereitung und Organisation des Verfahrens seitens MAHART DUNA-CARGO;

2.2. Honorare für jeden Schiedsrichter, welche nach folgender Skala ermittelt werden:

- bei Klageanspruch bis € 96.200 - 2% der Klagesumme, jedoch nicht weniger als € 650;
- bei Klageanspruch von € 192.350 – 385.00 - € 2.900 plus 1% von der Klagesumme, welche € 192.350 übersteigt;
- bei Klageanspruch von € 385.000 – 769.400 - € 4.810 plus 1% von der Klagesumme , welche € 385.000 übersteigt;

- bei Klageanspruch von € 769.400 beträgt die Honorare € 8.660 plus 0,5% von der Klagesumme, welche € 769.400 übersteigt.

2.3. Honorare für eingeladene Sachverständige, welche von der interessierten Partei bezahlt wurden und nach Entscheidung des Schiedsgerichtes dieser Partei ersetzt werden;

2.4. Tagesdiäten, Hotel- sowie Reisekosten für Obmann und Schiedsrichter, Sachverständige, Zeugen sowie Vertreter der streitenden Parteien je nach Entscheidung des Schiedsgerichtes;

2.5. Sonstige Kosten, welche im Zusammenhang mit Schiedsverfahren entstehen, falls solche anfallen.

Artikel 6 Sanktionen

1. Für die Nichterfüllung des Schiedsspruches innerhalb von festgelegten Fristen zahlt die schuldige Partei für jeden Verzugstag ein Strafgeld in Höhe von 0,05% von der am Zahltag fälligen Summe. Dasselbe gilt für die Summen, welche im Zusammenhang mit dem Schieds- oder Gerichtsspruch stehen.

2. Wird dem Schiedsspruch keine Folge geleistet, kann die Partei, der die Entschädigung zugesprochen wurde, von dem Rechtsweg Gebrauch machen.

Artikel 7 Information für die Direktorenkonferenz

1. Der Konferenzsekretär informiert die ordentliche Direktorenkonferenz über den Sachverhalt des stattgefundenen Schiedsverfahrens und über den gefallenen Schiedsspruch.

2. Die Direktorenkonferenz nimmt den Sachverhalt in das Protokoll der Konferenz auf.

3. Je nach Entscheidung des Schiedsgerichtes kann die Konferenz zusätzliche Sanktionen gegen die Schifffahrt, welche die Bratislavaer Abkommen systematisch verletzt, anwenden. Diese Sanktionen können sein:

3.1. Ausschluss aus allen oder einzelnen Bratislavaer Abkommen;

3.2. Verweigerung der Remorkdienstleistungen;

3.3. Einschränkung der Dienstleistungen in den Donauhäfen;

3.4. andere Sanktionen, welche nach Beschluss der Direktorenkonferenz angewendet werden.

ABSCHNITT II

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 (AD BRP)
 „RUBISHIPS“, Russe (RUBISHIPS)
 ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Wien)
 DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Regensburg)
 KROATISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT “DUNAVSKI LLOYD-SISAK” (DL)
 UNGARISCHE SCHIFFFAHRT GmbH „MAHART DUNA-CARGO“
 (MAHART DUNA-CARGO)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT NF „GIURGIU-NAV“ SA
 (CNF Giurgiu-NAV SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT CNFR „NAVROM“ SA GALATZ
 (CNFR NAVROM SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA“ SA
 (NFR-Drobeta SA)
 „SLOWAKISCHE DONAUSCHIFFFAHRT und HÄFEN“ AG (AG SPaP)
 UKRAINISCHE DONAUSCHIFFFAHRT OAG (AG UDP)
 SCHIFFFAHRTS AG „UKRRECHFLOT“
 (SAG UKRRECHFLOT)
 PRIVATE SCHIFFFAHRT „FST“, IZMAIL (FST)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (DD JRB)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „KRAJINA-PRAHOVO“ (RBK)
 Serbien und Montenegro, Prahovo

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 im eigenen Namen handelt und 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 Güterbeförderungsvertrages 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 bestimmter 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 sind 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 Partnerschifffahrten 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 Tallymanbescheinigung oder ein anderes Hauptdokument ausgefertigt und die Übernahme/Übergabe der verpackten Ladung und der Stückgüter vom Frachtführer bestätigt. Aufgrund der Tallymanbescheinigung 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 Tallymanbescheinigung 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 4) 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 behindernde 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 3 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 Schiffsagenten (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
€ 350,- für Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis 1.300 t
€ 430,- 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.**
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 Punkt 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, das 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, das 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.

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 € 320 - für ein Frachtstück und € 96,- 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 urchen 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 entbunden, 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 Schifffahrten 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 Schifffahrten, 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 Ende des Winterstandes – 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, einschließlic Veräußerung des Gutes nach dem Ablauf der Zahlungsfrist für die dem Frachtführer zustehenden von dem Beförderungsvertrag vorgesehenen Summen, falls die geltende Gesetzgebung des Landes der Ausübung des Pfandrechtes keine anderen 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.

Anlage 1
zum Abkommen über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen
im internationalen Güterverkehr auf der Donau

Warenabsender und seine Adresse

Warenempfänger und seine Adresse

FRACHTBRIEF Nr.

Benennung und Meldeadresse

Benennung der Schifffahrt

Schiff, Eigner

Die Güterbeförderung erfolgt aufgrund des geltenden Abkommens über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau (Bratislavaer Abkommen)

Zeichnen und Nummern

Bezeichnung des Gutes und Art der Verpackung

Anzahl der Frachtstücke

Masse brutto in kg

Volumen in cbm

Fracht- und Nebengebührenabrechnung

Tiefgang des Fahrzeuges
Durchschnitt in cm

Besondere Anmerkungen

Zahlungsvorschriften Ausstellungsort

Anlagen

Masse der Güter
Laut Tiefgang in kg

Plomben; Abdruck
und Nr.

Datum

Unterschrift Stempel

Anlage 2
zum Abkommen über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen
im internationalen Güterverkehr auf der Donau

Benennung der Schifffahrt

Tiefgangsprotokoll

Schiff

Lade-/Löschhafen

Datum

Tiefgang im Ladehafen in cm

Steuerbord

Bug

Mitte

Heck

Backbord

Durchschnittlicher
Tiefgang ... cm,

laut Ladetabelle des Schiffes...t

Anmerkungen

Frachtführer _____

Warenabsender _____

Datum _____

Tiefgang im Löschhafen in cm

Bug

Mitte

Heck

Steuerbord

Backbord

Durchschnittlicher
Tiefgang ... cm,

laut Ladetabelle des Schiffes...t

Anmerkungen

Frachtführer _____

Warenempfänger _____

Das Protokoll wird auf folgende Weise erstellt:

im Ladehafen - Schiff ohne Ladung sowie nach der Verladung;
im Löschhafen – Schiff mit Ladung so wie nach der Löschung.

Anlage 3

zum Abkommen über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen
im internationalen Güterverkehr auf der Donau

Lieferfristen für die Beförderung der Güter (in vollen Tagen)

Abschnitt	Entfernung in Kilometern	März, April, Oktober, November		Mai, Juni Juli, August September	
		Tal	Berg	Tal	Berg
Regensburg-Passau	153	2	4	2	2
Passau-Linz	91	2	3	1	2
Linz-Wien	206	3	4	2	3
Wien-Bratislava	61	1	2	1	1
Bratislava-Komarno	100	1	2	1	1
Komarno-Budapest	121	1	3	1	2
Budapest-Mohacs	200	2	3	1	2
Mohacs-Novi Sad	192	2	4	2	3
Novi Sad-Beograd	85	1	2	1	1
Beograd-Moldova veche	122	1	2	1	2
Moldova veche-T.- Severin	117	2	4	2	2
Turnu Severin-Lom	188	2	3	1	2
Lom-Somovit	135	1	2	1	2
Somovit-Russe/Giurgiu	114	1	2	1	1
Russe/Giurgiu-Cernavoda	194	2	3	1	2
Cernavoda-Galati/Reni	172	2	3	1	2
Galati/Reni-Izmail	81	1	2	1	2

Anlage 4
zum Abkommen über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen
im internationalen Güterverkehr auf der Donau

Normen für den natürlichen Gewichtsverlust

Güterbezeichnung	Verlustnorm, % der Gütermasse
Manganerz	2,0
Magnesia und andere chemische Rohstoffe in loser Schüttung	2,0
Zellstoff	2,0
Speisesalz	2,0
Gemüse und Obst, frisches	2,0
Frischfleisch	2,0
Leder und salzlakenkonvertierte Häute	2,0
Tabak	2,0
Kohle, Koks	1,5
Eisenerz	1,5
Zinkkonzentrat	1,5
Brennholz, Nutzholz, Holzkohle	1,5
Baustoffe mineralischen Ursprungs	1,5
Düngemittel:	1,5
in Gebinden	1,5
in loser Schüttung	2,0
Zement	1,5
Produkte pflanzlicher Herkunft	1,5
Fette	1,5
Fische, gesalzene	1,5
Hopfen	1,0
Baumrinde, Wurzeln	1,0
Wolle, ungewaschen	1,0
Gefrierfleisch	1,0
Sonstige Trockengüter, die bei der Beförderung einem Gewichtsverlust ausgesetzt sind	0,5
Tankgüter mit spezifischer Masse:	
bis 0,8 t/m ³	2,0
über 0,8 t/m ³	1,5

Anmerkungen:

1. Die genannten Normen sind Grenzwerte, die nur für Massengüter gelten.
2. Die Verlustnormen für unverpackte Güter, Schüttgüter und Flüssigladelungen, die während des Transportes umgeladen werden, erhöhen sich um 0,3 % für jede Umladung.

Anlage 5
zum Abkommen über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen
im internationalen Güterverkehr auf der Donau

Donauregeln für die Havarie-Grosse von 1990

Um eine Weiterentwicklung und Verbesserung der Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Güterbeförderung auf der Donau zu erreichen, vereinbarten die Schifffahrten

BULGARISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (AD BRP)
 „RUBISHIPS“, Russe (RUBISHIPS)
 ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Wien)
 DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Regensburg)
 KROATISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT “DUNAVSKI LLOYD-SISAK” (DL)
 UNGARISCHE SCHIFFFAHRT GmbH „MAHART DUNA-CARGO“
 (MAHART DUNA-CARGO)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT NF „GIURGIU-NAV“ SA
 (CNF Giurgiu-NAV SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT CNFR „NAVROM“ SA GALATZ
 (CNFR NAVROM SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA“ SA
 (NFR-Drobeta SA)
 „SLOWAKISCHE DONAUSCHIFFFAHRT und HÄFEN“ AG (AG SPaP)
 UKRAINISCHE DONAUSCHIFFFAHRT OAG (AG UDP)
 SCHIFFFAHRTS AG „UKRRECHFLOT“
 (SAG UKRRECHFLOT)
 PRIVATE SCHIFFFAHRT „FST“, IZMAIL (FST)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (DD JRB)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „KRAJINA-PRAHOVO“ (RBK)
 Serbien und Montenegro, Prahovo

Folgende Regeln hinsichtlich der Havarie-Grosse-Verteilung.

Diese Regeln stellen einen integrierenden Bestandteil des „Abkommens über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau“ dar und gelten für sämtliche Gütertransporte, falls die Beteiligten an der Havarie-Grosse nichts anderes vereinbart haben.

Regel 1: Allgemeine Bestimmungen

Unter Havarie-Grosse 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.

Die Havarie-Grosse wird zwischen dem Schiff, der Ladung und der Fracht entsprechend ihren Beitragswerten aufgrund der nachstehend angeführten Regeln aufgeteilt.

Regel 2 Stellvertretende Kosten

Die zusätzlichen Kosten, durch die in Havarie-Grosse vergütungsberechtigte Kosten vermieden worden sind, werden in Havarie-Grosse bis zur Höhe des Betrages der so ersparten Kosten vergütet.

Von diesen Kosten werden jene Kosten abgezogen, die bei normalem Verlauf der Reise entstanden wären.

Regel 3 Ausschluss der Folgeschäden und indirekten Kosten

Nur solche Verluste, Schäden und Kosten, die die direkte Folge einer Havarie -Grosse-Maßnahme sind, werden in Havarie-Grosse vergütet.

Verluste oder Schäden, die durch Verzögerung während oder nach der Fahrt entstanden sind, wie Verluste infolge Wechselkursschwankungen, Marktpreisverluste usw. sowie andere Folgeschäden werden in Havarie-Grosse nicht zugelassen.

Regel 4 Havarieverschulden

Die Havarie-Grosse-Verteilung wird auch dann vorgenommen, wenn das Ereignis, das zur Havarie -Grosse geführt hat, auf das Verschulden eines oder mehrerer Beteiligten zurückzuführen ist.

Das Recht auf Geltendmachung eines Anspruches der Beteiligten an der Havarie -Grosse gegen die schuldige Seite in Verbindung mit den Schäden und Kosten geht jedoch nicht verlustig.

Regel 5 Beweislast

Der Beweis, dass Verluste und Kosten in Havarie-Grosse zu vergüten sind, ist von demjenigen zu erbringen, der ihre Vergütung in Havarie-Grosse geltend macht.

Regel 6 Vergütungen der Bergungskosten

6.1 Den sich gegenseitig hilfeleistenden Schiffen der Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen, werden bei Havarie-Grosse die Kosten entsprechend den Bestimmungen und Tarifsätzen des Abkommens über Remork, Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien und Agentierung (zweiter Abschnitt, Anlage 5) vergütet; dabei wird für die Bugsierschiffsarbeiten der Koeffizient 3,0 zum Stundensatz angewendet.

6.2 In den anderen Fällen werden die Kosten, die von den Parteien zur Rettung aufgewendet wurden, aufgrund eines Vertrages oder einer anderen Form, in Havarie-Grosse in jenem Ausmaß übernommen, in dem der Rettungsvorgang zum Zweck der Sicherung des Vermögens vor einer gemeinsamen Gefahr vorgenommen wurde.

6.3 In Havarie-Grosse werden Schäden ersetzt, die am hilfeleistenden Schiff entstanden (Inventarverluste, Kosten für die Reparatur der Schäden u.a.) und in einem entsprechenden Protokoll festgehalten sind sowie Schäden, die im Zusammenhang mit der Außerbetriebnahme des Schiffes stehen.

6.4 Diese Regel ist auch dann uneingeschränkt anwendbar, wenn die hilfeleistenden und hilfeschuchenden Schiffe demselben Schiffseigner gehören oder von diesem gechartert wurden.

Regel 7: Leichterung von Schiffen

Wenn das Schiff als Folge der Havarie, Opferung oder anderen außerordentlichen Umständen gezwungen ist die Ausladung der Ware (Leichterung) mit einer weiteren Lagerung des Gutes vorzunehmen, so werden in Havarie-Grosse vergütet:

1. Kosten für die Ausladung der Ware aus dem Schiff, die Lagerung und das Rückladen der aus dem Schiff ausgeladenen Güter in dasselbe Schiff.
2. Mietkosten für das Leichterfahrzeug.
3. Verluste und Kosten für die Reparatur der Schäden, die dem Leichterfahrzeug zugefügt worden sind sowie Verluste, die mit der Außerbetriebsetzung dieses Fahrzeuges im Zusammenhang stehen.
4. Schäden, die während der Leichterung auf dem havarierten Schiff entstanden sind.
5. Schäden und Kosten, die mit dem Verlust und der Beschädigung des Gutes während der Ausladung, Lagerung oder Einladung zusammenhängen.
6. Prämien, die den Versicherern für die Zusatzversicherung bezahlt wurden.

Regel 8: Nothafen

8.1 In Havarie-Grosse werden Kosten vergütet, die infolge von Hochwasser, Eisgang, unerwarteter und rascher Wasserspiegelabsenkung entstehen oder die mit der Notwendigkeit des Aufsuchens eines Nothafens, dem Einlaufen in den Hafen und dem Auslaufen vom Hafen, etwaige Remork miteingeschlossen, der Aufenthalt, der Bewachung des beladenen Schiffes und gleichfalls mit den Hafengebühren in Verbindung stehen.

Analog dazu werden jene Kosten ersetzt, die dadurch entstehen, dass das beladene Schiff gezwungen ist in den Ladehafen zurückzukehren.

8.2 Falls das Schiff notgedrungen von einem Nothafen in einen anderen zwecks Durchführung der Reparaturen fährt, findet der Punkt 1 dieser Regel Anwendung. Die Kosten, die mit der Überfahrt zusammenhängen, einschließlich der provisorischen Reparatur und der Remork, sind in Havarie-Grosse zu berücksichtigen.

8.3 Wenn im Nothafen ein für einen anderen Hafen bestimmtes Gut ausgeladen wird, hat dieses Gut zur Havarie-Grosse so beizutragen, als ob es bis zum Zeitpunkt des Auslaufens vom Hafen im Schiff geblieben wäre. Wenn jedoch im Nothafen die gesamte Ladung aus dem Schiff ausgeladen wird, endet die Zulassung der Havarie-Grosse-Kostenvergütung mit der vollständigen Löschung der Ladung.

8.4 Falls Hochwasser oder Eisgang nach dem Einlaufen des beladenen Schiffes in den Löschhafen eintritt und das Schiff gezwungen ist diesen Hafen vor Beendigung der Entladevorgänge zu verlassen und einen anderen sicheren Hafen aufzusuchen, so gilt dieser zweite Hafen als Nothafen.

8.5 Wenn das Schiff aufgrund des Hochwassers oder Eisganges gezwungen ist nach der Löschung des für diesen Hafen bestimmten Gutes im Hafen zu verbleiben, gilt dieser Hafen als Nothafen nur für jene Güter, die für einen anderen Hafen bestimmt sind.

8.6 Falls das Schiff in der Lage ist den Hafen selbständig zu verlassen, werden die damit in Verbindung stehenden Kosten nicht ersetzt.

Regel 9: Maschinenschaden

In Havarie-Grosse werden Schäden ersetzt, die durch Überbeanspruchung der Maschinen entstanden sind, gleichfalls Schäden an Ruderanlage, Antriebsanlage, Schleppgeschirr sowie in anderen Einrichtungen und Mechanismen; dabei stehen die Schäden in Verbindung mit den Bemühungen, das Schiff flott zu machen.

Regel 10: Absichtliche Strandung und Versenkung

Zur Havarie-Grosse gehören Schäden, die dem Schiff oder der Ladung durch absichtliche Strandung, um das Sinken des Schiffes abzuwenden, oder durch das absichtliche Versenken zugefügt werden.

Regel 11: Feuer an Bord

In Havarie-Grosse werden Schäden zugelassen, die dem Schiff und/oder der Ladung durch Wasser oder auf andere Weise zugefügt werden, einschließlich Strandung oder Versenkung des brennenden Schiffes. Es wird jedoch keine Vergütung gewährt für Schäden, die durch Rauch oder Erhitzung, auf welche Weise auch immer, entstanden sind.

Regel 12: Hebung eines gesunkenen Schiffes

Wenn das Schiff im Falle einer Havarie gesunken ist oder zum Sinken gebracht worden ist, werden die Kosten und Ladung in Havarie-Grosse vergütet.

Regel 13: Schiffsverbände

13.1 Als Schiffsverband im Sinne vorliegender Regeln gilt eine Zusammenstellung von Wasserfahrzeugen (Schiffen), die miteinander so verbunden sind, dass jedes Schwimmobjekt für sich keine Bewegungsfreiheit hat.

13.2 Wenn Maßnahmen getroffen worden sind, um ein Fahrzeug und/oder mehrere Fahrzeuge eines Schiffsverbandes aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten, finden alle Vorschriften der vorliegenden Regeln Anwendung. Ein Fahrzeug eines Schiffsverbandes ist mit einem anderen Fahrzeug dieses Schiffsverbandes nicht in einer gemeinsamen Gefahr, wenn es durch bloßes Lösen der Verbindung von diesem anderem Fahrzeug in Sicherheit gebracht werden kann.

13.3 Für die Berechnung der Beitragswerte und Vergütungen in Havarie-Grosse versteht man unter „Schiff“ und „Ladung“ den Gesamtwert aller Fahrzeuge des Schiffsverbandes und Ladungen, die sich in einer gemeinsamen Gefahr befinden.

Regel 14: Vergütungen – Schiff

14.1 Der in Havarie-Grosse zu vergütende Betrag für Verluste oder Beschädigungen hinsichtlich des Schiffskörpers, seiner Maschinen, Mechanismen und/oder Ausrüstungen setzt sich wie folgt zusammen:

14.1.1 im Falle einer Reparatur oder Erneuerung – in der Höhe der vernünftigen Istkosten für die Reparatur oder Erneuerung in Bezug auf das, was beschädigt worden oder verlustig gegangen ist;

14.1.2 wenn die Reparatur oder Erneuerung durchgeführt wurde – die vernünftige Wertminderung, die durch eine derartige Beschädigung oder solch einen Verlust entstanden ist, jedoch nicht über die Taxe hinsichtlich der Kosten für die Reparatur hinaus.

14.2 Bei effektivem Totalverlust des Schiffes oder im Falle, dass die Reparaturkosten den Wert des Schiffes in unversehrtem Zustand übersteigen, entspricht der in Havarie-Grosse zu vergütende Betrag der Differenz zwischen dem Schätzwert des Schiffes in unversehrtem Zustand, vermindert um die geschätzten Reparaturkosten für Schäden, die nicht zur Havarie-Grosse gehören und dem Wert des Schiffes in beschädigtem Zustand, der durch den Verkaufserlös feststellbar ist.

14.3 Wenn bei der Reparatur alte Materialien oder Teile durch neue ersetzt werden, wird die Vergütung um den Betrag der entsprechenden Differenz zwischen dem neuen und alten Preis – nach dem Prinzip „neu für alt“ gekürzt.

Folgende Abzüge werden gemacht:

1/5 des Wertes des Schiffskörpers, seiner Maschinen, Mechanismen und/oder Einrichtungen vom zweiten und fünften Betriebsjahr zum Zeitpunkt der Havarie;

1/4 vom sechsten bis zehnten Betriebsjahr;

1/3 ab dem elften Betriebsjahr.

Für Schiffe, die bis zwei Jahre in Betrieb sind, werden keine Abzüge vorgenommen, auch keine bei Kosten für vorläufige Reparaturen. Für Anker, Ankerketten, Schleppseile und Zurrseile werden gleichfalls keine Abzüge vorgenommen.

14.4 Die Abzüge sollen lediglich von den Kosten des Materials oder Teilen gemacht werden, wenn diese fertig gestellt und für den Einbau in das Schiff vorbereitet sind.

14.5 Die Vergütung für die Beschäftigung des Schiffes darf den Betrag nicht übersteigen, der im Falle des gänzlichen Verlustes des Schiffes zu vergüten wäre.

Regel 15: Vergütungen – Ladung

15.1 Wenn das Gut geopfert wird, wird sein Wert laut Faktura des Verkäufers nach Abzug der Kosten für die Beschäftigung, die nicht zur Havarie-Grosse gehören, vergütet.

Der Wert des Gutes schließt die Kosten für Versicherung und Fracht ein, außer in jenen Fällen, in denen diese Fracht nicht im Risiko der Ladung stand.

15.2 Wenn das Gut beschädigt wurde, wird die Differenz zwischen dem Preis des Gutes in unbeschädigtem Zustand und dem Preis des Gutes in beschädigtem Zustand vergütet. Falls das beschädigte Gut verkauft wurde, wird die Differenz zwischen dem Nettopreis des Gutes in unbeschädigtem Zustand und dem Netto-Verkaufserlös vergütet.

15.3 Der Schiffseigner hat den Warenabsender/Befrachter über die Beschädigung seiner Güterpartie unverzüglich zu informieren und entsprechend dessen Anweisung die

Schadenfeststellung zu gewährleisten., um die Ursache, Ausmaß und Art der Beschädigungen zu untersuchen und Maßnahmen zur Verhinderung eines weiteren Schadens zu ergreifen.

Regel 16: Vergütungen – Fracht

Der in Havarie-Grosse zu vergütende Betrag für die nicht bezahlte Fracht geopferter Güter ist die verlorene Brutto-Fracht.

Regel 17: Vergütungen – Zinsen

Die in Havarie-Grosse vergüteten Beträge werden mit 7% p.a. verzinst und zwar vom Zeitpunkt an, in dem sie ausgegeben worden sind, oder vom Zeitpunkt an, in dem dem Warenempfänger das geopferte Gut ausgeliefert worden wäre, bis einen Monat nach dem Datum der Dispache.

Regel 18: Vergütungen – Kosten für die Schadenermittlung

Die für die Aufmachung der Dispache notwendigen Kosten in Verbindung mit der Durchführung der Expertisen, Taxierung oder des Verkaufs der Güter, der Nachforschungen, sowie die Gebühren des Dispatcheurs gehören zur Havarie-Grosse.

Regel 19: Beitragswerte

19.1 Der Beitragswert des Schiffes wird aufgrund des Wertes am Tag der Beendigung der Reise bestimmt und in dem Zustand, in dem es sich dann befindet.

19.2 Der Beitragswert des Gutes wird aufgrund der Faktura des Verkäufers ermittelt. Der Wert des Gutes schließt die Aufwendungen für Versicherung und Fracht ein, falls die Fracht im Risiko der Ladung steht. Von diesem Betrag wird der Wert in Bezug auf alle Verluste und Beschädigungen des Gutes bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Ausladung abgezogen.

19.3 Der Beitragswert der Fracht, die im Risiko des Frachtführers steht, ist die Bruttofracht.

19.4 Zu dem Beitragswert des Schiffes, der Ladung und der Fracht wird der in Havarie-Grosse zu vergütende Betrag für das geopferte Vermögen hinzugerechnet, falls dieser noch nicht eingeschlossen wurde.

19.5 Jedwede Mittel für die Zusammenlegung von Frachtstücken nehmen an den Beitragswerten der Havarie-Grosse ebenso wie die Ladung teil.

Regel 20: Bareinschüsse

Der Schiffseigener ist zur Sicherstellung der Beiträge berechtigt, von den Frachteigentümern oder Partnern die sie vertreten Bareinschüsse zu verlangen und verpflichtet sich, diese Beiträge auf ein Sonderkonto bei einer im Verpflichtungsschein (Revers) angegebenen Bank einzubezahlen. Die so hinterlegten und gegebenenfalls um die Zinsen erhöhten Beträge dienen als Sicherheit für die Zahlungen, die von der Ladung an die Anspruchsberechtigten für Vergütungen in Havarie-Grosse oder als besondere Kosten zu leisten sind und für welche die Depots eingezogen wurden.

Zahlungen oder Rückzahlungen sind innerhalb von 15 Tagen nach der allgemeinen Anerkennung der Dispache zu tätigen. Die hinterlegten Summen werden zu Lasten der Havarie-Grosse mit 7% pro Jahr verzinnt. Die Depots, Zahlungen und Rückzahlungen erfolgen ohne Präjudiz für die endgültigen Verpflichtungen der Parteien.

Regel 21: Aufmachung und Anfechtung der Dispache

21.1 Der Schiffseigener ist berechtigt und auf Verlangen eines Havarie-Grosse-Beteiligten verpflichtet, nicht später als ein Jahr nach Beendigung der Reise den Antrag auf Aufmachung der Dispache zu stellen.

21.2 Die Dispachewährung wird vom Dispacheur in erster Linie unter Berücksichtigung der Währungen in Bezug auf die überwiegenden Havarie-Grosse-Aufwendungen festgelegt. Die Währung der Beitragsleistung entspricht gewöhnlich der Währung, in der die in Havarie-Grosse anerkannten Aufwendungen und Verluste zu vergüten sind, falls dies den geltenden zwischenstaatlichen Zahlungsvereinbarungen oder sonstigen Währungsvorschriften nicht widerspricht.

21.3 Jeder Havarie-Grosse-Beteiligte hat auf Ansuchen des Dispacheurs oder des Schiffsbesitzers sämtliche Unterlagen und Informationen (Frachtbrief, Faktura usw.), die für die Aufmachung einer Dispache erforderlich sind, vorzulegen. Wird dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, ist der Dispacheur berechtigt, eine Entscheidung aufgrund der vorhandenen Unterlagen oder aufgrund der bestehenden Praxis zu fällen; dieser Beschluß hat bis zum Beweis des Gegenteiles Gültigkeit.

21.4 Die Dispache ist für alle Beteiligten verbindlich, wenn sie die Dispache nicht innerhalb von 30 Tagen nach Empfang angefochten haben.

21.5 Falls der Dispacheur die ursprünglich aufgemachte Dispache aufgrund der bei ihm eingetroffenen Einwendungen abändert, so übermittelt er die überarbeitete Dispache erneut allen Beteiligten. Im Falle, dass einer der Beteiligten mit der definitiven Entscheidung des Dispacheurs nicht einverstanden ist, ist der Beteiligte berechtigt, das Gericht hinsichtlich der Anfechtung der Entscheidung in Anspruch zu nehmen.

21.6 Die an der Havarie-Grosse-Beteiligten sind verpflichtet, ihren Beitrag innerhalb von 10 Tagen nach Inkrafttreten der Dispache zu zahlen.

ABSCHNITT III

ABKOMMEN ÜBER DIE GRUNDPRINZIPIEN DER TARIFPOLITIK
(FRACHTPOLITIK) UND ZUSAMMENARBEIT BEI DEN
DONAUGÜTERTRANSPORTEN

Von den Zielen des Vertrages über die Zusammenarbeit zwischen den Donauschiffahrtsgesellschaften, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen sowie aus dem Bestreben, die einheitliche Vorgangsweise auf dem Gebiete der Tarifpolitik in der internationalen Donauschiffahrt zu gewährleisten, ausgehend kamen die Schifffahrten

BULGARISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (AD BRP)
 „RUBISHIPS“, Russe (RUBISHIPS)
 ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Wien)
 DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Regensburg)
 KROATISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT “DUNAVSKI LLOYD-SISAK” (DL)
 UNGARISCHE SCHIFFFAHRT GmbH „MAHART DUNA-CARGO“
 (MAHART DUNA-CARGO)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT NF „GIURGIU-NAV“ SA
 (CNF Giurgiu-NAV SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT CNFR „NAVROM“ SA GALATZ
 (CNFR NAVROM SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA“ SA
 (NFR-Drobeta SA)
 „SLOWAKISCHE DONAUSCHIFFFAHRT und HÄFEN“ AG (AG SPaP)
 UKRAINISCHE DONAUSCHIFFFAHRT OAG (AG UDP)
 SCHIFFFAHRTS AG „UKRRECHFLOT“
 (SAG UKRRECHFLOT)
 PRIVATE SCHIFFFAHRT „FST“, IZMAIL (FST)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (DD JRB)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „KRAJINA-PRAHOVO“ (RBK)
 Serbien und Montenegro, Prahovo

überein, dass nachstehende Standardbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau angewendet werden.

Artikel 1. Geltungsbereich

1. Das vorliegende Abkommenerstreckt sich auf die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zwischen den Lade- und Löschhäfen (Stationen) auf der Donau, ihrer Arme und Nebenflüsse von der Mündung bis zum Hafen Kelheim.
2. Das Verzeichnis der Lade- und Löschhäfen und Stationen in derer geografischen und alphabetischen Folge ist in der Anlage 1 zum vorliegenden Abkommen angeführt.

Artikel 2. Allgemeine Bestimmungen

Die Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen arbeiten an der Organisation der Gütertransporte unter Einhaltung der allgemein anerkannten Prinzipien des Leistungswettbewerbes sowie der entsprechenden internationalen Rechtsnormen, geltenden Landesgesetzgebungen der Donauländer und der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens zusammen.

Artikel 3. Beteiligung an den Transporten

1. Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen gestalten ihre Frachtpolitik selbständig und schließen Transportverträge im Rahmen geltender internationalen Rechtsnormen für die Handelsschifffahrt, Landesgesetzgebung entsprechender Länder und übernommener Verpflichtungen ab.
2. Um ihre Vertragsbedingungen für die Beförderung der Güter zu erfüllen, können die Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen die Flotten anderer Schifffahrten heranziehen. In diesem Fall soll die Anbietung hinsichtlich der Durchführung der Transporte wie folgt erfolgen:
 - 2.1. In ersten Linie an die Schifffahrten der Länder, wo sich die Versand- bzw. Bestimmungshäfen der Ware befinden, die Mitglieder der Bratislavaer Abkommen sind;
 - 2.2. In zweiter Linie – an die übrigen Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen;
 - 2.3. Ferner - an die anderen Donaufrachtführer, Nichtmitglieder der Bratislavaer Abkommen.
3. Die Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen tauschen gegenseitige Informationen über deren Ablehnung der Transportangebote der Warenabsender/Befrachter aus und unterstützen sich gegenseitig bei der Gewinnung solcher Transporte.
4. Alle anderen in dem vorliegenden Abkommen nicht geregelten Bedingungen, werden von den entsprechenden Bestimmungen des „Abkommens über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau“ vom Jahre 1989 mit allen seinen Änderungen und Ergänzungen definiert.

Artikel 4. Grundprinzipien der Tarifpolitik (Frachtpolitik).

1. Die Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen bestimmen selbständig die Tarife für die Beförderung von Gütern auf Basis der Transportverträge mit den Warenabsendern/Befrachtern und unter Berücksichtigung der Konjunktur des Frachtmarktes.

2. Die Tarifsätze (Frachtsätze) für die Beförderung der Güter, welche von den Schifffahrtsgesellschaften, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen angewendet werden, sollen der für jeweilige Destination und Güternomenklatur normalen Selbstkosten entsprechen und dem Frachtführer eine vernünftige Höhe der Einnahmen gewähren.
3. In jedem beliebigen Fall können die anwenden Tarifsätze (Frachtsätze) nicht unter das allgemein anerkannten Kostenniveau, welches den normalen Selbstkosten für die Durchführung der entsprechenden Beförderung entspricht, fallen.

Artikel 5. Tarifabkommen

Die interessierten Schifffahrtsgesellschaften, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen, die auch an dem vorliegenden Abkommen beteiligt sind, können separate bilaterale und multilaterale Abkommen schließen, welche für die bestimmte Destinationen und Güternomenklatur Transportselbstkosten berücksichtigende Mindestfrachtsätze (Tarifsätze) enthalten.

Artikel 6. Zuschläge zu den Tarifsätzen (Frachtsätzen)

Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen können zu den Tarifsätzen (Frachtsätzen) nachstehende Zuschläge anwenden:

1. Schwerkolli, überlange und voluminöse Güter:
 - 1.1 Für Frachtstücke im Einzelgewicht von mehr als 10 t:
 - bis 15,0 t einschließlich –20%
 - von 15,0 – bis 20,0 t - 25%
 - 1.2. Für Güter von mehr als 12,0 m bis 15,0 m einschließlich – 20%.
 - 1.3. Für Güter mit Mittelladevolumen über 2,0 cbm/t bis 3 cbm/t einschließlich – 30%;
 - 1.4. Bei der Beförderung von einem überschweren und überlangen Frachtstück wird nur ein Zuschlag, nämlich der höher angerechnet;
 - 1.5. Güter im Einzelgewicht von mehr als 20,0 t und/oder von mehr als 15 m und/oder mehr als 3 x messend sind bedürfen einer gesonderten Transportvereinbarung, die zwischen dem Frachtführer und dem Befrachter festgelegt wird.
2. Zuschläge für die nicht vollständige Nützung der Tragfähigkeit des Schiffes, verursacht durch das Niederwasser:
 - 2.1. Während des Niederwassers, wenn Angaben von entsprechenden Donaupegelstationen die Schifffahrt der Fahrzeuge mit dem Tiefgang über 200 cm auf der Donau nicht zulassen, ist der Frachtführer berechtigt, zu den vereinbarten Vertragsätzen nachstehenden Zuschläge anzuwenden:
 - bei Tiefgang von 190 – 200 cm einschließlich – 10%
 - bei Tiefgang von 180 – 190 cm einschließlich – 20%
 - bei Tiefgang bis 180 cm – 25%;

- 2.2. In solchen Fällen, wenn der Wasserstand die Schifffahrt auf der Donau mit Tiefgang von 160 cm nicht zulässt, ist der Frachtführer berechtigt, vom Transportvertrag zurückzutreten.
3. Bunkerzuschlag:
Wird angewendet, wenn die Preise für den Treibstoff mehr als um 10% gestiegen sind.
4. Zuschlag für die Auflauf der Fahrzeuge in den Häfen:
Wird angewendet im Falle einer wesentlichen Erhöhung der Pauschalzeit der Behandlung von Fahrzeugen und einer langen Stehzeit in den Häfen.
5. Navigationszuschlag:
Wird eingeführt für die Wartezeit der Fahrzeuge bei der Passage unter der Brücken, durch die Schleuse, Lotsen auf den Strecken mit eingeschränkter Schifffahrt, welche mit den ungünstigen nautischen Situation und Force-major-Bedingungen zusammenhängen.
6. Währungszuschlag:
Wird eingeführt im Falle einer drastischen Änderung des Valutenkurses der Transportabrechnungswährung.

Artikel 7. Haftung

1. Auf Initiative einer oder mehrerer Schifffahrtsgesellschaften, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen kann in die Tagesordnung der Direktorenkonferenz der Donauschifffahrten die Frage der nichtlauter Konkurrenz und Verletzung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens durch eine Mitgliedschifffahrt aufgenommen werden.
2. Die Direktorenkonferenz der Donauschifffahrten kann den Konferenzsekretär beauftragen, unter Teilnahme der involvierten Schifffahrten, Mitglieder des vorliegenden Abkommens eine Ermittlung der entsprechenden Tatsachen der Verletzung des vorliegenden Abkommens durchzuführen.
3. Der Sekretär der nächsten Konferenz hat die Bekanntmachung aller Beteiligten mit den Ergebnissen der Ermittlung zu organisieren und die Frage auf die Tagesordnung der Konferenz zu setzen.
4. Die Direktorenkonferenz kann eine Entscheidung hinsichtlich der Anwendung von Strafsanktionen, welche im Artikel 6 Punkt 4 des Vertrages über die Zusammenarbeit der Donauschifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen enthalten sind, gegen der jeweiligen Schifffahrt wegen der systematischen und absichtlichen Verletzung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens treffen.

Artikel 8. Schlussbestimmungen

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

2. Das vorliegende Abkommen tritt am 1. Jänner 2004 in Kraft und gilt bis auf weiteres. Mit dem Abschluss dieses Abkommens tritt das Abkommen über die Internationale Donaugütertarife vom 28. September 1997 außer Kraft.
3. 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 9. Depositär

Das vorliegende Abkommen wurde am 12. September 2003 in Mojmirovce (Slowakische Republik) in einem Exemplar – in russischer Sprache – unterzeichnet und der Slowakischen Donauschiffahrt und Häfen (AG SPaP), zur Verwahrung übergeben, die jedem unterzeichneten beglaubigte Kopien zusendet.

Anlage 1Verzeichnis der Donauhäfen und der Lade-/Löschorte
in geografischer Reihenfolge

Donauhafen oder Lade-/Löschort	Uferseite	Donaustaat	Kilometer ab Sulina	zusätzliche Entfernung
Regensburg	r	D	2379	-
Irlbach	r	D	2301	-
Deggendorf	l	D	2285	-
Ruckasing	r	D	2269	-
Schalding	r	D	2234	-
Heining	r	D	2232	-
Passau	r	D	2226	-
Engelhartzell	r	A	2201	-
Obermühl	l	A	2178	-
Aschach	r	A	2160	-
Linz Hafen	r	A	2130	-
Linz VOEST-Alpine	r	A	2127	-
Grein	l	A	2079	-
Ybbs	r	A	2059	-
Pöchlarn	r	A	2042	-
Krems	l	A	1998	-
Moosbierbaum	r	A	1972	-
Tulln	r	A	1963	-
Korneuburg	l	A	1942	-
Wien Strom	r	A	1929	-
Wien Albern Hafen	r	A	1920	-
Wien Freudenau Hafen	r	A	1920	-
Wien Lobau Hafen	l	A	1916	-
Bratislava	l	SQ	1868	-
Győr Hafen	r	H	1794	15
Комаром	r	H	1768	-
Комарно	l	SQ	1767	-
Szöny	r	H	1762	-
Almasfüzitő	r	H	1758	-
Labatlan	r	H	1738	-
Vac	l	H	1680	-
Будапешт	l	H	1647	-
Дунайварош	r	H	1580	-
Paks	r	H	1529	-
Vaja	l	H	1479	-
Mohacs	r	H	1447	-
Bezdan	l	YU	1425	-
Апатин	l	YU	1401	-
Bogojevo	l	YU	1367	-

Vukovar	r	CRO	1335	-
Opatovac (Arm)	r	YU	1315	-
Backa-Planka	l	YU	1299	-
Beocin	r	YU	1269	-
Novisad	l	YU	1254	-
Beograd-Save	r	YU	1170	1
Beograd	r	YU	1168	-
Pancevo	l	YU	1152	-
Smederevo	r	YU	1116	-
Bazias	l	R	1073	-
Veliko-Gradiste	r	YU	1059	-
Moldova veche	l	R	1048	-
Drenkova	l	R	1016	-
Ljubotina	l	R	979	-
Orsova	l	R	955	-
Gura vaii	l	R	941	-
Kladovo	r	YU	934	-
Turnu Severin	l	R	931	-
Crivina	l	R	895	-
Prahovo	r	YU	861	-
Gruia	l	R	851	-
Cetatea	l	R	811	-
Calafat	l	R	795	-
Vidin	r	BG	791	-
Lom	r	BG	743	-
Bechet	l	R	679	-
Orehovo	r	BG	678	-
Corabia	l	R	630	-
Somovit	r	BG	608	-
Turnu Magurele	l	R	597	-
Catina	l	R	594	-
Svistov	r	BG	554	-
Zimnicea	l	R	554	-
Russe	r	BG	495	-
Giurgiu	l	R	493	-
Tutrakan	r	BG	433	-
Oltenita	l	R	430	-
Silistra	r	BG	376	-
Calarasi	l	R	375	6
Chiciu	l	R	375	-
Oltina	r	R	336	-
Cernavoda	r	R	300	-
Harsova	r	R	253	-
Giurgenii	l	R	239	-
Chiscanii	l	R	182	-
Braila	l	R	170	-
Galati	l	R	151	-
Reni	l	UKR	130	-
Isaccea	r	R	103	-
Ustj-Dunajsk	l	UKR	80	114

Kilia	r	UKR	80	69
Izmail	l	UKR	80	23
Tulcea	r	R	71	-
Maliuk	l	R	44	-
Gorgova	r	R	40	-
Crisan	r	R	21	-
Sulina	r	R	0	-

r = rechts

l = links

Verzeichnis der Donauhäfen und der Lade-/Löschorte
in alphabetischer Reihenfolge

Donauhafen oder Lade-/Löschort	Uferseite	Donaustaat	Kilometer ab Sulina	zusätzliche Entfernung
Almasfüzitö	r	H	1758	-
Apatin	l	YU	1401	-
Aschach	r	A	2160	-
Backa-Planka	l	YU	1299	-
Baja	l	H	1479	-
Bazias	l	R	1073	-
Bechet	l	R	679	-
Beocin	r	YU	1269	-
Beograd	r	YU	1168	-
Beograd-Save	r	YU	1170	1
Bezdan	l	YU	1425	-
Bogojevo	l	YU	1367	-
Braila	l	R	170	-
Bratislava	l	SQ	1868	-
Budapest	l	H	1647	-
Calafat	l	R	795	-
Calarasi	l	R	375	6
Catina	l	R	594	-
Cernavoda	r	R	300	-
Cetatea	l	R	811	-
Chiciu	l	R	375	-
Chiscanii	l	R	182	-
Corabia	l	R	630	-
Crisan	r	R	21	-
Crivina	l	R	895	-
Deggendorf	l	D	2285	-
Drenkova	l	R	1016	-
Dunaujvaros	r	H	1580	-
Engelhartzell	r	A	2201	-

Galati	l	R	151	-
Giurgenii	l	R	239	-
Giurgiu	l	R	493	-
Gorgova	r	R	40	-
Grein	l	A	2079	-
Gruia	l	R	851	-
Gura vaii	l	R	941	-
Györ Hafen	r	H	1794	15
Harsova	r	R	253	-
Heining	r	D	2232	-
Irlbach	r	D	2301	-
Isaccea	r	R	103	-
Izmail	l	UKR	80	23
Kilia	r	UKR	80	69
Kladovo	r	YU	934	-
Komarno	l	SQ	1767	-
Komarom	r	H	1768	-
Korneuburg	l	A	1942	-
Krems	l	A	1998	-
Labatlan	r	H	1738	-
Linz Hafen	r	A	2130	-
Linz VOEST-Alpine	r	A	2127	-
Ljubotina	l	R	979	-
Lom	r	BG	743	-
Maliuk	l	R	44	-
Mohacs	r	H	1447	-
Moldova veche	l	R	1048	-
Moosbierbaum	r	A	1972	-
Novisad	l	YU	1254	-
Obermühl	l	A	2178	-
Oltenita	l	R	430	-
Oltina	r	R	336	-
Opatovac (Arm)	r	YU	1315	-
Orehovo	r	BG	678	-
Orsova	l	R	955	-
Paks	r	H	1529	-
Pancevo	l	YU	1152	-
Passau	r	D	2226	-
Pöchlarn	r	A	2042	-
Prahovo	r	YU	861	-
Regensburg	r	D	2379	-
Reni	l	UKR	130	-
Ruckasing	r	D	2269	-
Russe	r	BG	495	-
Schalding	r	D	2234	-
Silistra	r	BG	376	-
Smederevo	r	YU	1116	-
Somovit	r	BG	608	-
Sulina	r	R	0	-
Svistov	r	BG	554	-

Szöny	r	H	1762	-
Tulcea	r	R	71	-
Tulln	r	A	1963	-
Turnu Magurele	l	R	597	-
Turnu Severin	l	R	931	-
Tutrakan	r	BG	433	-
Ustj-Dunajsk	l	UKR	80	114
Vac	l	H	1680	-
Veliko-Gradiste	r	YU	1059	-
Vidin	r	BG	791	-
Vukovar	r	CRO	1335	-
Wien Albern Hafen	r	A	1920	-
Wien Freudenau Hafen	r	A	1920	-
Wien Lobau Hafen	l	A	1916	-
Wien Strom	r	A	1929	-
Ybbs	r	A	2059	-
Zimnicea	l	R	554	-

r = rechts

l = links

ABSCHNITT IV

ABKOMMEN

ÜBER DIE GEGENSEITIGE REMORK UND HILFELEISTUNG AN FAHRZEUGEN BEI HAVARIEN

Zum Zwecke weiterer Entwicklung und Vervollkommnung der Zusammenarbeit im internationalen Donauverkehr sowie zur Festlegung einheitlicher Bedingungen für die Remork und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien schlossen die Donauschiffahrten

BULGARISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (AD BRP)
 „RUBISHIPS“, Russe (RUBISHIPS)
 ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Wien)
 DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Regensburg)
 KROATISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT “DUNAVSKI LLOYD-SISAK” (DL)
 UNGARISCHE SCHIFFFAHRT GmbH „MAHART DUNA-CARGO“
 (MAHART DUNA-CARGO)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT NF „GIURGIU-NAV“ SA
 (CNF Giurgiu-NAV SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT CNFR „NAVROM“ SA GALATZ
 (CNFR NAVROM SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA“ SA
 (NFR-Drobeta SA)
 „SLOWAKISCHE DONAUSCHIFFFAHRT und HÄFEN“ AG (AG SPaP)
 UKRAINISCHE DONAUSCHIFFFAHRT OAG (AG UDP)
 SCHIFFFAHRTS AG „UKRRECHFLOT“
 (SAG UKRRECHFLOT)
 PRIVATE SCHIFFFAHRT „FST“, IZMAIL (FST)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (DD JRB)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „KRAJINA-PRAHOVO“ (RBK)
 Serbien und Montenegro, Prahovo

folgendes Abkommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

1. Im vorliegenden Abkommen gelten folgende Begriffsbestimmungen:

BUGSIERSCHIFF – ein Motorschiff für die Führung nichtselbstfahrender Fahrzeuge und anderer Schwimmobjekte (in Folge „Fahrzeug“, falls nicht anders bezeichnet wird, genannt) unabhängig von der Art der Führung (Ziehen oder Schieben).

REMORKPROTOKOLL – ein Dokument, das die Existenz und den Inhalt des Vertrages über die Remork eines Fahrzeuges bestätigt. Der Vertrag über die Remork eines Fahrzeuges kann auch mit einem anderen Dokument bestätigt werden.

KILAT – ist eine Maßeinheit für die Remorkleistung. Sie beträgt 1000 zu bestimmten Bedingungen angeführte (virtuelle) Tonnenkilometer.

HAVARIE - ist ein Vorfall, welcher die Beschädigung eines Fahrzeuges oder Entstehung einer Situation, wenn keine weitere gefahrlose Fahrt ohne fremde Hilfe möglich ist, zur Folge hat.

2. Die Anlagen 1-8 zum vorliegenden Abkommen stellen einen integrierenden Bestandteil dar.

3. Konkrete Verträge, welche aufgrund des vorliegenden Abkommens abgeschlossen werden, sollen gewissenhaft und entsprechend der guten Schifffahrtspraxis erfüllt werden.

TEIL A GEGENSEITIGE REMORK

Artikel 2

Geltungsbereich

1. Die Bestimmungen des Teils „A“ des vorliegenden Abkommens erstrecken sich sowohl auf die Streckenremork als auch auf die mit Hilfe eines Bugsierschiffes durchzuführenden Hafendarbeiten. Sie gelten sowohl für eigene als auch für angemietete und herangezogene Flotte.

2. Streckenremork erfolgt außerhalb der Hafengebiete oder im Transit durch diese Gebiete, ausgenommen die Durchführung von Arbeiten, die im Pkt.3 des vorliegenden Artikels genannt sind.

3. Als Hafendarbeiten gelten: Verstellung der Fahrzeuge, Neuverheften, Manöver, Formierung oder Austaulassen des Anhangs und andere Hafendarbeiten, die im Hafengebiet oder am Ort der Formierung oder Austaulassens des Anhangs geleistet werden (Anlage 1). Diese Bestimmung erstreckt sich nicht auf die Häfen, wo andere von den örtlichen Behörden vorgesehene Vorschriften gelten.

Artikel 3

Remorkanforderung

1. Remork erfolgt aufgrund einer Anforderung, die von einem Vertreter der Schifffahrt, der das zu remorkierende Fahrzeug gehört, überreicht wird.

Die Anforderung wird in schriftlicher Form entsprechend der Anlage 2 per Telegramm, Telex oder Fax mindestens 48 Stunden vor Beginn der Streckenremork und 2 Stunden vor Beginn der Hafendarbeiten überreicht. Innerhalb der genannten Frist ist die Überreichung der Anforderung für die Durchführung von Hafendarbeiten per Funk oder telefonisch zulässig.

2. In dringenden Fällen, darunter in den Fällen, die mit einer Havarie in Verbindung stehen, kann die im Pkt.1 des vorliegenden Artikels genannten Anforderungen unmittelbar von dem Kapitän (Steuermann) des Fahrzeuges dem Kapitän (Steuermann) eines vorbeifahrenden Bugsierschiffes in beliebiger bequemer Form überreicht werden.

3. Die Schifffahrt, Eigner des Bugsierschiffes, soll innerhalb von 24 Stunden nach Erhalt der Anforderung für die Streckenremork in einer beliebigen für die Schifffahrt bequemen Form die Annahme der Anforderung bestätigen oder diese ablehnen. Eine Nichtbestätigung der Anforderung innerhalb der genannten Frist ist einer Ablehnung gleichzustellen.

Artikel 4

Vorbereitung und Beistellung von Bugsierschiffen

1. Die Bugsierschiffe und die zu remorkierenden Fahrzeuge sollen in technisch einwandfreiem Zustand sein, Mannschaft haben (ausgenommen unbemannte Fahrzeuge), mit Treibstoff und den notwendigen Materialien versorgt sein, das Schiffzertifikat und andere Schiffsdokumente gemäß den „Wichtigsten Schifffahrtsvorschriften auf der Donau“ an Bord führen.

2. Der Eigner des Bugsierschiffes ist berechtigt, das Bugsierschiff für die Streckenremork mit einer Verspätung von höchstens 6 Stunden nach der vereinbarten Zeit des Beginns der Remork beizustellen. In dringenden Fällen wird das Bugsierschiff möglichst schnell unter Berücksichtigung der gegebenen Umstände beigestellt.

Artikel 5

Remorkvertrag

1. Die Remork erfolgt aufgrund eines Protokolles für die Remork (gemäß der Anlage 3) oder eines anderen Dokumentes, das für jedes remorkierte Fahrzeug erstellt wird.

2. Das Protokoll für die Remork wird von einem Vertreter der Schifffahrt, der das Bugsierschiff gehört, erstellt.

3. Die Zeit des Beginns und der Beendigung der Streckenremork wird im Protokoll für die Remork von dem Kapitän (Steuermann) des zu remorkierenden Fahrzeuges bestätigt. Bei Remork von unbemannten Fahrzeugen wird die Zeit des Beginns und der Beendigung der Remork durch die Übergabe – Übernahme – Protokolle des zu remorkierenden Fahrzeuges in den Abgangs- und Bestimmungshäfen bestätigt. In den Häfen, wo es keine Betreuungsmannschaften gibt, wird die Remork in einem Remorkprotokoll vermerkt oder durch einen Auszug aus dem Schiffstagebuch bestätigt.

Artikel 6

Streckenremork

1. Die Festlegung der möglichen Anzahl und Wasserverdrängung der zur Streckenremork zu übernehmenden Fahrzeuge sowie die Zusammensetzung des Konvois (Verbandes) obliegt

dem Kapitän des Bugsierschiffes, der dabei von den Bedingungen für eine sichere Fahrt des Verbandes auf der gesamten Strecke ausgeht.

2. Die Streckenremork erfolgt mit der Tagesdurchschnittsgeschwindigkeit, welche in der Anlage 4 angeführt ist, falls zwischen den Schiffahrten – dem Eigner des Bugsierschiffes und dem Eigner des remorkierten Fahrzeuges nichts anderes vereinbart wurde, oder wenn die technischen Charakteristiken der zu remorkierenden Objekte (Docks, Bagger usw.) es nicht ermöglichen, die in der Anlage 4 vorgesehene Tagesdurchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen. Im letztgenannten Fall wird die Remorkdauer aufgrund der tatsächlich angewendeten Zeit ermittelt.

3. Entsteht durch nautische Einschränkungen auf der Donau die Notwendigkeit von Umladearbeiten des zu remorkierenden Fahrzeuges, so hat der Kapitän des Bugsierschiffes möglichst schnell den Schiffseigner zu benachrichtigen. Die Durchführung der Umladung sowie die Beistellung der Lichter für die Umladung obliegt dem Eigner des zu remorkierenden Fahrzeuges. In das Remorkprotokoll wird eine entsprechende Bemerkung aufgenommen. Das Remorkschiff wartet aufgrund einer entsprechenden Vereinbarung auf die Beendigung der Leichterung.

4. Der Kapitän des Bugsierschiffes oder die Schiffahrt – Eigner des Bugsierschiffes hat die Schiffahrt, der das remorkierende Fahrzeug gehört, mindestens ein Mal innerhalb von 24 Stunden über die Position des Konvois (Verbandes) zu benachrichtigen.

Artikel 7

Hafenarbeiten

1. Die Zeit der Nutzung eines Bugsierschiffes bei den Hafenarbeiten mit den Güterfahrzeugen verrechnet man wie folgt:

- 1.1 für die Be- und Entladung der Fahrzeuge – 3 Fahrstunden;
- 1.2 nur für die Beladung oder die Entladung – 2 Fahrstunden.

Die angeführte Zeit beinhaltet die Remork des Fahrzeuges vom Liegeplatz zur Ladestelle und zurück zum ursprünglichen Liegeplatz oder zu einem neuen Liegeplatz im Hafenbereich bzw. zum Schiffsverband sowie eine Neuverheftung des Fahrzeuges während des Ladevorganges.

2. Die Zeit der tatsächlichen Nutzung eines Bugsierschiffes bei den Hafenarbeiten, die im Pkt.1 des vorliegenden Artikels nicht genannt sind, sowie die Zeit der zusätzlichen Neuverheftung, die aufgrund einer Anforderung des Schiffseigners durchgeführt wird, wird ab Zeitpunkt der Abfahrt des Bugsierschiffes von seinem Liegeplatz bis zum Zeitpunkt seiner Rückkehr zu demselben Liegeplatz oder zum ständigen Aufenthaltsplatz des Bugsierschiffes im gegebenen Hafen gerechnet, vorausgesetzt, dass der Beginn und die Beendigung der Hafenarbeiten aus Gründen, die unmittelbar mit diesen Arbeiten zusammenhängen, nicht verzögert wurden. Dabei gilt eine angefangene Stunde für eine volle.

3. Der Abrechnung der Leistung des Bugsierschiffes bei Hafenarbeiten erfolgt in allen Häfen auf Basis von Kilat, wobei eine Fahrtstunde 24,5 Kilat entspricht.
Ausgenommen sind:

- 3.1 Häfen Bratislava und Wien – 1 Fahrtstunde entspricht 38,5 Kilat;
- 3.2 Hafen Linz – 1 Fahrtstunde entspricht 31,5 Kilat.

Artikel 8

Hilfe an dem remorkierten Fahrzeug bei Havarien

1. Im Falle einer Havarie des remorkierten Fahrzeuges ist der Kapitän des Bugsierschiffes verpflichtet, dem remorkierten Fahrzeug Rettungsmittel zur Verfügung zu stellen und ihm die notwendige Hilfe zu leisten, bis das Fahrzeug ohne Retter zurecht kommt. Das Entgelt für die von dem Bugsierschiff geleistete Hilfe beinhaltet die damit verbundenen tatsächlichen Kosten des Bugsierschiffes sowie die Entschädigung für die aufgewendete Zeit gemäß den Bedingungen des Art.9.5 des Abkommens, vorausgesetzt, dass im Zuge der Ermittlung ein Verschulden des Bugsierschiffes an der entstandenen Havarie nicht festgestellt wird.
2. Der Kapitän des Bugsierschiffes ist verpflichtet, unverzüglich die Schifffahrt, der das remorkierte Fahrzeug gehört, oder die nächstliegende Agentie dieser Schifffahrt über die entstandene Havarie zu informieren.
3. Die Umstände der entstandenen Havarie werden in einem Protokoll festgehalten, welches vom Kapitän (Steuermann) des zu remorkierenden Fahrzeuges oder dem Agenten der Schifffahrt, der dieses Fahrzeug gehört, unterschrieben wird.
Die Ermittlung der Ursachen der Havarie wird gemäß der im Kapitel V der Stromaufsichtsregeln auf der Donau festgelegten Ordnung sowie gemäß der Landesgesetzgebung, die im Ort der Ermittlung gilt, durchgeführt.

Artikel 9

Begleichung der Remork

1. Die Messeinheiten der Remorkleistung sind:
 - 1.1 für die Streckenremork – ein Kilat;
 - 1.2 für die Hafendarbeiten – eine Stunde, die in Kilat umgerechnet wird.
2. Die Berechnung der Kilat erfolgt gemäß Anlage 5. Dabei werden zum Gewichtsäquivalent des Fahrzeuges (Formel 2, Anlage 5) folgende Koeffizienten je nach dem Typ des remorkierten Fahrzeuges angewendet:
 - 2.1 für Raddampfer mit abgenommenen Schaufeln und Schraubenschiffe mit fixiertem Propeller – 1,30;
 - 2.2 für Schraubendampfer und Motorschiffe mit lose mitdrehendem Propeller – 1,20;
 - 2.3 für Bagger ohne Löffel, Elevatoren und Raddampfer mit Schaufeln – 1,60;
 - 2.4 für Bagger mit Löffel und Schwimmkräne – 1,75;
 - 2.5 für Schwimmrammen – 2,25.
3. „Der Grundwert von 1 Kilat beträgt € 1,86. Der tatsächliche Wert von einem Kilat wird als die Summe aus dem Grundwert und einem Sonderzuschlag, welcher die Änderung des Preises für den Bunkertreibstoff berücksichtigt und entsprechend der Anlage 9. zu dem vorliegenden Abkommen berechnet wird, ermittelt.“

Der tatsächliche Preis einer Kilat gilt als Mindestsatz bei der Remorkleistung an Seiten, keine Mitglieder der Bratislavaer Abkommen“.

4. Die Begleichung für die Streckenremork erfolgt mit folgenden nach Monaten aufgeteilten Zuschlägen:
März – 10%, November und Februar – 15%, Dezember und Jänner – 25%.
5. Für die Begleichung der Hafendarbeiten gemäß Art. 7.2. wird die Arbeitszeit des Bugsierschiffes gemäß der Anlage 6 in Kilat umgerechnet.
6. Die Schifffahrten führen eine monatliche Evidenz der gegenseitig durchgeführten Arbeiten, die in Kilat umgerechnet werden, und teilen einander bei der Notwendigkeit den Umfang dieser Arbeit mit.
7. Falls die Schifffahrt, die Kilatschuld hat, mit den Berechnungen der anderen Schifffahrt einverstanden ist, wird die Schuld innerhalb von 20 Tagen nach Erhalt der Berechnungen der zweiten Schifffahrt in frei konvertierbarer Währung nach Vereinbarung der Partner bezahlt. Über die möglichen Einwände hinsichtlich der erhaltenen Berechnungen informiert jede Schifffahrt die andere innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt der Kilat-Berechnungen für einen bestimmten Monat.
8. Hafen- und andere Gebühren, die im Zusammenhang mit dem remorkierten Schiff entstehen, werden von der Schifffahrt bezahlt, der dieses Fahrzeug gehört.
9. Alle notwendigen Ausgaben, welche im Zuge der Remorkierung von einer Schifffahrt auf Rechnung der anderen gemacht wurden, sind von der letztgenannten Schifffahrt in vereinbarter, frei konvertierbarer Währung zu ersetzen.
10. Die Remorkabrechnungen werden von den, eine Vereinbarung schließenden Schifffahrten separat und unabhängig von allen anderen Abrechnungen, die aus dem vorliegenden und aus den anderen zwischen diesen Schifffahrten sowie mit Dritten abgeschlossenen Abkommen resultieren, durchgeführt.

Artikel 10

Haftung der Partner

1. Die Schifffahrt, welche die Remorkanforderung gestellt hat, haftet materiell gemäß Art. 3.1. des Abkommens für die Folgen, welche durch die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in der Anforderung angegebenen Daten oder durch die Nichttauglichkeit des zu remorkierenden Fahrzeuges zur Remork entstehen.
2. Die Schifffahrt, der das Bugsierschiff gehört, ist verpflichtet, die unversehrte und zeitgerechte Zustellung des remorkierten Fahrzeuges aus dem Abgangs- zum Bestimmungsort für eine Fracht, die vom Art. 9 vorgesehen ist, zu gewährleisten, falls dies von den im Pkt.3 des vorliegenden Artikels genannten Umständen nicht verhindert wird.
3. Die Schifffahrt, der das Bugsierschiff gehört, haftet für die Einstellung der Remork nicht, wenn während der Remork folgende Umstände eintreten:

3.1 .Änderung des in der Anforderung angegeben Bestimmungshafens durch die Schifffahrt-Eigner des zu remorkierenden Fahrzeuges, falls eine solche Änderung von der Schifffahrt-Eigner des Bugsierschiffes, als unannehmbar anerkannt wird;

3.2 .die Feststellung der Untauglichkeit des zu remorkierenden Fahrzeuges zur Remork;

3.3 .Handlungen oder Anordnungen der Behörden (Beschlagnahme, Arrest, Quarantäne u.a.);

3.4. Kriego- oder andere Gewalthandlungen (Diversion, Aufruhr u.a.);

3.5 organisierte Handlungen der Arbeiter und Angestellten (Streiks, passive Resistenz u.a.);

3.6 Einstellung der Schifffahrt auf der Donau gemäß Art. 14 des Abkommens über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau und sonstige Umstände, welche die Einstellung oder Einschränkung der Remork teilweise oder gänzlich hervorrufen.

4. Wird die Remork aufgrund der im Pkt.3 des vorliegenden Artikels genannten Umstände eingestellt, ist die Schifffahrt, der das remorkierte Fahrzeug gehört, verpflichtet, die tatsächlich bis zum Zeitpunkt der Einstellung der Remork durchgeführte Arbeit zu entgelten. Bemerkung: gemäß Beschluss der 48.DKDS soll die Umrechnung in € unter Anwendung des Wechselkurses der EB vom 1.Jänner 2004 erfolgen.

5. Wird die im Art. 6.2 des Abkommens festgelegte Tagesdurchschnittsgeschwindigkeit der Streckenremork nicht eingehalten, so bezahlt der Eigner des Bugsierschiffes dem Eigner des zu remorkierenden Fahrzeuges für die Transportverzögerung ein Strafgeld in der Höhe von € 130,- (oder entsprechend in einer anderen Währung je nach Vereinbarung der Partner) für 1.000 Tragfähigkeitstonnen je 24 Stunden.

Die gesamte Zeit der Transportverzögerung je Fahrt wird nach der Beendigung der Fahrt festgestellt.

6. Bei Entstehung der im Pkt.3 des vorliegenden Artikels erwähnten Umstände wird das zu remorkierende Fahrzeug nach Ermessen des Kapitäns des Bugsierschiffes zu einem sicheren Platz gebracht.

Die die Remork durchführende Schifffahrt haftet nicht für die möglichen Verluste des Gutes oder des Fahrzeuges, wenn diese durch die genannten Umstände entstanden sind und insbesondere nicht für Verluste, die im Zusammenhang mit Winterstand des Fahrzeuges und seinem Schutz während des Winterstandes stehen.

Die Schifffahrt, Eigner des zu remorkierenden Fahrzeuges, bezahlt die zusätzlichen Dienstleistungen des Bugsierschiffes, die im Zuge der erzwungenen Liegezeit entstanden sind. Die zusätzlichen Dienstleistungen werden nach ihren tatsächlichen Kosten entgolten. In allen Fällen hat der Kapitän des Bugsierschiffes den Eigner des zu remorkierenden Fahrzeuges über die Transportverzögerungen während der Remork zu benachrichtigen.

7. Die Schifffahrt, der das Bugsierschiff gehört, haftet für Schäden, die dem zu remorkierenden Fahrzeug und dessen Gut zugefügt wurden, welche infolge von Verletzungen der „Wichtigsten Schifffahrtsvorschriften auf der Donau“, anderer Vorschriften der zuständigen Behörden sowie für andere Fahrlässigkeiten seitens der Bugsierschiffsbesatzung entstanden sind.

8. Die Schifffahrt, der das Bugsierschiff gehört, haftet nicht für den Schaden, welcher durch die Handlungen von Dritten, deren Fahrzeuge dem Konvoi (Verband) nicht angehören, verursacht wurde. Sie ist jedoch verpflichtet, entsprechende Dokumente (einschließlich Havarie-Dokumente) auszustellen und diese dem Eigner des remorkierten Fahrzeuges, dem

der Schaden zugefügt wurde, zur Antragsstellung für den Ersatz der entstandenen Verluste zu übergeben.

Werden die Bestimmungen des vorliegenden Punktes durch die Schifffahrt, der das Bugsierschiff gehört, verletzt, haftet diese für die dem remorkierten Fahrzeug zugefügten Schäden.

9. Die Schifffahrt, der das Bugsierschiff gehört, haftet für Schäden, die den Schiffen oder dem Eigentum Dritter, deren Fahrzeuge dem Konvoi (Verband) nicht angehören, zugefügt worden sind, wenn bewiesen wird, dass die Schäden durch Verschulden des Bugsierschiffes entstanden sind.

Falls bewiesen wird, dass die Schäden durch Verschulden des remorkierten Fahrzeuges entstanden sind, so haftet dafür die Schifffahrt, der dieses Fahrzeug gehört.

10. Die Verantwortlichkeit der remorkierenden Schifffahrt beginnt zum Zeitpunkt der tatsächlichen Übernahme des Fahrzeuges in den Konvoi (Anhang) und endet zum Zeitpunkt der Verheftung oder der Verankerung am Bestimmungsort.

TEIL B GEGENSEITIGE HILFELEISTUNG AN FAHRZEUGEN BEI HAVARIEN

Artikel 11

Geltungsbereich

1. Die Schifffahrten leisten auf der gesamten schiffbaren Donau-Strecke bei Havarien an selbstfahrenden und nichtselbstfahrenden Fahrzeugen und anderen Schwimmobjekten (in Folge „Fahrzeug“, falls nicht anders vereinbart, genannt) gegenseitige Hilfe.

2. Die Bestimmungen des Teils „B“ des vorliegenden Abkommens gelten für folgende Fälle:

- 2.1 bei Auflaufen des Fahrzeuges;
- 2.2 bei Kollision der Fahrzeuge;
- 2.3 bei Einbuße der Manövrierfähigkeit des Fahrzeuges;
- 2.4 bei Einbuße der Fahrtbereitschaft eines Selbstfahrers;
- 2.5 bei Feuer an Bord;
- 2.6 bei beträchtlichem Wassereintritt in das Fahrzeug;
- 2.7 bei unvorhergesehenem Einstellen des Fahrzeuges zur Überwinterung;
- 2.8 bei sonstigen Fällen, die für das Fahrzeug, an Bord befindliche Menschen, Güter und andere Gegenstände gefährlich sind.

Artikel 12

Ordnung der Hilfeleistung

1. Die Hilfeleistung bei Havarien erfolgt aufgrund der Anforderung des Kapitäns (Steuermanns) des havarierten Fahrzeuges oder der Schifffahrt, der dieses Fahrzeug gehört. Die Art und Weise der Hilfeleistung wird nach Vereinbarung zwischen den Kapitänen/Steuerleuten des hilfebedürftigen und des hilfeleistenden Fahrzeuges festgelegt.

Der Kapitän (Steermann), der die Hilfe angefordert hat, kann zu jeder Zeit auf die Unterstützung verzichten.

2. Wenn es sich im Zuge der Hilfeleistung herausstellt, dass es notwendig ist, leistungsfähigere Mittel oder andere Fahrzeuge, mit deren Hilfe im Verlauf von 12 Stunden nicht zu rechnen ist, einzusetzen, so kann das hilfeleistende Fahrzeug das defekte Fahrzeug mit Einverständnis des Kapitäns (Steermannes) des defekten Fahrzeuges zurücklassen.

3. In den Fällen, in welchen das schadhafte Fahrzeug unbemannt ist und sich im remorkierenden Konvoi (Anhang) befindet, übernimmt die Funktionen des Kapitäns (Steermannes) des beschädigten Fahrzeuges im Sinne der Pkt.1 und 2 des vorliegenden Artikels der Kapitän des Bugsierschiffes, falls die von dem Bugsierschiff leistende Hilfe nicht unter Bestimmungen des Artikels 8 des Abkommens fällt.

Artikel 13

Aufmachung einer Havarie

1. Die Tatsache der Hilfeleistung bei Havarie wird in einem gemäß der Anlage 8 abgefassten Protokoll festgehalten.

2. Das Protokoll der Hilfeleistung wird in 4 Exemplaren von dem Kapitän (Steermann) des hilfeleistenden Fahrzeuges erstellt und durch einen Stempel, Datum und Unterschrift der Kapitäne (Steuerleute) des beschädigten Fahrzeuges und des hilfegeleisteten Fahrzeuges beglaubigt. Die Hilfe anfordernde und die Hilfe leistende Schifffahrt erhalten je 2 Exemplare des Protokolls. Die Personen, die das Protokoll unterschreiben, sind berechtigt, die notwendigen Bemerkungen in das Protokoll aufzunehmen.

3. Ins Protokoll werden Bemerkungen über das während der Hilfeleistung beschädigte und in Verlust geratene Vermögen aufgenommen, wobei Beschädigungsgrad sowie prozentuelle Tauglichkeit gemäß dem Inventarbuch anzugeben sind. Ein gebührend abgefasstes Protokoll stellt die Basis für die Abrechnungen für die geleistete Hilfe dar.

Artikel 14

Bezahlung der Havariekosten

1. Für die bei einer Havarie geleistete Hilfe werden folgende Ausgaben entgolten:

1.1 alle während der Hilfeleistung tatsächlich entstandenen Kosten, wobei die Arbeit der Bugsierschiffe nach den Tarifsätzen der Fahr- und Liegezeit gemäß der Anlage 6 mit Anwendung des Koeffizienten 3,0 entgolten wird.;

1.2 Verluste, die durch Beschädigungen am hilfeleistenden Fahrzeug oder seinem Inventar während der Hilfeleistung entstanden sind, ausgenommen Fälle, wenn diese Beschädigungen Folge von Verletzung der Betriebsvorschriften durch die Mannschaft dieses Fahrzeuges sind oder der Verletzung der „Wichtigsten Schifffahrtsvorschriften auf der Donau“ sind.

2. Das im Pkt. 1.1 des vorliegenden Artikels vorgesehene Entgelt wird auch in dem Fall geleistet, wenn das hilfeleistende Fahrzeug aus den von ihm nicht abhängenden Gründen kein positives Ergebnis erreicht.

3. Die Ermittlung der Dauer der Hilfeleistung durch das Fahrzeug zwecks Bezahlung der gemäß Pkt. 1.1 des vorliegenden Artikels entstandenen Kosten erfolgt wie folgt: als Beginn der Hilfeleistung gilt die Zeit des Austau lassens des Konvois (Anhanges) durch das hilfeleistende Bugsierschiff oder ab dem Zeitpunkt des Abganges des Bugsierschiffes von seinem Liegeplatz; als Ende der Hilfeleistung gilt der Zeitpunkt der Übernahme des Konvois (Anhanges) durch das Bugsierschiff nach Beendigung der Hilfeleistung oder nach Erhalt der Verzichtmeldung hinsichtlich der Hilfe und der Rückkehr des Bugsierschiffes zu seinem Liegeplatz.

4. Die Schifffahrt, deren Fahrzeug Hilfe geleistet hat, stellt eine Rechnung aus. Der Rechnung werden die Kostenberechnung und das Hilfeleistungsprotokoll beigelegt. Die Abrechnungen erfolgen in frei konvertierbarer Währung je nach Vereinbarung der Partner. Die Rechnung ist innerhalb von 20 Tagen nach Erhalt zu begleichen.

5. Die Abrechnungen im Zusammenhang mit der gegenseitigen Hilfeleistung bei Havarien werden durch die vertragsschließenden Schifffahrten unabhängig und separat von jeden anderen Verrechnungen, die sich aus dem vorliegenden und aus anderen Abkommen ergeben, die die Schifffahrten miteinander sowie mit Dritten geschlossen haben, vorgenommen.

Artikel 15

Haftung der Partner

1. Wenn das Fahrzeug einer Schifffahrt bei der Hilfeleistung durch Verschulden des Fahrzeuges einer anderen Schifffahrt havariert wurde, gewährleistet die letztere innerhalb der von den Partnern vereinbarten Frist die Reparatur der infolge der Havarie entstandenen Schäden zu ihren Lasten, falls die andere Schifffahrt nicht eine finanzielle Entschädigung wünscht.

2. Das hilfeleistende Fahrzeug haftet nicht für die im Zuge der Hilfeleistung dem defekten Fahrzeug zugefügten Beschädigungen ausgenommen Fälle der Verletzung der „Wichtigsten Schifffahrtsvorschriften auf der Donau“ sowie anderer Vorschriften kompetenter Behörden.

3. In allen übrigen Fällen gelten die Bestimmungen des Artikels 10 des Abschnittes „A“ des vorliegenden Abkommens.

TEIL C SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 16

Reklamationen, Klagen, Schiedsgericht

1. Reklamationen, die sich aus den Verträgen für die Remork und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien ergeben, werden von dem Antragsteller schriftlich mit Beilage der notwendigen, die Reklamationsberechtigung bestätigenden Dokumenten eingereicht.

2. Die andere Partei ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten ab dem Erhalt der Reklamation diese zu behandeln und den Antragsteller schriftlich über die Anerkennung oder Ablehnung zu informieren.

Hat die andere Partei die Reklamation abgelehnt oder diese nur teilweise anerkannt oder die Reklamation innerhalb der festgelegten Frist nicht behandelt, ist der Antragsteller berechtigt, die Klage einzureichen.

3. Die sich aus dem vorliegenden Abkommen ergebenden Streitigkeiten zwischen den Donauschiffahrten – Vertragsmitgliedern werden entsprechend der Schiedsordnung für die Austragung von Streitigkeiten zwischen den Donauschiffahrten, Mitgliedern der Bratislavaer abkommen behandelt.

4. Die Verjährungsfrist für alle Reklamationen der an der Remork und Hilfeleistung Beteiligten sowie für Dritte ist ein Jahr, gerechnet ab dem Tag der Entstehung des Klageanspruches.

5. Die Verjährungsfrist verlängert sich bis zum Zeitpunkt des Erhaltes der Antwort auf die Reklamation, beträgt jedoch nicht mehr als 3 Monate, falls durch die nationale Gesetzgebung des Landes, wo die Reklamation behandelt wird, nichts anderes vorgesehen ist. Fehlt eine Antwort auf Reklamation, so beträgt die Verjährungsfrist 1 Jahr und 3 Monate.

6. Alle Zahlungen, die aus dem vorliegenden Abkommen resultieren, sollen innerhalb von 20 Tagen nach Erhalt der Rechnung in frei konvertierbarer Währung geleistet werden. Für jeden Verzugstag zahlt der zu zahlende Partner ein Pönale in Höhe von 0,05% von der nicht rechtzeitig bezahlten Summe am Tage der Zahlung.

Artikel 17

Havarie Grosse

Kosten, die zwischen Fahrzeug, gut und Fracht aufzuteilen sind, werden von den Donauregeln für Havarie Grosse von 1990 festgelegt.

Artikel 18

Modus der Eintragung von Änderungen und Ergänzungen

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

Artikel 19

Gültigkeitsdauer des Abkommens

1. Das vorliegende Abkommen tritt in Kraft ab 1. Jänner 1992 und wird auf eine unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Mit dem Abschluss dieses Abkommens verlieren Abschnitte eins und zwei des Abkommens über die Remork, Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien und Agentierung von 1955 ihre Gültigkeit.

2. Jede der vertragschliessenden Schifffahrten kann auf die Teilnahme an dem vorliegenden Abkommen nach Ablauf von 6 Monaten nach dem Tag der schriftlichen Benachrichtigung der anderen Schifffahrten verzichten.

Der Austritt aus dem Abkommen befreit den Teilnehmer nicht von den Verpflichtungen, die während seiner Teilnahme an dem Abkommen entstanden sind.

Artikel 20

Depositär

Das vorliegende Abkommen wurde in Izmail am 26. September 1991 in einem Exemplar in russischer Sprache unterzeichnet und der Slowakischen Donauschifffahrt (AG SPaP) zur Verwahrung übergeben, die jedem Unterzeichneten beglaubigte Kopien zusendet.

Anlage 1
Zum Abkommen über die gegenseitige Remork
und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

GRENZEN DER HAFENBEREICHE

Hafen	Bereich, Km
Regensburg	2379 – 2372
Deggendorf	2287 - 2282
Passau	2234 - 2222
Raning	
Aschach	2162 – 2159
Linz	2139 - 2130
Bugsierschiff	2144 – 2126
VOEST	2129 – 2116
Krems, Hafen	1998
Moosbierbaum	1972
Korneuburg	1944 – 1941
Wien	1933,8 – 1919,4
Bugsierschiff	1944 – 1916
Albern, Hafen	1918
Lobau, Hafen	1916
Bratislava	1871,5 – 1860,0
Györ, Kanal, Mündung, Winterhafen	1793 – 1785
Györ, Hafen	1793,15 – 1785,11
Komarno	1770 – 1764
Komarom	1770 - 1765
Szöny	1765 – 1761
Budapest	1654 - 1638
Dunaujvaros	1578 – 1582
Mohacs	1451 – 1446
Bezdan	1427 – 1422
Apatin	1405 – 1400
Vukovar	1338 – 1332
Novi-Sad	1259 – 1250
Beograd	1177 – 1165
Pancevo	1155 – 1148
Smederevo	1118 – 1114
Moldova Veche	1051 – 1048
Drencova	1020 – 1016
Liubotina	980
Orsova	958 – 953
Turnu – Severin	935 – 929
Kladovo	935 – 929
Prahovo	863 – 856
Lom	747 – 737
Russe	503 – 486
Giurgiu	498 – 483

Braila	175 – 168
Galatz	154 – 146
Reni	131 – 121
Izmail (Kilia-Arm)	96 – 82
Kilia	54 – 42
Ustj-Dunajsk	22 -0

Anmerkung: Hafengebiete anderer Häfen werden gemäß geltenden Vorschriften der örtlichen Behörden festgesetzt.

Anlage 2
Zum Abkommen über gegenseitige Remork
und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

ZUGKRAFT – ANFORDERUNG

An die Schifffahrt
(Schifffahrt-Eigner des Bugsierschiffes)

Ersuche ein Bugsierschiff für
(Art der Arbeiten: Streckenremork, Umverheftung, usw.)

für nachstehendes Fahrzeug bereitzustellen.

1. Bezeichnung (Nr.) des Fahrzeuges
2. Schiffseigner und seine Adresse
3. Wichtigste Abmessungen des Fahrzeuges (m)
 - a) max. Länge
 - b) max. Breite
 - c) Tiefgang mit Ladung
 - d) Tiefgang ohne Ladung
 - e) Höhe bis zum Fixpunkt
4. Bezeichnung des Gutes (der Güter)
5. Masse des Gutes an Bord (to)
6. Massenäquivalent des Fahrzeuges (to)
7. Station (Ort) des Beginns und der Beendigung der Remork:
von nach
8. Bezeichnung und Adresse des Agenten des Schiffseigners im nächstliegenden
Bestimmungshafen (nur bei Streckenremork)
9. gewünschte Frist der Beistellung des Bugsierschiffes (Datum, Zeit)

(Datum, Zeit der Übergabe der Anforderung)
(Amtsperson u. Unterschrift)

Anlage 3
Zum Abkommen über die gegenseitige Remork
und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

REMORKPROTOKOLL Nr.

1. Bezeichnung der Schifffahrt

Die Remork erfolgt aufgrund des geltenden Abkommens über die gegenseitige Remork und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien.

1. Schiffsabsender und seine Adresse
2. Versandhafen (Str.km)
3. Schiffsempfänger und seine Adresse
4. Bestimmungshafen (Str.km)
5. Bezeichnung (Nr.) des Schiffes
6. Schiffseigner und seine Adresse
7. Wichtigste Abmessungen des Schiffes (m):
 - a) max. Länge
 - b) max. Breite
 - c) Tiefgang mit Ladung
 - d) Tiefgang ohne Ladung
 - e) Höhe bis zum Fixpunkt
8. Bezeichnung des Gutes (der Güter)
9. Gütermasse an Bord (to)
10. Massenäquivalent des Schiffes (to)
11. Vermerke des Schiffsabsenders, für die Schifffahrt unverbindlich:
 - a) beigeschlossene Dokumente
 - b)sonstiges
12. Datum und Zeit des Remorkbeginns:

Unterschrift des Kapitäns
(Steuermannes) des zu remorkierenden
Fahrzeuges oder dessen Vertreters

Unterschrift des Kapitäns
des Bugsierschiffes

13. Berechnung der Remorkkosten
 - a) Anzahl der virtuellen Km
 - b) Anzahl der Kilat
 - c) Satz für 1 Kilat EURINSGESAMT: EUR
14. Datum und Zeit der Remorkbeendigung
15. Unterschrift des Empfängers
16. Vermerk über das Überwintern

Daten:	
Beginn	Unterschrift
Ende	Unterschrift
17. Leichterungen

Hafen (Ort)
Bezeichnung (Nr.) des Leichters
Gütermenge
18. Für Dienstvermerke.

Anmerkung: Bei der Durchführung der Remorkarbeiten ist die Erstellung des Remorkprotokolls nicht obligatorisch.

Anlage 4
Zum Abkommen über die gegenseitige Remork
und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

**NORMEN DER DURCHSCHNITTLICHEN REMORKLEISTUNG AUF DER
DONAU
(Kilometer in 24 Stunden)**

Strecke	Remorkrichtung	Monate	
		April - August	September - März
Regensburg-Komarno	Berg	100	80
	Tal	148	113
Komarno - Prahovo	Berg	120	102
	Tal	176	136
Prahovo-Sulina/Ustj- Dunajsk	Berg	135	116
	Tal	170	131

Anlage 5
Zum Abkommen über die gegenseitige Remork
und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

VERRECHNUNG DER KILAT

1. Die Verrechnung der Kilat bei der Streckenremork K erfolgt nach folgender Formel:

$$K = \frac{(Q+D \text{ äq}) 1 \text{ virt}}{1000} \quad (1)$$

wobei Q – Masse des Gutes des remorkierten Fahrzeuges, in to
D äq – Massenäquivalent des remorkierten Fahrzeuges, in to
1 virt – virtueller Kilometer

2. Massenäquivalent des remorkierenden Fahrzeuges wird nach folgender Formel festgestellt:

$$D \text{ äq} = 1,176 L (B+2 T_o) \quad (2)$$

wobei L - max. Länge des Fahrzeuges in Meter,
B - max. Breite des Fahrzeuges in Meter,
T_o - Tiefgang ohne Ladung in Meter

3. Virtuelle Kilometer 1 virt werden nach folgender Formel errechnet:

$$1 \text{ virt} = \sum l_i k_{str i} \quad (3)$$

wobei l_i – ist die Remorkentfernung auf dem i-Abschnitt
(Gesamtentfernung der Remork 1 = $\sum l_i$);

k_{str} – Streckenkoeffizient, der Schwierigkeitsgrad der Remork auf dem i-Abschnitt berücksichtigt (Anlage 7 zum Abkommen).

Anlage 6
Zum Abkommen über die gegenseitige Remork und
Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

**UMRECHNUNG IN KILAT UND KOSTEN FÜR 1 STUNDE
BUGSIERSCHIFFSLEISTUNG BEI HAFENARBEITEN UND HILFELEISTUNG
AN FAHRZEUGEN BEI HAVARIEN**

Leistung des Bugsierschiffes KW (PS)	1 Stunde Fahrzeit		1 Stunde Liegezeit	
	Kilat	EUR	Kilat	EUR
Bis 147 (200)	10,0	20,8	4,0	8,3
148-220 (201-300)	14,0	29,1	5,6	11,7
221-294 (301-400)	17,5	36,4	7,0	14,6
295-367 (401-500)	21,0	43,8	8,4	17,5
368-441 (501-600)	24,5	51,0	9,8	20,5
442-515 (601-700)	28,0	58,3	11,2	23,3
516-588 (701-800)	31,5	65,7	12,6	26,3
589-662 (801-900)	35,0	73,0	14,0	29,1
663-735 (901-1000)	38,5	80,2	15,4	32,1
736-882 (1001-1200)	42,0	87,5	16,8	35,0
883-1029 (1201-1400)	49,0	102,1	19,6	40,8
1030-1176 (1401-1600)	56,0	116,7	22,4	46,7
1177-1323 (1601-1800)	63,0	131,3	25,2	52,5
1324-1470 (1801-2000)	70,0	145,9	28,0	58,3
1471-1764 (2001-2400)	80,5	167,7	32,2	67,1
1765-2059 (2401-2800)	94,5	197,0	37,8	78,8
2060-2353 (2801-3200)	108,5	226,1	43,4	90,5
2354 (3201 und mehr)	122,5	255,2	49,0	102,1

Anmerkung: Bei Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien werden zu den Wertkennziffern der Koeffizient 3,0 angewendet.

Anlage 7
zum Abkommen über die gegenseitige Remork
und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

TABELLE DER STRECKENKOEFFIZIENTEN

Strecke	Remorkrichtung	
	Berg	Tal
Kelheim-Komarno (Km 2414-1767)	3,45	1,63
Komarno-Prahovo (Km 1767- 861)	1,15	0,61
Prahovo-Sulina und Kilia-Arm (Km 861- 0)	1,00	0,60
Drau	3,00	0,78
Theiss (bis Szegedin, Km 0 - 170)	1,30	0,56
Begej	3,00	1,29

Anlage 8
Zum Abkommen über die gegenseitige Remork
und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

HILFELEISTUNGSPROTOKOLL

abgefasst (Ort, Datum, Zeit)

Wir, die Unterzeichneten, haben das nachstehende Protokoll darüber erstellt, dass das Fahrzeug(Bezeichnung, Typ – Bugsierschiff, Selbstfahrer usw.) mit Leistungskapazität von KW (PS), das der Schifffahrt gehört, dem Fahrzeug(Bezeichnung, Typ), mit Tragfähigkeit von to, welches der Schifffahrt gehört, Hilfe geleistet hat.

Am Bord des Fahrzeuges, das die Hilfe in Anspruch genommen hat, befanden sich folgende Güter (Güterbezeichnung) in der Menge von to.

Das hilfegeleistete Fahrzeug fuhr mit Konvoi (Verband) bestehend aus nichtselbstfahrender Fahrzeuge.

Kurze Beschreibung der Havarie:

Art der geleisteten Hilfe:

Zeitdauer der Hilfeleistung:

Datum	Beginn (Uhr, Minuten)	Ende (Uhr, Minuten)	Grund der Einstellung der Hilfeleistung (Nachtzeit, Entscheidung des Kapitäns des defekten Fahrzeuges)
.....

Während der Hilfeleistung erlitt das hilfeleistende Fahrzeug folgende Beschädigungen und Schaden:

am Körper:

am Inventar:

am Gut:

Besondere Vermerke der Parteien:

hilfefordernder Partner

hilfeleistender Partner

Amtsperson und Unterschrift

„...“ ... 200 ...

„...“ ... 200 ...

Anmerkung: Falls erforderlich, ist die durch die Unterschriften bestätigte Fortsetzung der Niederschrift auf der Rückseite des vorliegenden Protokolls zulässig.

Anlage 9
Zum Abkommen über die gegenseitige Remork
und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

Ordnung der Ermittlung des Zuschlages zu dem Grundwert der Kilat“

1. Bei der Bestimmung der Höhe des Zuschlages werden folgende Ausgangsdaten verwendet:

- der Grundpreis von 1 Kilat – € 1,86;
- der Grundpreis von Dieseltreibstoff – € 159 je 1 Tonne;
- tatsächlicher Preis von 1 Tonne Dieseltreibstoff nach Rotterdamer Platzierung am Tage des Remorkbeginnes;
- notwendige Durchschnittsmenge des Dieseltreibstoffes für die Erzeugung von 1 Kilat – 3,7 kg.

2. Die Höhe des Zuschlages zum Grundpreis der Kilat wird ausgehend aus der Bedingung deren Erhöhung um € 0,038 für jede 10 € der Steigerung des tatsächlichen Treibstoffpreises im Vergleich zum Grundpreis nach folgender Formel errechnet:

$(Sf-200) \times 0,04$

_____ , wobei Sf – ist der tatsächliche Preis für 1 Tonne Dieseltreibstoff nach Rotterdamer Platzierung am Tage des Remorkbeginnes “.

Anlage 10
zum Abkommen über die gegenseitige Remork
und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien

MEMORANDUM

Über Prinzipien der Zusammenarbeit der Schifffahrtsgesellschaften an der Organisation der Donauschifffahrt unter den Bedingungen des Niederwassers am Stromübergang Luta und an anderen limitierenden Stromstellen der Donau

Die vorliegenden Prinzipien sind zusammengestellt, um den einheitlichen Handlungen, welche seitens der Schifffahrtsgesellschaften, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen für die Ausrichtung der Maßnahmen, die die garantierte Bewegung von Schiffskonvois (bzw. einzelner Schiffe) unter den kritischen Niederwasserbedingungen auf der Donau sichern, durchgeführt werden.

1. Allgemeine Bedingungen:

- 1.1. Als Beginn der Anwendung von Maßnahmen, welche von den vorliegenden Prinzipien vorgesehen sind, gilt der Zeitpunkt, wenn der Schiffskapitän mündlich oder schriftlich eine Information von der nächst liegenden Kapitanie bzw. anderen Schiffen erhält, welche auf die Notwendigkeit der Durchführung des speziellen Lotsens des Schiffes/Konvois hinlenkt.
- 1.2. Die Durchführung eines speziellen Lotsens des Schiffes/Konvois gilt als notwendig, wenn das Schiff bzw. eine Einheit des Konvois den Tiefgang aufweist, welcher im Vergleich zum tatsächlichen Wasserstand an dem Stromübergang keine Reserve von 10 cm bei Fahrt zu Berg und von 20 cm bei Fahrt zu Tal garantiert.
- 1.3. Als spezieller Lotsen gilt die Organisation der Durchstellung mittels gleichzeitiger Schubes und Schleppens einer Sektion des nicht selbstfahrenden (bzw. eines Schubschiffes) Schiffes oder des Schleppens eines Selbstfahrers durch spezielle konstruierte Schiffe.
- 1.4. Die Schifffahrtsgesellschaften stellen keine Schiffe nach dem Einbruch der Dunkelheit.

2. Gegenseitige Informierung:

2.1. Fällt der Wasserstand bis zu kritischen Messzahlen, was speziellen Lotsen erforderlich macht, so informiert die Schifffahrtsgesellschaft, welches Schiff sich am Stromübergang befindet, andere Schifffahrtsgesellschaften über die tatsächliche nautische Situation sowie Voraussage für die nächsten Tage.

2.2. Um die einheitlichen Handlungen zu organisieren informieren sich die Schifffahrtsgesellschaften gegenseitig über:

- gemessenen Mindestwasserabständen auf den bestimmten Donauabschnitten;
- Bezeichnungen und Requisiten des die Schiffe eigener Schifffahrt durchstellenden Schleppers (falls vorhanden), welcher von dem Ältesten auf dem limitierenden Stromabschnitt ernannt wurde;
- geplanten Ankunftszeit der eigener Schiffskonvois zu dem limitierenden Donauabschnitt;
- Zusammensetzung der ankommenden Konvois und des tatsächlichen Tiefganges der Fahrzeuge im Konvoi;
- Vorhandensein der eigenen (bzw. angemieteten) Zugkraft für die Hilfeleistung während des Lotsens eigener Konvois;

3. Gegenseitige Handlungen

3.2. Fällt eigene (bzw. angemietete) Zugkraft für die Hilfeleistung während des Lotsens eigenes Konvois, wendet sich der Schiffseigner an andere über Zugkraft verfügende Schifffahrtsgesellschaften mit der Anforderung, den speziellen Lotsen durch den limitierenden Abschnitt gemäß den Bedingungen des „Abkommens über die gegenseitige Remork und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien“ zu organisieren, wobei, falls notwendig, zwei Bugsierer gleichzeitig eingesetzt werden.

3.3. Die Schifffahrtsgesellschaften, welche an dem limitierenden Donauabschnitt über eigene Zugkraft verfügen, überprüfen nach Erhalt einer Anforderung an Hilfeleistung die Möglichkeit, diese zu leisten und legen zusammen mit dem Antragsteller die erforderliche Anzahl der Bugsierer sowie die Ordnung der Durchführung der Arbeiten.

Der Lotsen über den limitierenden Abschnitt wird unter Berücksichtigung des Eintreffens des Schiffskonvois zu der Stelle sowie unter der Leitung eines für diese Arbeit ernannten Kapitäns des Schleppers durchgeführt.

3.4. Nach Beendigung des Lotsens unterschreiben die Kapitäne des durchgeführten Schiffes/Konvois und des Schleppers Protokolle über die durchgeführten Arbeiten gemäß der in Bratislavaer Abkommen festgelegten Ordnung.

4. Die Organisation des Lotsens

- 4.1. Die Ordnung und die Reihenfolge des Lotsens der Schiffe/Konvois, welche den Schifffahrtsgesellschaften, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen gehören, werden per Funk zwischen den Kapitänen der Schiffe, welche von den für die Durchstellung der Tonnage zuständigen Ältesten im Namen der Schiffseigner zugeteilt werden, vereinbart. Die Konvois für die zu Berg/zu Tal Durchstellung werden aus den für die Durchführung bereiten Fahrzeugen je nach der Reihenfolge dessen Eintreffens an den Stellen des limitierenden Abschnittes und Meldung bezüglich Einsatzbereitschaft.
- 4.2. Bei der Festlegung der Reihenfolge werden die Leistungskapazität der den Lotsen durchführenden Schlepp-/Schubschiffe, das Vorhandensein der Tonnage mit dem „das Baggern“ der Fahrstraße garantierenden Tiefgang je nach dem tatsächlichen Wasserstand auf dem limitierenden Abschnitt sowie die Erfahrung des Kapitäns im Lotsen unter den schwierigen nautischen Bedingungen berücksichtigt.
- 4.3. Der Lotsen der Konvois zu Berg/zu Tal erfolgt der Reihe nach je nach Vorhandensein der Tonnage, welche für den Lotsen in beiden Richtungen bereit steht.

Erstellt in Mojmirovce, Slowakische Republik am 12.September 2003

ABSCHNITT V

ABKOMMEN

ÜBER DIE GEGENSEITIGE AGENTIERUNG VON FAHRZEUGEN IN DEN DONAUHÄFEN

Zur Festlegung einheitlicher Bedingungen für die gegenseitige Agentierung von Fahrzeugen in den Donauhäfen schlossen die Schifffahrten

BULGARISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (AD BRP)
 „RUBISHIPS“, Russe (RUBISHIPS)
 ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Wien)
 DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Regensburg)
 KROATISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT “DUNAVSKI LLOYD-SISAK” (DL)
 UNGARISCHE SCHIFFFAHRT GmbH „MAHART DUNA-CARGO“
 (MAHART DUNA-CARGO)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT NF „GIURGIU-NAV“ SA
 (CNF Giurgiu-NAV SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT CNFR „NAVROM“ SA GALATZ
 (CNFR NAVROM SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA“ SA
 (NFR-Drobeta SA)
 „SLOWAKISCHE DONAUSCHIFFFAHRT und HÄFEN“ AG (AG SPaP)
 UKRAINISCHE DONAUSCHIFFFAHRT OAG (AG UDP)
 SCHIFFFAHRTS AG „UKRRECHFLOT“
 (SAG UKRRECHFLOT)
 PRIVATE SCHIFFFAHRT „FST“, IZMAIL (FST)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (DD JRB)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „KRAJINA-PRAHOVO“ (RBK)
 Serbien und Montenegro, Prahovo

das folgende Abkommen ab:

Artikel 1

Allgemeine Bestimmungen

1. Die Vertragsschließenden Schifffahrten verpflichten sich, direkt oder durch ihre Agenten die gegenseitige Agentierung der Fahrzeuge der Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen, vorzunehmen. Die gegenseitige Agentierung kann aufgrund der direkten Vereinbarungen zwischen den Schifffahrten erfolgen.

2. Die gegenseitige Agentierung erfolgt aufgrund der geltenden Regeln des Landes, wo sich der entsprechende Donauhafen befindet, sowie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens.

Agentiert werden alle Fahrzeuge der vertragsschließenden Schifffahrten (eigene oder von anderen Schifffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen unter einen time-charter-Vertrag genommene).

Die Schifffahrt, die einen solchen time-charter-Vertrag abgeschlossen hat, hat ihre Schiffsagenten darüber zu informieren.

Die Agentierung erfolgt in den in der Anlage 1 angeführten Häfen.

Artikel 2

Verpflichtungen des Agenten

1. In den Service fallen die Erledigungen der Arbeitsvorgänge, die gewöhnlich bei der Agentierung von Fahrzeugen entstehen, insbesondere die:

1.1 Organisation der Abwicklung der Zoll- und Grenzformalitäten;

1.2 Erledigung der Formalitäten bei Ankunft und Abfahrt der Schiffe, Übernahme von Ladebereitschaftsmeldungen, Eintragung der Anstellungszeit in diese Meldungen, sowie die Unterzeichnung dieser Meldungen;

1.3 Organisation der Übernahme/Übergabe von unbemannten Fahrzeugen gemäß den Abkommen über die Betreuung von unbemannten Fahrzeugen, welche zwischen einzelnen Schifffahrten abgeschlossen worden sind;

1.4 Benachrichtigung des Warenempfängers über die Ankunft der Ware und des Warenabsenders über die Beistellung des Fahrzeuges zur Beladung;

1.5 Organisation und Kontrolle über die Behandlung von Fahrzeugen in den Häfen;

1.6 Ausfertigung von Dokumenten jeder Art, die mit dem Aufenthalt und Behandlung von Schiffen in den Häfen im Zusammenhang stehen;

1.7 Unterstützung der Erstellung und Übergabe an den Kapitän (Steuermann) oder einen Vertreter des Schiffseigners von Lade/Löschprotokollen und Cargo-Plänen, Gewährung der Erstellung von verschiedenen Protokollen in Bezug auf Manko oder Beschädigung der Güter zum Zwecke der Wahrung der Interessen des Schiffseigners;

1.8 Erstellung von Liegezeitprotokollen (time-sheets);

1.9 Unterzeichnung von Frachtbriefen (Konnossementen) und Manifesten im Namen des Schiffseigners;

1.10 Organisation der Versorgung des Schiffes mit Treibstoff, Trinkwasser, Lebensmitteln,

der Durchführung der technischen Betreuung und Reparaturen, der medizinischen Betreuung von Mannschaftsmitgliedern und Passagieren aufgrund einer schriftlichen Anforderung des Kapitäns (Steuermannes) oder des Schiffseigners;

1.11 Die monatliche Erstellung und Versand von Disbursement Accounts;

1.12 Unterstützung der Kapitäne (Steuerleute) bei Erstellung von Havarieprotokollen oder Unfallmeldungen;

1.13 Auszahlung von Bargeld an die Kapitäne (Steuerleute) in Übereinstimmung mit Anweisungen des Schiffseigners.

2. Unter den Agentenservice fallen auch folgende Tätigkeiten:

2.1 Information per Telex über den Ablauf der Lade-/Löscharbeiten in dem bestimmten Hafen (Beginn, Reihenfolge der Behandlung usw.) sowie die Information über die Ankunft/Abfahrt des Fahrzeuges, über die eingeladene Ware usw.

2.2 Unterstützung der Mannschaftsmitglieder, die an Land wegen einer Erkrankung oder aus anderen Gründen geblieben sind, sowie die Organisation deren Heimreise gemäß den Anweisungen des Schiffseigners;

2.3 Rechtzeitige Übermittlung der notwendigen Information über Regeln, Tarife, Häfen und die im Bereich des Agenten liegende schiffbare Strecke an die Adresse des Schiffseigners.

3. Der Agent wird die Fahrzeuge bestens agentieren und alle Maßnahmen zur maximalen Verkürzung der Liegezeiten, raschesten Versorgung der Schiffe sowie zur rechtzeitigen Durchführung aller anderen Manipulationen treffen, so dass zum Zeitpunkt der Beendigung der Lademanipulationen alle anderen Arbeiten und Handlungen im Bezug auf das Schiff abgeschlossen sind.

4. Die Kontrolle und Erstellung der für den Zoll- und anderer Behörden erforderlichen Dokumenten sowie die Vorbereitung von Manifesten, Konnossementen oder Frachtbriefen je nach der Beladung des Fahrzeuges soll von dem Agenten so vorgenommen werden, dass das Schiff nach der Beendigung der Lademanipulationen ohne Verzögerung die Reise antreten kann. Die Konnossemente und die Frachtbriefe für die Ware werden auf den Formularen der Schifffahrt, deren Schiff das Gut übernimmt, ausgestellt.

5. Der Agent wird die Kapitäne (Steuerleute) der zu agentierenden Fahrzeuge über die Änderungen der Schifffahrtsregeln, Hafenformalitäten sowie über Veränderungen im entsprechenden Donauabschnitt informieren.

6. Wird das mit einem Schiff eingetroffene Gut dem Warenempfänger wegen Nichtbezahlung der Fracht oder aus anderen Gründen nicht ausgehändigt, so hat der Agent im Auftrag des Schiffseigners die Ware auf eigenes Lager oder auf Lager einer anderen Firma zu nehmen, dabei wird dem Kapitän (Steuermann) dieses Fahrzeuges eine entsprechende Bestätigung ausgestellt. Der Agent informiert über die Lagerung des Gutes die Schifffahrt, welche die von dem Agenten getragenen Kosten im Bezug auf Ausladung, Lagerung und Aufbewahrung des Gutes zu ersetzen hat.

7. Falls es dem Agenten möglich ist, wird er aufgrund eines Auftrages des Schiffseigners die der Schifffahrt zustehenden Summen für Fracht, Nachnahmekosten oder anderen Beträgen, welche von Warenabsendern, Warenempfängern oder anderen Personen zu bezahlen sind, einheben. Die eingehobenen Summen werden unverzüglich auf Kosten des Schiffseigners auf sein Konto überwiesen. Die Frachteinhebung erfolgt innerhalb eines Monats, falls nicht anders vereinbart wird.

Erfolgt die Überweisung der eingehobenen Summen nicht zeitgerecht, erhält der Schiffseigner ein Pönale in Höhe von 0,05 % von der nichtrechtzeitig erhaltenen Summe pro Tag.

Aufgrund einer Vereinbarung der Vertragschließenden Schifffahrten ist bei der Überweisung des Inkassos die Aufrechnung der offenen Beträge jener Schifffahrt, zu deren Gunsten das Inkasso vorgenommen wurde, zulässig.

8. Der Agent wird die notwendigen Maßnahmen zur Wahrung der Interessen des Schiffseigners im Zusammenhang mit Reklamationen, welche seitens der Warenabsender, Warenempfänger oder Drittpersonen entstehen können, treffen. Aufgrund einer Vereinbarung mit dem Schiffseigner kann der Agent in jedem einzelnen Fall die Vertretung seiner Interessen bei einem Gericht übernehmen und aufgrund einzelner Aufträge die notwendigen Garantien abgeben.

9. Der Agent bezahlt aufgrund einer Vereinbarung mit dem Schiffseigner Gebühren und Entgelte, die von einem Schiff eingehoben werden. Der Schiffseigner überweist aufgrund einer Vereinbarung mit dem Agenten auf sein Konto vereinbarte Summen als Akonto.

Artikel 3

Verpflichtungen des Schiffseigners

1. Spätestens 48 Stunden vor der zu erwartenden Ankunft des Fahrzeuges in den Lade-/Löschhafen wird der Agent informiert über:

- 1.1 die voraussichtliche Ankunftszeit des Fahrzeuges;
- 1.2 die Bezeichnung des Warenempfängers und seine Adresse;
- 1.3 die Bezeichnung des Warenabsenders und seine Adresse;
- 1.4 die Güterart und Menge des zu ein-/ausladenden Gutes;
- 1.5 die besonderen Bedingungen, welche der Agent bei der Übernahme des Gutes auf das Schiff vom Warenabsender oder der Güterübergabe vom Schiff an dem Warenempfänger zu berücksichtigen hat.

2. Der Schiffseigner hat über Anforderung des Agenten regelmäßig diesen mit notwendiger Anzahl von Frachtbrief/Manifestformularen zu versorgen.

Wird diese Bedingung nicht eingehalten, so werden dem Agenten die Kosten für die jedem Schiff überlassenen Formulare von Frachtbriefen/Manifesten in Höhe von € 3,00 ersetzt. Hat der Agent Ausgaben im Zusammenhang mit Dokumenten, die für Drittpersonen auf Kosten des Schiffseigners erstellt werden, so trägt der Schiffseigner all diese Kosten nach Vorlegen einer Rechnung des Agenten.

Artikel 4

Bezahlung für Agentierung

1. Für die erbrachten Agentierungsleistungen bezahlt der Schiffseigner dem Agenten folgende Entgelte:

- 1.1 für nichtselbstfahrende Fahrzeuge aller Typen und Größen - € 24,0 je Schiff;
- 1.2 für Streckenremorkschiffe aller Typen und Größen sowie für Selbstfahrer - € 33,7 je Schiff;
- 1.3. für Fahrgastschiffe - € 41 je Schiff.

2. Gebühren werden eingehoben:

- 2.1 von Fahrzeugen, welche im gegebenen Hafen nur löschen oder laden -in der im Pkt. 1 genannten Höhe;
- 2.2 von Fahrzeugen, welche im gegebenen Hafen sowohl löschen als auch laden - in doppelter Höhe der im Pkt. 1 genannten Sätze;
- 2.3 von den selbstfahrenden und nichtselbstfahrenden Fahrzeugen, welche den Hafen zwecks Versorgung anlaufen - in Höhe von 25 % der im Pkt. 1 genannter Sätze;
- 2.4 für jede Erledigung von Formalitäten in den Grenzstationen (Eingang oder Ausgang) - in der Höhe von 25 % der im Pkt. 1 genannten Sätze;

3. Die Agentierungsentgelte werden in jedem Anlaufhafen eingehoben. Die Entgelte werden dem Agenten für die Durchführung der im Pkt. 1 des Artikels 2 des Abkommens aufgezählten Aktivitäten bezahlt. Die Durchführung von in den Pkt. 7 und 8 des Artikels 2 vorgesehenen Agenden wird von dem Schiffseigner zusätzlich aufgrund der mit dem Agenten vereinbarten Sätze entgolten.

Die Kosten, die dem Agenten im Zusammenhang mit der Durchführung der im Pkt.2 des Artikels 2 genannten Agenden sowie anderer zusätzlichen Dienstleistungen entstehen, werden von der Schifffahrt nach der Vorlage der bestätigenden Unterlagen seitens des Agenten bezahlt.

4. Für die Aquisition erhält der Agent 3 % des Frachtbetrages, der für die entsprechende Ware bezahlt wurde; dabei erfolgt die Bezahlung des Betrages in der Währung der Fracht.

5. Die Bezahlung der dem Agenten zustehenden Beträge erfolgt innerhalb von 30 Tagen nach Vorlegung der Rechnungen unter Beischluss der notwendigen Rechnungsbelege. Bei Nichtbezahlung der Rechnung in der vorgeschriebenen Zeit ist ein Strafgeld von 0,05 % des nicht beglichenen Betrages für jeden Verzugstag zu zahlen.

Artikel 5

Gegenseitige Überlassung von Schiffspersonal

1. Die Schifffahrten, Mitglieder des Abkommens, überlassen einander aufgrund einer Anforderung des Schiffseigners nach Möglichkeit das Schiffspersonal zwecks Durchführung kurzfristiger Reisen.

2. Das dem Partner zur Verfügung gestellte Personal untersteht während des Aufenthaltes am Schiff (Kahn) dem Kapitän des Schiffes.

Die Schifffahrt, die den Dienst erweist, haftet gegenüber der Schifffahrt, die den Dienst in Anspruch nimmt, oder gegenüber Dritten nicht für die Arbeitsleistung und Handlungen des zur Verfügung gestellten Personals.

Das dem Partner zur Verfügung gestellte Personal gehört im rechtlichen Sinne zur Zeit der Dienstleistung zum Personalbestand der Schifffahrt, die den Dienst erweist. Somit sind Ereignisse wie Erkrankungen, Invalidität, Tod, Unfälle, die während der Personalüberlassung eintreten, so anzusehen, als ob diese Fälle bei der zuweisenden Schifffahrt eingetreten wären. Die den Dienst in Anspruch nehmende Schifffahrt ist jedoch verpflichtet, der Schifffahrt, die das Personal überlässt, sämtliche Kosten im Zusammenhang mit solchen Arbeitsunfällen zu ersetzen, für die entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Landes der zuweisenden Schifffahrt der Arbeitsgeber haftet.

3. Die den Dienst in Anspruch nehmende Schifffahrt ist verpflichtet, das ihr zur Verfügung gestellte Personal mit einer kostenfreien Kabine sowie mit Nahrung zum gleichen Betrag wie das eigene Personal zu versorgen.

4. Das Tagesgeld wird für die ganze Zeit der Überlassung sowie für jene Tage, die für die Fahrt vom Aufenthaltsort bis zum Abkommandierungsort und zurück - vom Ort der Ausschiffung bis zum ursprünglichen Aufenthaltsort notwendig sind, bezahlt. Der Verrechnungsmodus ist bilateral zu regeln.

Artikel 6

Reklamations- und Verjährungsfristen, Schiedsgericht

1. Die aus dem Abkommen über die gegenseitigen Agentierung resultierenden Ansprüche jeder Art werden von der reklamierenden Partei in schriftlicher Form mit Beilage von notwendigen, das Reklamationsrecht bestätigenden Unterlagen vorgelegt.

2. Die andere Partei ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten ab dem Datum des Erhaltes der Reklamation diese zu behandeln und die klagende Partei schriftlich über die Anerkennung oder die Ablehnung der Reklamation zu benachrichtigen.

Falls die andere Partei die Reklamation ablehnt oder diese nur teilweise anerkennt oder aber die Reklamation nicht binnen der festgelegten Frist behandelt hat, ist die reklamierende Partei berechtigt, eine Klage einzureichen.

3. Die vertragsschließenden Parteien werden die notwendigen Maßnahmen zur friedlichen Beilegung von Streitfällen, Reklamationen, und Klagen treffen, die aus dem gegenständlichen Abkommen oder im Zusammenhang mit diesem entstehen können.

Klagen, die aus dem Vertrag über die gegenseitige Agentierung resultieren, werden im Schiedsgericht bei der Handelskammer in der Hauptstadt des Sitzes des Beklagten nach der UNICITRAL Schiedsgerichtsordnung in der jeweils geltenden Fassung behandelt.

4. Die Verjährungsfrist für alle Ansprüche der Mitglieder des Vertrages über die gegenseitige Agentierung wird auf ein Jahr festgesetzt, gerechnet ab dem Tage der Entstehung des Klageanspruches.

5. Die Verjährungsfrist verlängert sich bis zum Zeitpunkt des Erhaltes der Antwort auf die Reklamation, beträgt jedoch nicht mehr als 3 Monate, falls durch die nationale Gesetzgebung des Landes, wo die Reklamation behandelt wird, nichts anderes vorgesehen ist. Erfolgt eine Antwort auf die Reklamation, so beträgt die Verjährungsfrist 1 Jahr und 3 Monate.

Artikel 7

Gültigkeitsdauer des Abkommens

1. Das vorliegende Abkommen tritt in Kraft am 1. Jänner 1992 und gilt bis auf weiteres. Mit Abschluss dieses Abkommens verliert der dritte Abschnitt des Abkommens über die Remork, Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien von 1955 seine Gültigkeit.

2. Jede an diesem Abkommen beteiligte Schifffahrt kann jederzeit nach Ablauf einer sechsmonatigen Frist vom Tage der schriftlichen Bekanntmachung an die AG SPaP und in Kopie an alle anderen Schifffahrten aus dem Abkommen austreten. Die Anlage zum vorliegenden Abkommen stellt einen integrierenden Bestandteil dar.

Artikel 8

Depositarium

Das vorliegende Abkommen wurde am 26. September 1991 in Izmail in einem Exemplar in russischer Sprache unterzeichnet und der Slowakischen Donauschifffahrt und Häfen AG (AG SPaP) zur Verwahrung übergeben, die jeder dieses Abkommen unterzeichnenden Schifffahrt beglaubigte Kopien zusendet.

Anlage 1
zum Abkommen über die gegenseitige Agentierung
von Fahrzeugen in den Donauhäfen.

**DONAUHÄFEN, IN DENEN DIE GEGENSEITIGE AGENTIERUNG VON
FAHRZEUGEN ERFOLGT**

LAND	HÄFEN
BRD	Kelheim, Regensburg, Deggendorf, Passau
ÖSTERREICH	Linz, Wien
SLOWAKEI	Bratislava, Komarno
UNGARN	Komarom, Szöny, Budapest, Szazhalombatta, Dunaujvaros, Baja, Mohacs
KROATIEN	Osijek an Drau, Vukovar, Opatovac
SERBIJEN und MONTENEGRO	Beograd, Bezdan, Apatin, Novi Sad, Prahovo, Pancevo, Smederevo
BULGARIEN	Alle für die internationale Schifffahrt offenen Donauhäfen
RUMÄNIEN	Alle für die internationale Schifffahrt offenen Donauhäfen.
UKRAINE	Reni, Izmail, Ustj-Dunajsk (einschließlich Hafenstationen Kilia, Wilkowo)

ABSCHNITT VI

DAS ABKOMMEN ÜBER DIE BEFÖRDERUNG VON GROSSRAUMCONTAINERN IM INTERNATIONALEN VERKEHR AUF DER DONAU

Durch den Beschluss der 49. Direktorenkonferenz der Donauschiffahrten, Mitglieder der Bratislavaer Abkommen wurde dieses Abkommen vorübergehend suspendiert.

ABSCHNITT VII

ABKOMMEN ÜBER DIE GEGENSEITIGE DURCHFÜHRUNG VON REPARATUREN AN FAHRZEUGEN DER DONAUSCHIFFFAHRTEN

Um einen Effektivitätszuwachs des Schiffseinsatzes im Wege einer rechtzeitigen und operativen Behebung der Havarie- und Navigationsschäden, die während der Fahrt auf einem beliebigen Donauabschnitt an den Schiffen entstanden sind, zu erreichen, schlossen die Schifffahrten

BULGARISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (AD BRP)
 „RUBISHIPS“, Russe (RUBISHIPS)
 ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Wien)
 DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT “DDSG-Cargo” GmbH
 (DDSG-Cargo, Regensburg)
 KROATISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT “DUNAVSKI LLOYD-SISAK” (DL)
 UNGARISCHE SCHIFFFAHRT GmbH „MAHART DUNA-CARGO“
 (MAHART DUNA-CARGO)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT NF „GIURGIU-NAV“ SA
 (CNF Giurgiu-NAV SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT CNFR „NAVROM“ SA GALATZ
 (CNFR NAVROM SA)
 RUMÄNISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „NFR-DROBETA“ SA
 (NFR-Drobeta SA)
 „SLOWAKISCHE DONAUSCHIFFFAHRT und HÄFEN“ AG (AG SPaP)
 UKRAINISCHE DONAUSCHIFFFAHRT OAG (AG UDP)
 SCHIFFFAHRTS AG „UKRRECHFLOT“
 (SAG UKRRECHFLOT)
 PRIVATE SCHIFFFAHRT „FST“, IZMAIL (FST)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT AG (DD JRB)
 JUGOSLAWISCHE FLUSSSCHIFFFAHRT „KRAJINA-PRAHOVO“ (RBK)
 Serbien und Montenegro, Prahovo

das vorliegende Abkommen ab:

Artikel 1. Geltungsbereich

1. Das vorliegende Abkommen gilt nur für die Reparaturbetriebe sowie Reparaturarbeiten, die in der Anlage 1 genannt sind.

Artikel 2. Anforderung auf Schadenbehebung

1. Die Schiffsreparatur erfolgt auf Grund einer Anforderung, eingereicht von einem Vertreter der Schifffahrt, die das Schiff besitzt oder über das Schiff verfügt (in der Folge „Schiffseigner“ genannt).

Die Anforderung wird von dem Schiffseigner oder seinem Agenten schriftlich in der Anlage 2 vorgeschriebenen Form (u.a. per Telegraf, Telex, Fax) dem Reparaturbetrieb (oder seinem Vertreter) bzw. betreffender Schifffahrt (oder ihrem Agenten) übergeben.

2. In den außerordentlichen die Sicherheit des Schiffes oder der Umwelt bedrohenden Fällen kann eine vorläufige Anforderung in der festgelegten Form unmittelbar von dem Kapitän (Steuermann) des zu reparierenden Schiffes eingereicht werden. Die Anforderung ist in der Folge durch den Schiffseigner oder seinen Agenten zu bestätigen.

Artikel 3. Organisation der Reparaturarbeiten

1. Im Rahmen des vorliegenden Abkommens werden die Schifffahrten bestrebt sein, die Reparaturarbeiten vorrangig durchzuführen.

2. Reparaturumfang, voraussichtliche Reparaturkosten sowie Dauer der Reparaturarbeiten werden je nach der Art der erlittenen Schiffsbeschädigungen von dem Schiffskapitän (Steuermann) oder dem Agenten des Schiffseigners und einem Vertreter des Reparaturbetriebes in einem Protokoll (Anlage 3) festgelegt. Das Protokoll wird innerhalb von 5 Arbeitstagen ab der Annahme der Anforderung durch die Reparaturstätte abfasst.

In dem im Art. 2. 2 genannten Fall beginnen die Reparaturarbeiten unverzüglich ab dem Eintreffen des Schiffes in die Reparaturstätte.

3. Das Verzeichnis der Reparaturarbeiten wird in die Anforderung (Reparaturspezifikation) aufgenommen, welche von dem Schiffskapitän (Steuermann) oder Agenten des Schiffseigners erstellt wird.

Die Anforderung (Reparaturspezifikation) enthält die Aufzählung von Ersatzteilen und einzelnen Sachen, welche von dem Schiffseigner dem Reparaturbetrieb für die Beseitigung von Schäden und Schadenbehebung an Schiff überlassen werden.

4. Die technische Aufsicht bei Schiffsreparaturen erfolgt durch:

- 4.1. Schiffsverwaltung – an bemannten Schiffen;
- 4.2. Vertreter des Schiffseigners – an unbemannten Fahrzeugen.

5. Abnahme der Reparaturarbeiten erfolgt durch Schiffsverwaltung und/oder Agenten des Schiffseigners und wird in einem Abnahmeprotokoll laut Anlage 4 festgehalten.

Das Abnahmeprotokoll wird von dem Reparaturbetrieb in 6 Exemplaren abgefasst. Das Original und zwei Kopien davon bleiben bei der Reparaturstelle, die restlichen Exemplare werden dem Schiffskapitän (Steuermann) oder dem Steuermann der Betreuungsmannschaft des Hafens übergeben.

Artikel 4. Berechnung der Kosten und Bezahlung der Reparaturarbeiten

1. Als Basis für die Feststellung der endgültigen Reparaturkosten dient die Reparaturanforderung (Spezifikation) und das Protokoll über die Schiffsschäden, welches von dem Reparaturbetrieb in Absprachen mit dem Schiffseigner erstellt wird.
2. Die Kosten werden aufgrund einer von der Reparaturstelle erstellten Kalkulation ermittelt. Die endgültige Kalkulation wird von dem Schiffseigner und Reparaturstelle vereinbart und unterschrieben und mit deren Stempeln versehen.
3. Die Reparaturabrechnungen werden von den vertragsschließenden Schifffahrten unabhängig und separat von allen anderen Abrechnungen und Zahlungen vorgenommen, die sich aus den Verträgen und Vereinbarungen der Schifffahrten miteinander resultieren.

Artikel 5. Haftung der Partner

1. Der Reparaturbetrieb haftet für die Reparaturqualität sowie für die Übereinstimmung der angewendeten Materialien mit den technischen Bedingungen und Standards, welche in dem Standortland der Reparaturstelle gelten, falls die Parteien keine Verwendung von anderen technischen Bedingungen und Standards vereinbart haben.
2. Garantiefrist für die durchgeführten Reparaturen wird auf 3 bis 6 Monaten ab Ende der Reparatur festgelegt je nach Vereinbarung der Parteien in jedem einzelnen Fall, vorausgesetzt der Schiffseigner hält die technischen Betriebsbedingungen ein.
3. Zahlt der Schiffeigner innerhalb der im Art. 4. 3 festgelegten Zeit nicht, werden von der Reparaturstelle Verzugszinsen in der Höhe von 0,05% von der nicht rechtzeitig eingezahlten Summe am Tage der Fälligkeit für jeden Verzugstag in Rechnung gestellt.
4. Alle Streitigkeiten, die zwischen den Parteien entstehen können, werden entsprechend Art. 16 des Abkommens über die Remork und Hilfeleistung an Fahrzeugen bei Havarien im Hinblick auf die Schiffsreparaturen geregelt.

Artikel 6. Gültigkeitsdauer

1. Das vorliegende Abkommen wird auf eine unbestimmte Zeit abgeschlossen und tritt mit dem 1. Jänner 1994 in Kraft.

Mit dem Abschluss des vorliegenden Abkommens verliert das Abkommen über die gegenseitige Durchführung von Reparaturen an Fahrzeugen der Donauschifffahrten von 1965 die Gültigkeit.

2. Jede der an diesem Abkommen beteiligten Schifffahrten kann jederzeit nach Ablauf einer sechsmonatigen Frist vom Tage der schriftlichen Bekanntmachung darüber an alle anderen Schifffahrten aus dem vorliegenden Abkommen ausscheiden.

Der Austritt aus dem Abkommen entbindet den Vertragsteilnehmer nicht von seiner Verantwortung für Verpflichtungen, die während seiner Beteiligung am Abkommen entstanden sind.

Das vorliegende Abkommen wurde am 24. Oktober 1993 in Kiev, Ukraine in einem Exemplar in russischer Sprache unterzeichnet und der AG „Slowakische Schifffahrt und Häfen (SPaP) zur Verwahrung übergeben.

Anlage 1
zum Abkommen über die gegenseitige Durchführung
von Reparaturen an Fahrzeugen der Donauschiffahrten

**REPARATURSTÄTTEN DER DONAUSCHIFFFAHRTEN UND KONKRETE
ARTEN DER DIENSTLEISTUNGEN, DIE ERBRACHT WERDEN**

**Schiffahrt – Mitglied
(Adresse, Telefonnummer,
Fax, E-Mail)**

Dienstleistungen

AG SPaP
Lodenica Bratislava
Vlce Hrdlo 77
820 03 Bratislava
Tel.: 421 2 45243359
Fax: 421 2 45243343
E-Mail: shipyard@spap.sk
Schiffswerft auf Str.km 1865,1

- Wartungsarbeiten, Reparaturen von selbstfahrenden und nichtselbstfahrenden Fahrzeugen, während der Fahrt und Hafenzzeit in Bratislava.
- Schiffshebung von Fahrzeugen bis 2000 Tonnen mit Lift, L = 115 m, B = 14 m.
- Reparatur von Schiffskörper und Lukendeckeln .
- Generalüberholung und Wiederherstellung der Schiffe.
- Maschinen-, Mechanismen-, Pumpen- Kompressor-Reparaturen.
- Reparaturen von Walzen, Propellern; Ankern sowie anderer Schiffsausrüstung.
- Reparaturen der Elektroausrüstung, Funkgeräten u.a. Anlagen.
- Schlosser-, Dreher- Fräs,- Zimmer-, Malerarbeiten.
- Diagnostik der Mechanismen u. a. Arbeiten.

Hafen Komarno

- Kleine Schiffsreparaturen.
- Schwimmende Reparaturstätte.

NAVROM SA – Galati
Reparaturstätte S.C.
„NAVROM REPARATI“ S.A.
Str. Portului 53
6200 Galati Romania
Tel.: 40 36 460654
Fax: 40 36 450190

- Alle Reparaturen zu alten Konditionen.

NFR DROBETA SA
1500 Turnu Severin
Portului Nr. 1
Judetul Mehedinti
Tel.: 40 52 312637
Fax: 40 52 318350

- Laufende Reparaturen von Haupt- und Hilfsmotoren,
- Austausch von Gehäusen, Kolben, Köpfen, Pumpen, Überprüfung von Generatoren und Elektroleitung, Fehlerprüfung und Reparatur von Elektroausrüstung
- Ruder-, Ankeranlagen, Festmachegeschirr, Steuerungseinrichtung, nautischen Funkanlagen, Schlosserarbeit, Schweißung des Schiffskörpers, Zimmerarbeit u. a. Hilfsarbeiten.

GIURGIUNAN SA GIURGIU
REPARATII FLOTA
Portului Str. 1
8375 Giurgiu
Tel.: 40 46 214303, 211332
Fax: 40 46 214352

Alle Reparaturen zu alten Konditionen.

UDP IZMAIL OAG
Technische Wartungsstelle Izmail
OJV „Renitransservice“, Reni
Tel.: 38 4841 25550
Fax: 38 4841 25355

- Wartungsarbeiten, Reparaturen von selbstfahrenden und nichtselbstfahrenden Fahrzeugen.
- Reparaturen von Hauptmotoren und Hilfsmechanismen.
- Reparaturen von Elektroausrüstung, Autosystemen, Kontrollgeräten.
- Reparaturen der Kühlanlagen.
- Gas- und Elektroschweißung, Kessel-u. Körperarbeiten.
- Schlosser-, Dreher- Fräs-, Zimmer-, Malerarbeiten.
- Diagnostik der Mechanismen u. a. Arbeiten.

SAG „Ukrrechflot“
Wilkowoer Donauer Reparatur-
Betriebsstätte für die Flotte
Information: Dienst für die
Schiffsbewirtschaftung der
SAG „Ukrrechflot“
Tel.: 38 044 417 44 79
Fax: 38 044 417 44 68

- Dockung und Reparatur von selbstfahrenden und nichtselbstfahrenden Hochsee- und Flussschiffen mit einer Wasserverdrängung bis 1200 Tonnen, einem Tiefgang bis 3,5 m, L = 85 m, B = 16 m.

Anlage 2
zum Abkommen über die gegenseitige Durchführung
von Reparaturen an Fahrzeugen der Donauschiffahrten

ANFORDERUNG von
auf Schadenbehebung

Schiffseigner.....
(vollständige Benennung)

Auftraggeber.....
(vollständige Benennung und Angaben)

Objekt.....
(Name, Typ des Schiffes)

.....
.....

.....
Datum

.....
Stempel und Unterschrift des
Auftraggebers

Anlage 3
zum Abkommen über die gegenseitige Durchführung
von Reparaturen an Fahrzeugen der Donauschiffahrten

PROTOKOLL

über die vorläufige Vereinbarung der Reparaturkosten und Reparaturdauer

(Name des Fahrzeuges)

Geschätzter Umfang der Arbeiten laut Kalkulation (Spezifikation)

_____ beträgt _____

Geschätzter Dauer der Reparatur _____ Tage.

Geschätztes Kosten der Reparatur _____
(Summe, Währung)

Vereinbart: _____
(Kosten) (Dauer)

(Datum)

(Vertreter der Reparaturstelle)

(Vertreter des Auftraggebers)

Anlage 4
zum Abkommen über die gegenseitige Durchführung
von Reparaturen an Fahrzeugen der Donauschiffahrten

P R O T O K O L L

über die Abnahme der Reparatur an _____, ausgeführt durch _____
(Schiff) (Reparaturstätte)

Die Reparatur _____ wurde aufgrund der Anforderung des Schiffseigners ____
(Schiff)
_____ vom _____ 200__ ausgeführt.
(vollständiger Name)

Der Reparaturumfang ist in der beigelegten Spezifikation angeführt.

Die von _____ ausgeführten Arbeiten wurden von einem Kontrollorgan
(Reparaturstätte)
abgenommen und bei Notwendigkeit durch eine Inspektion der Klassifikationsgesellschaft
untersucht.

_____ haftet für die Qualität der durchgeführten Reparaturen gemäß
(Reparaturstätte)
Artikel 5.1 und 5.2 des Abkommens über die gegenseitige Durchführung von Reparaturen an
Fahrzeugen der Donauschiffahrten.

Reparaturdauer _____ Tage.

Reparaturkosten _____
(Summe, Währung)

Anlage:

1. Spezifikation der ausgeführten Arbeiten.
2. Verzeichnis der dem Schiff übergebenen Dokumente.

Das Protokoll wurde am „____“ _____ 20__ während der Übernahme des von der
Reparatur in der _____ kommenden Schiffes abgefasst.
(Reparaturstätte)

Vertreter der Reparaturstätte

Vertreter des Schiffseigners:

_____ Kapitän(Steurmann)
_____ 1. Maschinist
_____ Vertreter des
Auftraggebers

ABSCHNITT VIII

MUSTERABKOMMEN

1. ABKOMMEN ÜBER DIE ÜBERNAHME, ÜBERGABE, BETREUUNG UND BEWACHUNG VON UNBEMANNTEN FAHRZEUGEN IN DEN LADE/LÖSCHHÄFEN

Um einheitliche Bedingungen für die Übernahme, Übergabe, Betreuung und Bewachung von unbemannten Fahrzeugen der Schifffahrt
in Folge..... genannt, einerseits, und der Schifffahrt.....
in Folge..... genannt, andererseits, festzusetzen, kamen die
Partner überein:

Artikel 1

(Schifffahrt) in den Häfen..... und in den
(Schifffahrt) Häfen werden direkt oder durch ihre Agenten für ein unbemanntes Fahrzeug die diensthabende Mannschaft, welche über notwendige Kenntnisse und Qualifikation verfügt, für den gesamten Zeitraum des Aufenthaltes des Schiffes im Bereich des Lade-/Löschhafens während der Ladevorgänge und/oder am Liegeplatz stellen.

Artikel 2

Die Diensthabende Mannschaft erfüllt in den Häfen der vertragsschließenden Seiten, welche im Artikel 1 genannt sind, folgende Funktionen hinsichtlich der Bewachung und Betreuung des unbemannten Fahrzeuges:

1. Übernahme und Übergabe des unbemannten Schiffes, des Gutes und des Inventars von der Besatzung und im anderen Fall an die Besatzung des Zug-/Schubschiffes laut Protokoll (Anlage 1);
2. Übernahme und Übergabe aller notwendigen Lade-, Schiffs-, Zoll- und Grenzdokumente;
3. Durchführung der notwendigen Schiffsarbeiten im Zusammenhang mit Manövern, Verstellungen, Verheftung und Verankerung der Fahrzeuge im Hafen und auf der Reede gemäß den im jeweiligen Hafen geltenden Regeln;

4. Abnahme des Tiefganges des Schiffes im unbeladenen und beladenen Zustand und Ausfertigung des Tiefgangprotokolls sowie Ermittlung der Gütermenge laut Tiefgang;
5. Kontrolle über richtige Aufteilung des Gutes in Laderäumen zwecks Sicherung der Schiffsstabilität;
6. Übernahme und Übergabe von losen und Schüttgütern;
7. Übergabe an den Schiffseigner oder seinen Agenten der entsprechenden Dokumente über die Übernahme und Übergabe des Gutes zum Zwecke der Ausfertigung der Protokolle über Fehlmenge, Überschüsse oder Beschädigung der Ladung;
8. Gewährleistung eines sicheren Ankerplatzes für unbemannte Schiffe im Hafen oder auf der Reede;
9. Gewährleistung der entsprechenden Signalgebung (Signallichter) auf unbemannten Schiffen während ihres Aufenthaltes im Hafen oder auf dem Ankerplatz;
10. Kontrolle über die Vertäuungs- und Ankervorrichtungen;
11. Beteiligung an der Erledigung der Formalitäten in Havariefällen und bei Beschädigungen des unbemannten Fahrzeuges während seines Aufenthaltes im Hafen oder am Ankerplatz;
12. tägliche Information an den Schiffseigner (seinen Agenten) über den Verlauf der Ladearbeiten, den Zustand des Gutes und des Schiffes;
13. Kontrolle über Reinigung der Laderäume von den Güterresten sowie von Schiffsdecks, Lukenabdeckungen und Schienenbereiche der Lukenstütze;
14. Auf- und Zumachen der Lukenabdeckungen.

Artikel 3

Die Schifffahrt oder Kapitäne der Zug-/Schubschiffe direkt oder durch ihre Vertreter informiert den Hafen, wo die Betreuung durchzuführen ist, sowie die betreuende Schifffahrt über die voraussichtliche Ankunft mit Angabe der Anzahl und Bezeichnung der Schiffe, die der diensthabenden Mannschaft zwecks Betreuung übergeben werden.

Die Information hat zwei volle Tage vor der Ankunft in den Hafen, und falls das Schiff weniger als zwei volle Tage unterwegs ist, spätestens 12 Stunden vorher zu erfolgen. Die Übernahme, Übergabe und Betreuung von unbemannten Fahrzeugen, die laut vorangehender Information eintreffen, erfolgt rund um die Uhr.

Artikel 4

Die Übernahme und Übergabe des unbemannten Fahrzeuges erfolgt nach seiner Abstellung

durch das Zug-/Schubschiff der übergebenden Schifffahrt an der von der Hafenverwaltung bestimmten Stelle, wobei die Sicherheitsvorschriften der Schifffahrt berücksichtigt werden.

Artikel 5

Der Übernahme und Übergabe des unbemannten Fahrzeuges geht die gemeinsame Revision des Körperzustandes, der Tauglichkeit der Ankervorrichtung, der Vertäuungsgeschirre sowie anderer Vorrichtungen und Systeme, Kontrolle über den Zustand der Einmannlöcher, richtiger Gewichtsaufteilung, Vorhandensein von Wasser und Lecks im Körper, sowie von Inventar, Beschriftungen, welche die Schiffsdokumente ersetzen, sowie Plomben, falls solche vorhanden sind, voran. Die Ergebnisse der Revision werden in einem Protokoll festgehalten (Anlage 1), welches in 4 Exemplaren ausgefertigt wird. Eines der Exemplare bleibt auf dem Zug-/Schubschiff, zweites wird der diensthabenden Mannschaft in dem Lade-/Löschhafen übergeben und die restlichen zwei - dem Vertreter oder Agenten der Schifffahrt - Eigner des unbemannten Fahrzeuges übersendet.

Artikel 6

Die diensthabende Mannschaft übernimmt die unbemannten Schiffe in technisch tauglichem Zustand der Ankervorrichtungen, Vertäuungsgeschirre, Signalisierungs- und anderer Einrichtungen sowie der Lukenabdeckung, mit einer kompletten Anzahl von Verheftungsseilen, mit intakter Elektro- und anderer Ausrüstung, auf den Bordwänden leserlich aufgetragenen Tiefgangsmarken sowie mit der kompletten Anzahl der Schiffspapiere. Die Messvorrichtung für das Wasserabmessen in Laderäumen und Zwischenräumen soll leicht zu öffnen und zugänglich sein.

Artikel 7

Unbemannte Schiffe, die den im Artikel 6 dargelegten Anforderungen nicht entsprechen, werden von der diensthabenden Mannschaft nur zur Bewachung und in jenen Fällen übernommen, in denen der schlechte Zustand der Schiffe deren Schiffsbewegung sowie die Sicherheit am Ankerplatz nicht gefährdet. Zur weiteren Behandlung werden solche Schiffe nach der Behebung der Defekte oder nach schriftlicher Verfügung des Schiffseigners (seines Vertreters oder Agenten) auf seine Verantwortung übernommen.

Die Schifffahrt oder Kapitäne der Zug-/Schubschiffe haben die betreuende Schifffahrt rechtzeitig über die Beschädigungsart der Schiffe, welche der diensthabenden Mannschaft zwecks Bewachung und/oder Betreuung übergeben werden sollten, zu informieren.

Artikel 8

Jene Schifffahrt welche die Betreuung eines unbemannten Fahrzeuges durchführt trägt die materielle Haftung für den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges sowie Inventars, welche sie laut Protokoll übernommen hat.

Die Haftung im Sinne des vorliegenden Artikels beginnt ab Zeitpunkt der Unterfertigung des Protokolls durch die übergabenden und übernehmenden Seiten.

Die betreuende Seite haftet jedoch nicht für die Mängel, die bei der Überprüfung zur Zeit der Übernahme/Übergabe der unbemannten Schiffe nicht festgestellt werden können, sowie für die Verluste, welche den unbemannten Fahrzeugen durch Dritte angerichtet werden, was in einem entsprechenden Havarieprotokoll festzuhalten ist.

Artikel 9

Die Diensthabende Mannschaft haftet nur für Schüttgüter, die in die unbemannten Fahrzeuge aufgenommen werden.

Bei der Beförderung von Stückgütern in den unbemannten Fahrzeugen werden die Haftungsfragen nach einer separaten Vereinbarung gemäß den Bestimmungen der Anlage 2 zum Musterabkommen geregelt, und für die Tankgüter - nach anderen Bedingungen.

Artikel 10

Während der gesamten Arbeitszeit der Diensthabenden Mannschaft auf den unbemannten Fahrzeugen gehört diese dem Personalbestand der betreuenden Schifffahrt an und in allen Rechtsfragen entstehen für sie keinerlei Änderungen.

Artikel 11

Alle Arten von Schäden, die den unbemannten Schiffen in der Betreuungszeit durch die diensthabende Mannschaft zugefügt wurden, werden bis zum Auslaufen des Schiffes auf Rechnung der schuldigen Seite behoben und in einem entsprechenden Protokoll festgehalten. Die betreuende Seite hat den Eigner des unbemannten Fahrzeuges über alle Beschädigungen unverzüglich zu informieren.

Wenn der Schaden dem Unterwasserschiffkörper zugefügt worden und für dessen Behebung die Verwendung von Schiffshebemitteln notwendig ist, ist für die Wegdauer des Schiffes bis zum Registerhafen oder zur vom Reeder festgelegten Schiffsreparaturstelle eine provisorische Behebung des Schadens innerhalb der Normen des Registers der UdSSR oder einer anderen Klassifikationsgesellschaft zulässig.

Die betreuende Seite soll ein Protokoll abfassen auch in dem Fall, wenn die Beschädigung oder Havarie ein Dritter verursachte oder dem Dritten zugefügt wurde.

Artikel 12

Die Diensthabende Mannschaft hat den Vertreter oder Agenten der Schifffahrt - Eigner des unbemannten Fahrzeuges über seine Auslaufbereitschaft aus dem Hafen zu informieren.

Artikel 13

Der Akkordsatz für die Betreuung und Bewachung des unbemannten Fahrzeuges durch die Diensthabende Mannschaft im Rahmen der im Artikel 2 aufgezählten Funktionen beträgt..... pro Schiff und Tag (voller oder nicht voller), unabhängig davon, ob der Kahn be- oder entladen oder zur Wache übernommen worden ist.

Artikel 14

Die Verstellung der unbemannten Schiffe im Hafen wird aufgrund der Bratislavaer Abkommen oder anderer örtlichen Hafentariife beglichen. Die Hilfeleistung bei Havarien und das Wasserauspumpen bei einem Leck auf einem unbemannten Schiff werden nach den tatsächlichen Kosten abgerechnet und bezahlt.

Artikel 15

In Donauhäfen können auch andere Dienstleistungen, deren Vergütung nicht in den im Artikel 13 genannten Akkordsatz eingeschlossen ist, an den unbemannten Fahrzeugen erbracht werden. Die Vergütung für solche Leistungen wird zwischen den Schifffahrten und/oder anderen Organisationen auf der bilateralen Basis vereinbart. Das Verzeichnis dieser Dienstleistungen sowie Organisationen, welche diese Leistungen erbringen oder die Durchführung in den Donauhäfen organisieren, ist jeweils nach Ländern unterteilt und in der Anlage zum Sammelband "Donauhäfen" enthalten.

Artikel 16

Die Verrechnungen für die Betreuung und Bewachung der unbemannten Fahrzeuge werden zum kommerziellen Zahlungskurs zum Zeitpunkt der Beendigung der Betreuung vorgenommen.

Artikel 17

Die Punkte, die das vorliegende Abkommen nicht vorsieht, werden durch die geltende Fassung der entsprechenden Bratislavaer Abkommen geregelt.

Artikel 18

Die vertragsschließenden Seiten werden alle notwendigen Maßnahmen treffen, um die Streitigkeiten, welche sich aus dem vorliegenden Abkommen ergeben können, friedlich zu

lösen. Streitigkeiten, die auf friedlichem Wege nicht gelöst werden, unterliegen einer Behandlung nach der von den Seiten vereinbarten Art.

Artikel 19

Das vorliegende Abkommen tritt ab Tag seiner Unterfertigung in Kraft und wird auf eine unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Jede der vertragsschließenden Seiten kann von diesem Abkommen zurücktreten, indem sie vor dem voraussichtlichen Datum der Annullierung dies vorläufig bekannt geben wird.

Ergänzungen und Änderungen zum vorliegenden Abkommen werden schriftlich nach Vereinbarung der Seiten vorgenommen.

Artikel 20

Juridische Adressen der Partner:

Schiffahrt.....

Schiffahrt.....

Unterschriften der Partner:

.....

.....

Anlage 2
zum Musterabkommen über die Übernahme, Übergabe,
Betreuung und Bewachung von unbemannten Fahrzeugen
in den Lade- und Löschhäfen (Art. 2)

2. BEDINGUNGEN FÜR DIE ÜBERNAHME, ÜBERGABE UND BEFÖRDERUNG VON STÜCKGÜTERN IN UNBEMANNTE SCHIFFEN AUF DER DONAU

Güter können mit unbemannten Schiffen nur unter folgenden Bedingungen zur Beförderung auf der Donau gelangen:

1. Für die Verschiffung der Stück- und verpackten Güter (die man nach Zählung der Kolli übernimmt und übergibt) kann ein unbemanntes Schiff bereitgestellt werden, das über bewegliche Lukendeckel verfügt, die geschlossen und plombiert werden können.
2. Die Übernahme und die Übergabe des Gutes nach Zählung gewährleistet jede einzelne Schifffahrt durch einen Vertrag mit dem entsprechenden Betrieb im Land des Lade- bzw. Löschhafens.
3. Nach Beladung des Schiffes ist der Ladehafen unter Mithilfe des Agentievertreters des Reeders, des Tallymanbetriebes und des Frachtführers verpflichtet, bei der Zollkontrolle der Güter durch den Mitarbeiter der Zollverwaltung im Hafen das Plombieren der Schiffsladeräume mit Zollplomben zu gewährleisten. Diese Handlung hat der Frachtabsender im Donaufrachtbrief zu vermerken.
4. Wenn das Schiff zwei oder mehr Güterarten lädt, hat der Vertreter des Reeders die Anfertigung eines Ladeplanes über die Verteilung des Gutes in den Schiffsladeräumen zu sichern. Die Betreuungsmannschaft, die die unbemannten Schiffe betreut, hat sich im Verlaufe der Beladung nach diesem Ladeplan zu richten. Der angefertigte Ladeplan ist den anderen Frachtpapieren beizulegen und dient im Löschhafen der korrekten Entladung der Güter.
5. Der Kapitän des Bugsierschiffes hat sich bei der Übernahme des beladenen bis zum Schubbeginn vom Vorhandensein der Zollplomben zu überzeugen. Wenn das Schiff nicht plombiert ist, oder die Plomben beschädigt sind, übernimmt der Kapitän das Schiff nicht zur Remork.
6. Im Löschhafen werden die Zollplomben vom Schiff durch einen Mitarbeiter der Zollverwaltung abgenommen, worüber ein Protokoll aufzunehmen ist.
7. Ist das Gut im Bestimmungshafen mit unbeschädigten Plomben und im unbeschädigten Schiff eingetroffen und wird im Verlaufe der Entladung ein Manko oder Beschädigung des Gutes festgestellt, so hat der die Entladung durchführende Hafenbetrieb unverzüglich ein Protokoll über den tatsächlichen Zustand des Gutes aufzunehmen und dieses Protokoll dem Warenempfänger zur weiteren Reklamation zu übermitteln. Gleichzeitig ist der Hafen verpflichtet, den Vertreter des Reeders in Kenntnis zu setzen und diesem eine Kopie des Protokolls über den tatsächlichen Zustand des Gutes zukommen zu lassen.
(Anmerkung: für solche Schäden haftet der Hafenbetrieb, der das Gut verladen hat).

8. Wenn das Gut im Bestimmungshafen mit beschädigten Plomben eingetroffen ist und im Verlaufe der Entladung ein Manko oder eine Beschädigung des Gutes festgestellt wird, ist der die Entladung durchführende Hafendienst verpflichtet, ein Protokoll über den tatsächlichen Zustand des Gutes aufzunehmen und das Protokoll dem Warenempfänger zur weiteren Reklamation zu übermitteln. Gleichzeitig ist der Hafendienst verpflichtet, den Vertreter des Reeders zu informieren und ihm eine Kopie des Protokolls über den tatsächlichen Zustand des Gutes zuzuleiten.

(Anmerkung: für solche Schäden haftet die Schifffahrt, die den Kahn remorkiert hat).

9. Für die Beschädigung des Gutes und der Tara im Verlaufe des Umschlages haftet der Hafendienst, der den Schaden zugefügt hat. Die Schifffahrt, die aufgrund eines bilateralen Vertrages die Betreuung der unbemannten Schiffe durchführt, hat sicherzustellen, dass der Hafendienst ein Protokoll über den tatsächlichen Zustand des Gutes - als Nachweis für die Schifffahrt - aufnimmt. Dieses Protokoll wird dem Warenabsender, der Schifffahrt, die Reeder des Schiffes ist, sowie der Schifffahrt, die die Betreuung des unbemannten Schiffes durchführt, übergeben; der Hafendienst hat ein Exemplar des Protokolls den Frachtpapieren, die das Gut begleiten, beizufügen.

10. Die grundsätzliche Anordnung im Punkt 1 dieser Bedingungen lässt auch die Ausnahme, ein Schiff ohne Deckel zu stellen, zu, worüber ein entsprechendes Protokoll aufzunehmen ist, die Ausnahme gilt allerdings nur bei Verschiffung von voluminösen und leicht zählbaren Gütern wie Container, Kisten, Paletten und andere Güter, wobei die Masse eines Kollos 1.000 kg übersteigt.

Für Verluste und Beschädigung des Gutes bei dieser Beförderung haftet die Schifffahrt, mit deren Schiff diese Beförderung durchgeführt wurde. Die Schifffahrt wird von der Verantwortlichkeit befreit, wenn sie nachweist, dass der Schaden nicht durch ihre Schuld entstand.

MUSTER

3. ABKOMMEN ÜBER DIE GEGENSEITIGE BEBUNKERUNG VON FAHRZEUGEN IN DEN DONAUHÄFEN

Um einheitliche Bedingungen für die gegenseitige Bebunkerung von Schiffen festzusetzen sowie die Zusammenarbeit auf diesem Gebiete weiterzuentwickeln, kamen die (Bezeichnung der Schifffahrt) einerseits, und die (Bezeichnung der Schifffahrt) andererseits, überein, die gegenseitige Versorgung mit Treibstoff in den Donauhäfen der Beteiligten dieses Abkommens zu nachstehenden Bedingungen durchzuführen:

Artikel 1

Entsprechend dem vorliegenden Abkommen verpflichten sich die beteiligten Schifffahrten, die Bedingungen für die gegenseitige Versorgung der Schiffe mit Treibstoff (oder laut separater Vereinbarung mit anderen Arten von Betriebsstoffen – Schmierstoffen) zu schaffen, um die Notwendigkeit der Treibstofflagerung durch die beteiligten Schifffahrten im Land des Vertragspartners auszuschalten und eine flexiblere Lösung der betriebstechnischen Fragen in Verbindung mit der Bebunkerung zu erreichen.

Artikel 2

Die Partner vereinbarten, die Versorgung der Schiffe mit Dieseltreibstoff bei den Bunkerstationen in folgenden Häfen durchzuführen:

.....

Artikel 3

An den im Artikel 2 aufgezählten Bunkerstationen wird Treibstoff der verlangten Qualität und der erforderlichen Quantität zur ununterbrochenen Bebunkerung der Schiffe abgegeben. Die Schifffahrten übersenden monatliche Anträge mit einer zehntägigen Aufschlüsselung des Bunkerbedarfes für ihre Schiffe unter Angabe der Bunkerhäfen, des Treibstoffgesamtquantums (des Übergabetermins). Wenn die vorgeschriebene Information von den Schifffahrten nicht eintrifft, werden die Bunkeranträge der Schiffe nach Möglichkeit erfüllt.

Artikel 4

Die Bunkerung der Schiffe wird in der Reihenfolge des Anlaufens der Schiffe entsprechend den geltenden nationalen Hafenvorschriften gewährleistet

Artikel 5

Die Bunkeranträge werden nicht später als Stunden vor Beginn der Bunkerung bei der Schifffahrt, der die Bunkerstation gehört, eingereicht. Wenn die vorgeschriebene Information nicht eingeht, werden die Bunkeranträge nach Möglichkeit berücksichtigt. Im Falle bedeutender Änderungen der technischen Bunkerbedingungen und bei Betriebsstörungen setzt die Schifffahrt, in deren Kompetenz die Bunkerstation fällt, die anderen Schifffahrten unverzüglich über diese Änderungen in Kenntnis.

Artikel 6

Das bunkernde Schiff fertigt in sechs Exemplaren mit Unterschrift und Stempel der Schiffsverwaltung eine Anforderung über die gebunkerte Menge aus. Als Muster dient die Anlage 1. In der Anforderung zeigt die Bunkerstation die genaue abgegebene gebunkerte Menge und Qualität auf und bescheinigt diese Angaben mit Unterschrift und Stempel. Von den sechs Exemplaren bekommt die Bunkerstation das Original und zwei Kopien, die anderen drei Kopien bleiben auf dem Schiff, das gebunkert hat. Das Schiff, welches gebunkert hat sowie die Bunkerstation übermitteln ihrer Zentralstelle ein Exemplar der Anforderung zur Erfassung und beiderseitigen Abrechnungsabstimmung. Jeweils ein Exemplar ist samt der Monatsabrechnung an die eigene Schifffahrt zu senden.

Artikel 7

Die Schifffahrten verfassen und übermitteln einander aufgrund der im Artikel 6 vorgeschriebenen Papiere vierteljährlich Verzeichnisse über die gegenseitige Zuteilung und Fassung der Bunkerquantität (Anlage 2 und 3) unter Angabe der Zeit, Menge, präzisieren die etwaigen Abweichungen und trachten außerdem danach, die Überprüfung der gegenseitigen Abrechnungen zu jeder Zeit zu ermöglichen.

Artikel 8

Die Schifffahrten ergreifen Maßnahmen zur Abtragung der entstandenen Rückstände während des Quartals, dabei erfolgt der Ausgleich nur in Naturalien und derselben Treibstoffart..... Bei einem Bunkerrückstand eines Partners von t wird die Bunkerung der Schiffe bis Abtragung des Rückstandes ausgesetzt.

Artikel 9

Der Kapitän des bunkernden Schiffes hat die für jede Bunkerstation festgesetzten Feuersicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und anderen Vorschriften, die dem

Kapitän entsprechend zur Kenntnis gebracht werden müssen, rigoros einzuhalten.

Artikel 10

Die Partner übernehmen die Verpflichtung, sich an die technischen Grundwerte der Kraftstoffe entsprechend zu halten.

Artikel 11

Die vertragsschließenden Schiffahrten werden die notwendigen Maßnahmen zur friedlichen Bereinigung der Streitfälle ergreifen, die aus diesem Abkommen oder im Zusammenhang mit ihm entstehen können. Streitfälle, die nicht friedlich bereinigt werden,.....
.....

Artikel 12

Das vorliegende Abkommen tritt in Kraft und gilt bis

Jede der vertragsschließenden Schiffahrten kann nach Ablauf einer - monatigen Frist nach vorangehender Abtragung der Rückstände und der schriftlichen Mitteilung an die andere vertragsschließende Schiffahrt aus diesem Abkommen ausscheiden.

Die Anlagen 1, 2 und 3 zu diesem Abkommen bilden einen integrierenden Bestandteil.

Verfasst in (Stadt) (Datum)
in..... Exemplaren in (Sprache).

UNTERSCHRIFTEN DER PARTNER:

Anlage 1
zum Abkommen über die gegenseitige
Bebunkerung von Schiffen (Art. 6)

.....
(Bezeichnung der Schifffahrt)

.....
(Bezeichnung des Schiffes)

.....
(Zuname, Vorname des Kapitäns)

ANFORDERUNG

Ich ersuche, dem MS auszufolgen:

Bezeichnung der Brennstoff	Maßeinheit	angeforderte Menge	tatsächlich ausgefollt	Preis	Summe	Anmerkung

ausgefollt:

erhalten:
mit Kopie der
Kontrollpapiere

.....
(Datum)

.....
(Unterschrift)

Anlage 2
zum Abkommen über die gegenseitige
Bebunkerung von Schiffen (Art.7)

VERZEICHNIS

der Treibstoff- und Schmierstoffabrechnungen
mit derSchifffahrt

Den Schiffen.....der Schifffahrt wurde ausgefolgt:

Nummern	Bezeichnung des Schiffes	Abgabedatum	Art des Treibstoffes	Maßeinheit	ausgefolgte Menge

Erhalten von den Schiffen an den
Bunkerstationen..... der Schifffahrt:

Nummern	Bezeichnung des Schiffes	Bezugsdatum	Bezugsform	Maßeinheit	Erhaltene Menge

Anmerkung: Dieses Verzeichnis wird gesondert nach jeder Treibstoffart oder
Schmiermittelart pro Monat aufgesetzt.

Anlage 3
zum Abkommen über die gegenseitige
Bebunkerung von Schiffen (Art. 7)

VERZEICHNIS

über die gegenseitige Bebunkerung mit der Schifffahrt.....
von bis 200.. .

Nummern	Bezeichnung der Brennu. Schmierstoffe	Maßeinheit	Reste für das Jahr.	Ausgefolgt im Quartal an Schiffe der Schifffahrt	Erhalten im Quartal v. Schiffen an der Bunkerstation der Schifffahrt	Rest für das Jahr
			z. Gunsten			z. Gunsten
			d. Schifffahrt			d. Schifffahrt

Bestätigung der Restmenge

Vertreter

Vertreter

.....
(der Schifffahrt)

.....
(der Schifffahrt)

Unterschrift, Stempel

Unterschrift, Stempel

MUSTER

4. ABKOMMEN ÜBER DIE TALLYMANBETREUUNG

Die unterzeichnete.....
 (Bezeichnung der Schifffahrt)
 in der Folge "....." genannt,
 einerseits, und.....
 (Bezeichnung der Tallymanfirma)
 in der Folge "....." genannt,
 andererseits, hat das vorliegende Abkommen geschlossen:

Artikel 1

Gegenstand des Abkommens

1..... gewährleistet die Arbeitsdurchführung
 (Firma)
 hinsichtlich der Tallymanzählung von verpackten Gütern und Stückgütern, die auf die Schiffe
 in den Häfen
 (Schifffahrt)
 verladen oder in diesen Häfen aus den Schiffen
 (Schifffahrt)
 entladet werden.

2. Laut Anforderung oder deren Agenten führt.....
 (Schifffahrt) Firma
 zusätzlich folgende Tätigkeiten in den oben erwähnten Häfen aus:

- 2.1. Messung der Güter
- 2.2. Sortierung laut Frachtbrief von vermischten Güterpartien
- 2.3. Kontrollnachwiegen der Güter
- 2.4. Ausarbeitung der Ladepläne

.....

Artikel 2

Pflichten der Partner

1. Im Ladehafen

1.1. ist verpflichtet:
(Schifffahrt)

1.1.1. Stunden (volle Tage) vor dem voraussichtlichen Ladebeginn des Schiffes einen schriftlichen Antrag
(Firma)

hinsichtlich der erforderlichen Art der Tallymannbetreuung sowie ein exakt ausgestelltes Güterverzeichnis durch den Agenten zu übergeben;

1.1.2. im Verlauf der Beladung entsprechende Sofortmaßnahmen zu ergreifen, falls die Tallymen über die festgestellten Beschädigungen des Gutes, der Tara oder der Verpackung, über die Vermengung der Güterpartien, das Fehlen oder Nichtübereinstimmung der Markierungen sowie über andere Fakten informieren, die im Verlauf der Schiffstallymenbetreuung erkennbar und für Nachteile nach sich ziehen können.
(Schifffahrt)

1.2 ist verpflichtet:
(Firma)

1.2.1. nach Empfang des Güterverzeichnisses von
(Schifffahrt)

oder deren Agenten das lagernde Gut auf seine Transporteignung zu prüfen, um die störungsfreie Beladung des Schiffes und Durchführung der Tallymentätigkeit zu gewährleisten;

1.2.2. die Zählung des zur Verladung aufgelieferten Gutes und das Ausfertigen sämtlicher notwendigen Dokumente zu gewährleisten. (Im Falle einer Zählerdifferenz wird der Vermerk "umstritten", der von beiden Partnern gegenzuzeichnen ist, in die Tallymanbestätigungen aufgenommen);

1.2.3. die Verladung der Kolli in den Fällen nicht zuzulassen, die der Punkt 1.1.2. des vorliegenden Artikels vorsieht, und unverzüglich die Schiffsverwaltung (den Agenten) über diese Vorfälle in Kenntnis zu setzen;

1.2.4. der Schiffsverwaltung (dem Agenten) die Tallymanbestätigungen nach Beendigung jeder Arbeitsschicht auszuhändigen (Anlage 1);

1.2.5. nach Beendigung aller Ladevorgänge der Schiffsverwaltung (dem Agenten) ein entsprechendes Protokoll über die Ladeergebnisse unter Beischluss der erforderlichen Unterlagen (Ladeplan, Vermessungsprotokoll, Protokoll über das Nachwiegen, über Sortierung des Gutes usw., falls diese Tätigkeiten durchgeführt wurden) zu übergeben.

2. Im Löschhafen

2.1 ist verpflichtet:
(Schifffahrt)

2.1.1. der durch den Agenten Stunden (volle Tage)
(Schifffahrt)

vor dem voraussichtlichen Beginn der Schiffsentladung eine schriftliche Anforderung hinsichtlich der erforderlichen Art der Tallymannbetreuung zu übergeben;

2.1.2. nach der Schiffsankunft das Frachtmanifest, den Ladeplan und die anderen für eine qualitativ gute und termingemäße Entladung des Schiffes erforderlichen Dokumente vorzulegen;

2.1.3. im Verlauf der Entladung entsprechende Sofortmaßnahmen zu ergreifen, wenn die Tallymen über Fakten informieren, die der Punkt 1.1.2. des entsprechenden Artikels vorsieht.

2.2 ist verpflichtet:

(Firma)

2.2.1. die Zählung des zur Entladung eingeplanten Gutes und das Ausfertigen sämtlicher notwendigen Dokumente zu gewährleisten. (Im Falle einer Zählerdifferenz wird der Vermerk "umstritten", der von beiden Partnern gegenzuzeichnen ist, in die Tallymanbestätigungen aufgenommen);

2.2.2. nach Beendigung jeder Arbeitsschicht der Schiffsverwaltung (dem Agenten) die Tallymanbestätigungen auszuhändigen (Anlage 1);

2.2.3. nach Beendigung aller Ladevorgänge der Schiffsverwaltung (dem Agenten) ein entsprechendes Protokoll über die Ausladeergebnisse (Anlage 2) unter Beischluss der erforderlichen Unterlagen (Vermessungsprotokoll, Protokoll über das Nachwiegen, über die Sortierung des Gutes usw., falls diese Tätigkeiten durchgeführt wurden) zu; übergeben;

2.2.4. bei Feststellung eines Gütermankos die Durchführung von Nachforschungen zu gewährleisten, dabei tritt die Firma mit dem Agenten des Frachtführers und der Partei, die das Gut im Löschhafen übernimmt, in Verbindung.

Artikel 3

Begleichung

1. Die Begleichung der Dienstleistungen der

(Firma)

für die Ausführung der Tätigkeiten, die im Artikel 1 vorgesehen sind, erfolgt durch die

(Schifffahrt)

.....

(Firma)

Die Tarifsätze sind ein untrennbarer Bestandteil dieses Abkommens.

2. Grundlage für die Begleichung der Dienstleistung der

(Firma)

ist die Bestätigung durch den Kapitän (Steuermann, Agenten) für die Ausführung der konkreten Tätigkeiten mit Angabe der Güterbezeichnung, Gütermenge, Kollianzahl und Frachtnummern.

3. Die Bezahlung der Rechnungen für die Tallymendienste hat innerhalb von vollen Tagen nach Rechnungsverlegung zu erfolgen.

Artikel 4

Haftung der Partner

1. Die..... haftet gegenüber der
 (Firma) (Schifffahrt)
 und ersetzt ihr die Schäden, die aus der Fehlmengen, dem Unbrauchbarwerden, der Beschädigung oder Umsortierung der Güter durch Verschulden der Tallymanfirma entstanden sind. Die Haftung der wird auf beschränkt.
 (Firma)
2. Die..... trägt die Verantwortung für die nicht rechtzeitige
 (Schifffahrt)
 Bezahlung der Rechnungen der..... hinsichtlich
 (Firma)
 der Schiffs-Tallymanbetreuung.

Artikel 5

Behandlung von Streitigkeiten

1. Die Vertragspartner werden Maßnahmen zur friedlichen Bereinigung der Streitfälle ergreifen, die aus diesem Abkommen oder im Zusammenhang mit ihm entstehen können. Streitfälle, die nicht friedlich bereinigt werden, unterliegen unter Ausschluss der öffentlichen Gerichtsbarkeit der Kompetenz eines Schiedsgerichtes am Wohnsitz des Beklagten. Die Partner können gleichfalls für die Austragung des zwischen ihnen entstandenen Streites einen anderen Ort für die schiedsgerichtliche Untersuchung vereinbaren. Der gefällte Rechtsspruch ist für beide Partner verbindlich.

Artikel 6

Schlussbestimmungen

1. Für alle jene Fälle, die durch dieses Abkommen nicht speziell geregelt sind, gelten die allgemeinen Tarifbestimmungen der.....
 (Firma)
2. Das vorliegende Abkommen tritt mit..... 200.. in Kraft und gilt so lange, bis ein Partner spätestens drei Monate vor Ablauf des Kalenderjahres schriftlich den Entschluss, den vorliegenden Vertrag aufzulösen, mitteilt.
3. Beliebige Änderungen und Ergänzungen des vorliegenden Abkommens sind von den Vertragspartnern in schriftlicher Form zu vereinbaren.

Juristische Adressen:

.....
Unterschrift.....	Unterschrift.....
(Schifffahrt)	(Schifffahrt)
Datum	

Anlage 1
Zum Tallymanabkommen (Art. 1.2.4)

MUSTER
TALLYMANBESCHEINIGUNG

HafenSchiffsbezeichnung
.....Schiffsladeraum Nr.
(Fahrzeugnummer)
Datum von bis
.....
Tallymann des Frachtführers Tallymann
des Warenabsenders
Name
(Warenempfängers) Name

Brief nr	Bezeichnung der Ladung, Verpackungs- art	Zeichen und Nummern	Kollianzahl, Unterschriften										
			1	Unter- schrift	2	Unter- schrift	3	Unter- schrift	4	Unter- schrift	5	Unter- schrift	ins- gesamt
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

insgesamt:

Tallyman des Frachtführers:

Tallyman des Warenempfängers: