

Kaibetriebsordnung

(KBO)

Stand Juni 2002

Inhaltsverzeichnis

Abschnitt I	Allgemeine Bestimmungen	Seite 3
Abschnitt II	Schiffsverkehr	Seite 5
Abschnitt III	Güterumschlag	Seite 7
Abschnitt IV	Lagerung	Seite 10
Abschnitt V	Zwangmaßnahmen	Seite 14
Abschnitt VI	Haftung	Seite 16
Abschnitt VII	Schlußbestimmungen	Seite 19

Abschnitt I

Allgemeine Bestimmungen

§ 1

1. Inhalt der Kaibetriebsordnung (KBO) sind die Bestimmungen für die Benutzung:

- a) des dem öffentlichen Verkehr zugänglichen
 - I) ELBEHAFEN BRUNSBÜTTEL und
 - II) AUßENHAFEN GLÜCKSTADT
- b) für die Teile des im NORD-OSTSEE-KANAL gelegenen
 - I) ÖLHAFEN
 - II) HAFEN OSTERMOOR

für die die Hafengesellschaft Brunsbüttel verwaltend und/oder operativ zuständig ist.

2. Die Hafenfunktionen werden im ELBEHAFEN BRUNSBÜTTEL von der Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH und im AUßENHAFEN GLÜCKSTADT von der Hafengesellschaft Glückstadt mbH & Co. KG wahrgenommen. Die genannten Gesellschaften werden im weiteren als „Hafenbetreiber“ bezeichnet.

3. Zu den Kaianlagen gehört das gesamte Hafengebiet, dessen landseitige Begrenzung durch entsprechende Schilder gekennzeichnet ist.

4. Jeder Benutzer der Häfen unterwirft sich den Bestimmungen der Kaibetriebsordnung(KBO), wenn nicht Abweichungen schriftlich vereinbart sind.

5. Abgesehen von situationsbedingten Anordnungen/Erlassen gelten folgende ergänzende Verordnungen / Vorschriften / Ordnungen in jeweils neuester Fassung regulativ:

- a) Hafenbenutzungsverordnung für die Brunsbütteler Häfen:
Elbehafen - Ölhafen - Hafen Ostermoor
- b) Landesverordnung über die Sicherheit beim Umgang mit gefährlichen Gütern (Hafensicherheitsverordnung)
- c) Gefahrgutverordnung und die Unfallverhütungsvorschriften (UVV)
- d) Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein (Hafenverordnung – HafVO)
- e) Hafengebührenordnung
- f) Hafentgeltsordnung
- g) Bundes-Immissionsschutzgesetz (BimSchG)

6. Personen und Fahrzeugen, die nicht in Ausübung ihres Auftrages oder Berufes tätig sind, ist aus Gründen der Gefahrenabwehr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung der Aufenthalt im Hafengebiet untersagt.

§ 2

Leistungen und Entgelte, Aufrechnungsverbot

1. Jegliche Nutzung der Kaianlagen ist genehmigungs- und entgeltpflichtig.
2. Die Leistungen des Hafensbetreibers sowie die Nutzung von Einrichtungen und Anlagen werden nach den jeweils gültigen Tarifen berechnet, es sei denn, es gelten Sonderregelungen.
3. Gegenüber Ansprüchen des Hafensbetreibers ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung durch den Auftraggeber nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Gegenansprüchen zulässig.

§ 3

Pflichten der Benutzer

1. Die Anforderungen der Beauftragten des Hafensbetreibers sind von jedermann zu befolgen. Bei Zuwiderhandlungen kann der Aufenthalt auf den Kaianlagen untersagt werden. Beschwerden sind an die Geschäftsführung des Hafensbetreibers zu richten; die Pflicht zur Befolgung der getroffenen Anordnungen bleibt unberührt, solange diese nicht aufgehoben sind.
2. Für Hafensleistungen sind die eingeführten Vordrucke zu benutzen.
3. Das Rauchen und der Gebrauch von Feuer und offenem Licht ist grundsätzlich verboten.

Abschnitt II

Schiffsverkehr

§ 4

1. Die Zuweisung der Schiffs Liegeplätze erfolgt durch die Betriebsleitung des Hafensbetreibers.
2. Der Hafensbetreiber hat das Recht
 - a) die Benutzung der Liegeplätze zeitlich zu begrenzen
 - b) mehrere Fahrzeuge nebeneinander zu legen.
 - c) Das Verholen von Schiffen/Wasserfahrzeugen anzuordnen, wenn dies im Interesse der Sicherheit und der Umschlags- bzw. Verkehrsgegebenheit im Hafen erforderlich wird. Daraus entstehende Kosten gehen zu Lasten des Liegeplatznutzers.
3. Zugewiesene Liegeplätze dürfen nur mit Erlaubnis des Hafensbetreibers gewechselt werden.
4. Sind im Hafen Liegeplätze für bestimmte Zwecke vorbehalten, dürfen für dieselben Zwecke andere Liegeplätze nur mit Erlaubnis des Hafensbetreibers in Einzelfällen vorübergehend benutzt werden.
5. Kommt es in der Reihenfolge der Liegeplatzbenutzung zu zeitlichen Überschneidungen, so regelt sich die Liegeplatzvergabe nach folgenden Bedingungen:
 - 5.1 Trockengutbereich
Es hat das Schiff Vorrang in der Liegeplatzbeanspruchung, das unter Berücksichtigung der zeitlichen Zulaufbedingungen zuerst an der Anlage des Elbehafens sein könnte.
 - 5.2 Tankerbereich
 - 5.2.1 Sind zwei Tankschiffe (Rohöl oder Flüssiggas) für den Elbehafen gleichzeitig gemeldet, so gilt generell als Entscheidungsmaßstab die Ankunftsmeldung "Ende Seereise" bzw. die Ankunftszeit Deutsche Bucht.
 - 5.2.2 Dem Tankschiff, das die Position Deutsche Bucht als erstes erreicht hat, aber aus Tide- bzw. Wettergründen warten muß, wird der Liegeplatz im Elbehafen Brunsbüttel zunächst freigehalten.
Sollte jedoch das zuerst Deutsche Bucht eingetroffene Schiff nach Ablauf einer Wartetide wetterbedingt für das nächste Hochwasser keine Erlaubnis vom WSA Cuxhaven zum Einlaufen in das Elbrevier erhalten, bekommt nach Information der Beteiligten durch die Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH grundsätzlich das in der Reihenfolge nachlaufende Schiff die Erlaubnis der Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH zum Anlegen im Elbehafen.
 - 5.2.3 Über Ausnahmen von den Regelungen gem. 5.2.1. und 5.2.2. entscheidet die Hafengesellschaft Brunsbüttel nach pflichtgemäßem Ermessen und Abstimmung mit den Beteiligten unter Würdigung der unterschiedlichen Interessen/Zwangslagen und des Ausgleiches eventueller wirtschaftlicher Nachteile zwischen den Beteiligten.

§ 5

Landverbindungen

1. Landgänge wie Brücken, Stege, Treppen und Leitern müssen verkehrssicher sein. Sie haben den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft und der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft zu entsprechen. Das gilt für ausländische Fahrzeuge entsprechend.
2. Solange eine verkehrssichere Landverbindung nicht hergestellt ist, ist der Verkehr zwischen Fahrzeug und Land verboten. Bei Dunkelheit sind die Landgänge ausreichend zu beleuchten.
3. Liegen mehrere Fahrzeuge nebeneinander, so muß auf den dem am Ufer näher liegenden Fahrzeugen das Überlegen von Stegen, der Verkehr von Personen und der Transport von Gütern des Schiffsbedarfs geduldet werden.
4. Landgänge dürfen den Umschlags- und Eisenbahnbetrieb im Hafengebiet nicht behindern.
5. Die Herstellung von festen Landverbindungen ist grundsätzlich Sache des Schiffes.
6. Sollte in Ausnahmefällen der Hafenbetreiber gegen Entgelt Landgänge (Gangways oder Bewachung und Beleuchtung dieser Landgänge; der Nutzer haftet für alle Leitern) zur Verfügung stellen, ist die Schiffsleitung für die unfallsichere Befestigung, Schäden an den zur Verfügung gestellten Landgängen und auch für Schäden gegenüber Dritten verantwortlich. Außerdem hat die Schiffsleitung die Betriebssicherheit der von den Hafenbetreibern zur Verfügung gestellten Landgänge vor Inbetriebnahme zu prüfen.
7. Die Leitern und Landgänge dürfen nur für Personenverkehr benutzt werden. Auf den Landgängen darf nur Handgepäck mitgeführt werden.

Abschnitt III

Güterumschlag

§ 6

Löschen und Laden

1. Beim Löschen und Laden von See- und Binnenschiffen werden grundsätzlich die im Hafen vom Hafentreiber/Kaibetrieb/Stauerei vorgehaltenen Hebezeuge, Greifer und Anschlagsgeschirre gegen Berechnung verwendet. Die Benutzung schiffseigener oder hafenfremder Gerätschaften bedürfen der Zustimmung des Hafentreibers/Kaibetriebes/ Stauerei.
2. Wird auf Antrag der Einsatz hafenfremder Gerätschaften gestattet, so trägt das Nutzungsrisiko für Schäden an Personen, Gütern Dritter und Hafeneinrichtungen allein der Gesteller, es sei denn, es wird nachgewiesen, daß der Schaden eindeutig auf ein Fehlverhalten des Hafentreibers, seiner Mitarbeiter und Organe zurückzuführen ist. Dieser Haftungsausschluß schließt auch Zweifelsfälle ein. Im übrigen gilt § 22 analog.
3. Soweit Hafentätigkeiten von Fremdfirmen ausgeführt werden sollen, bedürfen sie der vorherigen Zustimmung des Hafentreibers; die Zustimmung kann mit Auflagen verbunden werden. Dies gilt nicht für die Übernahme von Stores, Schiffsproviant und Reisebedarf.
4. Für Arbeiten im Geltungsbereich dieser KBO sind die hafeneigenen Betriebsmittel zu benutzen. In Ausnahmefällen kann der Einsatz hafenfremder Betriebsmittel gestattet werden. Die Betriebsmittel eines Wasser- bzw. Landfahrzeuges sind betriebsbereit und kostenlos zur Verfügung zu stellen. Schiffe, die Schüttgüter befördern, müssen für den Umschlag mit üblichen Betriebsmitteln geeignet sein.
5. Die Schiffsführung ist verpflichtet, auf Umstände hinzuweisen, die den herkömmlichen, ortsüblichen Einsatz von Lade- und Löscheräten erschweren, unmöglich machen oder zu einer Gefährdung des Schiffes, der Ladung oder des Gerätes führen.
6. Hat die Schiffsführung keine entsprechende Mitteilung gegeben und werden, bedingt durch die ungeeignete Beschaffenheit des Schiffes, besondere Maßnahmen beim Umschlag erforderlich, so gehen alle damit verbundenen Mehrkosten zu Lasten des Auftraggebers.
7. Die Gleisanlagen sind während des Umschlages ständig von Fremdkörpern freizuhalten.
8. Für Stauertätigkeiten gelten die Geschäftsbedingungen für Stauertätigkeiten der OST-WEST CONTAINER TERMINAL UND STAUEREI GMBH & CO KG. BRUNSBÜTTEL in der jeweils letztgültigen Fassung.

- 9.1 Für den Umschlag von Greifergut finden die “Allgemeinen Überladebedingungen der im Verein Hamburger Seehafenbetriebe e.V. zusammengeschlossenen Greifer-Betriebe” Anwendung.
- 9.2. Für den Fall des Kohleumschlages gelten zusätzlich hafen-spezielle Löschbedingungen.

§ 7

Güterumschlag

1. Umschlagstätigkeiten sind bis spätestens 15:00 Uhr des vorhergehenden Werktages zu bestellen; in Ausnahmefällen werden kurzfristige Bestellungen für die Schiffsabfertigung entgegengenommen.
2. Eine bestellte und nicht in Anspruch genommene Umschlagstätigkeit ist voll zu bezahlen, es sei denn, das bereitgestellte Personal bzw. Betriebsmittel konnte anderweitig eingesetzt werden.
3. Die Umschlagstätigkeit am Seeschiff ist grundsätzlich vorrangig gegenüber Arbeiten an Land.
4. Der Auftraggeber ist für die Angaben der spezifischen Eigenschaften (Einzelgewichte, Gefährlichkeit usw.) des Umschlaggutes verantwortlich.
5. Der Umschlag beginnt zu dem vereinbarten Termin. Der Hafentreiber ist berechtigt, im Falle von Verzögerungen der schiffseitigen Vorbereitungsarbeiten Wartekosten zu berechnen.

§ 8

Unterbrechung der Umschlagstätigkeit

1. Ist der Umschlag aus Gründen des Umweltschutzes und/oder aufgrund behördlicher Anordnung vorübergehend oder ganz einzuschränken,

oder

2. ist der Umschlag aufgrund ungünstiger Witterungsverhältnisse durch den Hafentreiber eingestellt worden,

so gehen in beiden Fällen die daraus entstehenden Kosten (Wartekosten) zu Lasten des Auftraggebers.

§ 9

Beschränkung im Güterumschlag

1. Güter, die sich wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit zum Umschlag nach dem Ermessen der Hafentreiber nicht eignen oder deren Beförderung gesetzlich verboten ist, werden nicht umgeschlagen.
2. Soweit nicht weiterreichende Vorschriften bestehen, gelten für den Umschlag von brennbaren Flüssigkeiten und verflüssigten Gasen die Bestimmungen des "International Tanker and Terminal Safety Guide" in jeweils neuester Fassung.
2. Selbstentzündliche, feuer-, explosions- oder gesundheitsgefährliche Güter sowie alle Güter, die Gegenstand der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter sind, werden nur umgeschlagen, wenn die behördlichen Genehmigungen vorliegen und vor dem Umschlag alle erforderlichen Unterlagen bei dem Hafentreiber eingereicht sind.

§ 10

Reinigung der Kaianlagen

1. Der Hafentreiber ist berechtigt, nach dem Umschlag evtl. erforderliche Kaireinigungskosten dem Auftraggeber in Rechnung zu stellen.
2. Erforderlicher Abtransport und Vernichtung von Ladungsrückständen und Emballage gehen zu Lasten des Auftraggebers.

Abschnitt IV

Lagerung

§ 11

Allgemeines

1. Auf entsprechenden Antrag stellt der Hafentreiber gegen Entgelt Kai-, Frei- und/oder Schuppenflächen zu Lagerzwecken zur Verfügung.
2. Die Überlassung der Kai-, Frei- und/oder Schuppenflächen erfolgt entweder:
 - aufgrund eines Lagervertrages, dessen Inhalt sich nach den Hamburger Lagerungsbedingungen in der jeweils gültigen Fassung bei Vertragsabschluß sowie den unter § 13 genannten Regelungen der KBO richtet,oder
 - aufgrund eines Mietvertrages für den die in § 12 aufgeführten Bestimmungen, ergänzt durch sinngemäß zuzuordnende Bestimmungen der Hamburger Lagerbedingungen, sowie die §§ 535 – 580 a BGB gelten.
3. Die Frage, ob die Einlagerung auf Basis eines Mietvertrages oder eines Lagervertrages abgewickelt wird, ist zwischen Einlagerer und Hafentreiber festzulegen. In der Regel, oder in Ermangelung besonderer Abreden erfolgt die Einlagerung auf der Grundlage eines Lagervertrages.

§ 12

Mietvertrag

1. Vor Abschluß eines Mietvertrages mit dem Hafentreiber ist dieser über die Beschaffenheit und Eigenschaften der einzulagernden Güter zu unterrichten, soweit dies den Umständen nach möglich ist.
2. Die Bestimmung des Lagerplatzes / der Lagerfläche liegt ausschließlich bei dem Hafentreiber.
3. Dem Hafentreiber bleibt jederzeit vorbehalten, eine in Größe und Art entsprechende Lagerfläche oder einen solchen Raum anstelle des ursprünglich vermieteten, dem Mieter zur Verfügung zu stellen, soweit dies notwendig ist. Die Umlagerung der Güter erfolgt auf Gefahr des Mieters; die hierbei entstehenden Umlagerungskosten trägt der Hafentreiber nur dann, wenn die Umlagerung nicht aufgrund der Beschaffenheit der Güter oder deren Eigenschaften notwendig oder erforderlich ist. Der Hafentreiber setzt den Mieter rechtzeitig von der Umlagerung in Kenntnis.

4. Hinsichtlich derjenigen Güter, die auf angemieteten Flächen oder in solchen Räumen gelagert werden, findet § 14 KBO entsprechende Anwendung.
5. Soweit die von dem Hafentreiber zur Vermietung überlassene Fläche aufgrund von Mängeln nicht zur Lagerung der Güter geeignet ist und eine Beseitigung solcher Mängel nicht in angemessener Zeit erfolgt, hat der Mieter dieser Fläche Anspruch auf Bereitstellung einer anderen Fläche, die den notwendigen Erfordernissen gerecht wird. Dem Mieter steht ohne vorherige Fristsetzung, Abmahnung und eine entsprechende Ankündigung, den Mietzins in Zukunft zu mindern, kein Anspruch auf Minderung des Mietzinses wegen Fehlerhaftigkeit oder Fehlens einer zugesicherten Eigenschaft der Mietfläche zu. Für Mängel der Mietsache, die erst nach Vertragsabschluss entstehen, haftet der Hafentreiber nur nach Maßgabe der insoweit entsprechend anwendbaren §§ 22, 23 KBO.
6. Das Mietverhältnis endet mit Ablauf der Mietzeit, soweit nicht eine Verlängerung der Mietzeit vereinbart wird und durch Kündigung, wenn das Mietverhältnis auf unbestimmte Zeit eingegangen worden ist. Für die Kündigungsfristen gilt § 565 Abs. I BGB, soweit die Parteien nicht andere Kündigungsfristen vereinbart haben. Der Hafentreiber kann das Mietverhältnis fristlos kündigen, wenn der Mieter gegen die Bestimmung des § 14 KBO verstößt oder sonst ein wichtiger Grund vorliegt.
7. Wenn Güter auf von dem Hafentreiber gemieteten Flächen innerhalb von Zollausschlußgebieten lagern, hat der Mieter die besonderen Bestimmungen zur Sicherung der Zölle und sonstiger Abgaben zu beachten.

§ 13

Lagervertrag

In Ergänzung der Hamburger Lagerungsbedingungen gilt folgendes als vereinbart:

1. Der Einlagerer ist verpflichtet, bei Einlagerung der Güter deren Gewicht anzugeben. Kommt der Einlagerer dem nicht nach, so ist der Hafentreiber berechtigt, die Güter zu verwiegen. Die so ermittelten Bruttogewichte sind für beide Parteien verbindlich. Wird das Gewicht nicht angegeben oder stellt sich bei einer Nachwiegung die Unrichtigkeit der Angaben des Einlagerers heraus, so trägt dieser die Kosten der Verwiegung.

Der Einlagerer hat dem Hafentreiber jeglichen Schaden aufgrund fehlender oder fehlerhafter Gewichtsangabe zu ersetzen.

2. Besteht für den Hafentreiber die Notwendigkeit, eingelagerte Güter umzulagern, so ist er berechtigt, diese Umlagerung ohne vorherige Zustimmung des Einlagerers vorzunehmen. Für Mengen- und Gewichtsverluste, die üblicherweise bei der Art und Beschaffenheit der umzulagernden Güter durch die Umlagerung entstehen, haftet der Hafentreiber nicht. Das Gleiche gilt, wenn Gewichtsverluste bei frei gelagerten Gütern durch Witterungseinflüsse entstehen, beispielsweise durch Wind und Regen. Diese Regelung gilt auch für den Fall der Auslagerung und Auslieferung der eingelagerten Waren und Güter an den Einlagerer bzw. an vom Einlagerer genannte dritte Personen. Der Hafentreiber haftet nicht für Mengen- und/oder Gewichtsverluste, die beim Auslagerungs- bzw. Auslieferungsvorgang, beim Einsatz von Kränen, Umschlags- bzw. Löschräten auftreten, es sei denn, der Einlagerer kann nachweisen, daß die eingetretenen Mengen- und/oder Gewichtsverluste das übliche Maß übersteigen.
3. Außerdem haftet der Hafentreiber nicht für Mengen- und Gewichtsveränderungen an eingelagerten Gütern, die durch allgemeine Witterungsbedingungen entstanden sind. Die bei der Auslagerung durch den Hafentreiber ermittelten Bruttogewichte sind für beide Parteien verbindlich, es sei denn, daß der Einlagerer auch in diesem Fall nachweisen kann, daß die Gewichtsveränderungen auf Umständen beruhen, die über die bei normalen Witterungsverhältnissen entstehenden Gewichtsverluste hinausgehen.
4. Soweit in den §§ 13 und 14 ff. KBO von den Hamburger Lagerungsbedingungen abweichende Regelungen getroffen sind, gehen diese den Hamburger Lagerungsbedingungen vor.

§ 14

Lagerung gefährlicher und umwelt-gefährdender Güter

1. Gefährliche Güter dürfen nur mit besonderer Genehmigung des Hafentreibers an den hierfür zu bestimmenden Stellen des Hafengebietes gelagert werden.
2. Ausschlaggebend für die Definition "gefährliche Güter" ist Klassifizierung entsprechend den gültigen Verordnungen. Verpackung, Bezeichnung und Kennzeichnung der einzulagernden Güter haben ebenfalls den gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen zu entsprechen.
3. Unterläßt der Einlagerer die Anzeige, daß das Lagergut gefährlich im Sinne des geltenden Gefahrgutrechtes ist, so haftet er für alle daraus resultierenden Schäden.
4. Güter, die für die Gesundheit gefährlich, gefährdend oder aus anderen Gründen für eine Zwischenlagerung ungeeignet erscheinen, bzw. deren Einlagerung dem Hafen untersagt ist, kann der Hafentreiber/ Lagerhalter von der Lagerung ausschließen oder einschränken. Die behördlichen Bestimmungen/ Anweisungen sind zu beachten.
5. Vorschriften der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter in der jeweils gültigen Fassung bleiben unberührt.

§ 15

Entgelte

Grundlage für die Anmietung von Lagerflächen und für Einlagerungen gemäß Lagervertrag sind die Entgeltordnung in jeweils gültiger Fassung und/oder abweichende, schriftlich vereinbarte Sondervereinbarungen.

§ 16

Auskunft

Auskünfte über eingelagerte Güter werden nur an legitimierte Personen erteilt; der Hafentreiber kann verlangen, daß die Legitimation durch öffentlich beglaubigte Urkunden nachgewiesen wird.

§ 17

Versicherung

1. Grundsätzlich hat der Auftraggeber für eine ausreichende Warenversicherung während der Einlagerung zu sorgen.
2. Der Hafentreiber verfügt lediglich über eine übliche Lagergebäudeversicherung, die jedoch Warenschäden nicht einschließt.
3. Auf Antrag des Auftraggebers nimmt der Hafentreiber für Verlust und/oder Beschädigung der bei ihm eingelagerten Ware durch Einbruchdiebstahl, Feuer, Leitungswasser oder Sturm Versicherung im Namen und für Rechnung des Einlagerers. Der Auftraggeber ist für die Richtigkeit der von ihm zu benennenden Versicherungswerte allein verantwortlich.

Abschnitt V

Zwangmaßnahmen

§ 18

Pfand- und Zurückbehaltungsrecht

1. Über die einschlägigen gesetzlichen Pfand- und Zurückbehaltungsrechte hinaus räumt der Auftraggeber dem Hafentreiber wegen aller Ansprüche - gleich aus welchem Grunde diese gegenüber dem Auftraggeber bestehen - ein Pfandreht an allen Sachen ein, unabhängig davon, ob diese Sachen zum Zwecke des Umschlages oder anderer Tätigkeiten des Hafentreibers übergeben oder aufgrund eines Lager- oder Mietvertrages eingebracht werden.

Der Hafentreiber erklärt schon jetzt die Freigabe von Pfandrehten in dem Umfang, in dem der Wert der belasteten Güter den Bestand der gesicherten Forderungen um 20 % übersteigt.

2. Auf Anforderung des Hafentreibers hat der Auftraggeber eine Bürgschaft und/oder Depot zu erbringen, sofern er nicht selbst Eigentümer des Gutes ist.

§ 19

Zwangsumlagerung, Zwangseinlagerung

1. Der Hafentreiber ist nicht verpflichtet, Güter länger als 48 Stunden auf dem Kai lagern zu lassen. Er kann die Berechtigten zur Abnahme binnen weiterer 24 Stunden auffordern.
2. Wird der Aufforderung nicht entsprochen oder ist ein Berechtigter nicht bekannt oder unauffindbar, so kann der Hafentreiber nach Ablauf der 48-stündigen Frist die Güter für Rechnung des Berechtigten umlagern oder anderweitig einlagern.
3. Müssen Güter, die über die ursprünglich angegebene Lagerzeit hinaus gelagert werden sollen, aus betrieblichen Gründen umgestaut werden, trägt der Auftraggeber die Kosten für die Umlagerung an einen anderen von dem Hafentreiber zuzuweisenden Platz.

§ 20

Zwangsverkauf

1. Der Hafentreiber ist nach ergebnislosem Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach Aufforderung an den Berechtigten befugt, über die Güter zu verfügen und solche für Rechnung des Berechtigten öffentlich zu versteigern oder freihändig zu verkaufen, die
 - a) nach § 19 KBO umgelagert oder eingelagert sind mit Ausnahme einer Umlagerung im Sinne des § 12 Abs. 3 KBO.
 - b) am Kai oder in Schuppen oder auf Freiflächen lagern,
 - aa) wenn die fälligen Abgaben trotz zweimaliger Mahnung nicht bezahlt sind,
 - bb) wenn ein Berechtigter nicht bekannt oder nicht aufzufinden ist.
2. Der Verkauf oder die Versteigerung werden dem Berechtigten angedroht; ist dieser nicht bekannt oder unauffindbar, so wird der Verkauf zweimal in der örtlichen Tagespresse bekanntgegeben. Zwischen den Bekanntmachungen liegt jeweils eine Woche Frist.
3. Bei leicht verderblichen oder geringwertigen Gütern entfällt die Frist nach Abs. 1; der Hafentreiber ist auch nicht zur Mahnung nach 1b) und zu öffentlichen Bekanntmachungen nach Abs. 2 verpflichtet.
4. Findet sich kein Käufer, kann der Hafentreiber die Güter auf Kosten des Berechtigten vernichten lassen.
5. Der Hafentreiber kann sich wegen seiner Forderungen aus dem Erlös vorweg befriedigen.

Ansprüche auf einen danach verbleibenden Reinerlös verfallen nach zwei Jahren zugunsten des Hafentreibers. Schadenersatzansprüche gegen den Hafentreiber sind ausgeschlossen.

Restforderungsansprüche des Hafentreibers bleiben in voller Höhe bestehen.

Abschnitt VI

Haftung

§ 21

Haftung der Benutzer und Auftraggeber

1. Die Benutzer und Auftraggeber haften für alle Schäden, die sie, ihre Bediensteten oder Beauftragten bei der Benutzung der Hafenanlage verursachen. Sie haften auch für alle Schäden, die aus unrichtigen, undeutlichen oder unvollständigen Angaben in den Ladepapieren entstehen. Von Ansprüchen Dritter haben sie den Hafenbetreiber freizuhalten. Eventuelle entgegenstehende Geschäftsbedingungen der Benutzer und Auftraggeber, insbesondere Haftungsbeschränkungen, haben keine Gültigkeit im Verhältnis zum Hafenbetreiber.
2. Die Benutzer und Auftraggeber haben sicherzustellen, daß die von ihnen in den unter § 1/Abs. 1 a genannten Hafenteilen zur Einlagerung und zum Umschlag angelieferten Güter, sofern diese umweltgefährdende Stoffe enthalten oder enthalten können, den jeweils gültigen Gesetzen und/oder Auflagen/Bedingungen entsprechen.

Die Benutzer und Auftraggeber haften, auch ohne Verschuldung, für alle Schäden und Kosten, die aus einer Verletzung der vorgenannten Sicherstellungspflicht entstehen.

3. Wird für Leistungen des Hafenbetreibers ein bestimmter Zeitpunkt vereinbart, so haftet der Berechtigte ohne Rücksicht auf die Ursache für die Kosten der vergeblichen Bereitstellung von Personen und Betriebsmitteln; weitergehende Ansprüche bleiben unberührt.
4. Für Umweltschäden / Umweltverunreinigungen (z. B. Ölverschmutzungen), die im Zusammenhang mit umschlagsbetreibenden Hafenbenutzern oder im Hafen ansässigen Unternehmen bzw. im Hafen liegenden Schiffen entstehen, haften die am Umschlag beteiligten Parteien gesamtschuldnerisch. Im Fall strittiger Verursacherfragen haftet für die dem Hafenbetreiber entstehenden Kosten der Schadensbeseitigung im Zweifel das umschlagsregieführende Unternehmen.

§ 22

Haftung des Hafenbetreibers

1. Der Hafenbetreiber haftet gemäß den gesetzlichen Bestimmungen, unter gleichzeitiger Beachtung der für Umschlag und Lagerung abgefaßten Bedingungen dieser Kaibetriebsordnung, soweit zwingende Rechtsvorschriften nichts anderes vorgeben.
2. Die von dem Hafenbetreiber zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes (Güter- und/oder Güterfolgeschaden) ist auf zwei Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts des Gutes begrenzt.

3. Sind nur einzelne Teile der Partie verloren oder beschädigt worden, so ist die Haftung des Hafensbetreibers begrenzt auf einen Betrag von 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts
 - der gesamten Partie, wenn die gesamte Partie entwertet ist,
 - des entwerteten Teils der Partie, wenn nur ein Teil der Partie entwertet ist.
4. Die Haftung des Hafensbetreibers für andere als Güter- und/oder Güterfolgeschäden ist der Höhe nach begrenzt auf den dreifachen Betrag des Umschlagentgelts je Schadenfall.
5. Für Verlust oder Beschädigung des Gutes bei der Lagerung oder bei Einbringung im Falle eines Mietvertrages (§ 12 KBO) ist die Haftung des Hafensbetreibers auf zwei Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts der Partie, höchstens auf DM 10.000,-- je Schadenfall beschränkt.
6. Die vorstehenden Haftungsbeschränkungen gelten entsprechend §§ 434, 436 HGB auch für außervertragliche Ansprüche.
7. Die in den Ziffern 2 und 3 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Deutsche Mark^{*)} entsprechend dem Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Übernahme der umzuschlagenden Güter oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

§ 23

Schadensanzeige

1. Ist ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar und zeigt der Kunde dem Hafensbetreiber Verlust oder Beschädigung nicht spätestens bei Übergabe des Gutes an, so wird vermutet, daß das Gut in vertragsgemäßem Zustand übergeben worden ist. Die Anzeige muß den Schaden hinreichend deutlich kennzeichnen.
2. Die Vermutung nach Abs. 1 gilt auch, wenn der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar war und nicht innerhalb von 7 Tagen nach Übergabe angezeigt worden ist.
3. Ansprüche wegen Überschreitung einer Übergabefrist erlöschen, wenn der Kunde dem Hafensbetreiber die Überschreitung der Übergabefrist nicht innerhalb von 21 Tagen nach Übergabe anzeigt.
4. Eine Schadensanzeige nach Übergabe ist schriftlich zu erstatten; die Übermittlung der Schadensanzeige kann mit Hilfe einer telekommunikativen Einrichtung erfolgen. Einer

^{*)} Mit Eintritt in die WWU am 01. Januar 1999 ist der Euro die in Deutschland gültige Währung. Daher gilt ab diesem Zeitpunkt neben dem Umrechnungskurs DM/Sonderziehungsrecht auch der Umrechnungskurs Euro/Sonderziehungsrecht.

Unterschrift bedarf es nicht, wenn aus der Anzeige der Aussteller in anderer Weise erkennbar ist. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

5. Werden Verlust, Beschädigung oder Überschreitung einer Übergabefrist bei Übergabe angezeigt, so genügt die Anzeige gegenüber demjenigen, der das Gut übergibt.

§ 24

Verjährung

1. Alle Ansprüche gegen den Hafенbetreiber verjähren in einem Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem dem Vorsatz nach § 435 HGB gleichstehenden Verschulden beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre.
2. Die Verjährung beginnt mit Ablauf des Tages, an dem die Güter übergeben wurden. Sind die Güter nicht übergeben worden, beginnt die Verjährung mit dem Ablauf des Tages, an dem die Güter hätten übergeben werden müssen. Abweichend von den Sätzen 1 und 2 beginnt die Verjährung von Rückgriffsansprüchen mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem der Rückgriffsgläubiger den Anspruch befriedigt hat, es sei denn, der Rückgriffsschuldner wurde nicht innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden oder der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, über diesen Schaden unterrichtet.
3. Die Verjährung eines Anspruchs gegen den Hafенbetreiber wird durch eine schriftliche Erklärung des Kunden, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Hafенbetreiber die Erfüllung des Anspruchs schriftlich ablehnt. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.

Abschnitt VII

Schlußbestimmungen

§ 25

Anzuwendendes Recht

Für die Rechtsbeziehungen zwischen dem Hafentreiber und den Benutzern oder Auftraggebern sowie deren Rechtsnachfolgern gilt deutsches Recht.

§ 26

Erfüllungsort, Gerichtsstand

1. Erfüllungsort ist Brunsbüttel
2. Gerichtsstand ist Meldorf.

§ 27

Salvatorische Klausel

Bei Unwirksamkeit einzelner Vertragsbestandteile bleibt der Vertrag im übrigen bestehen. Die Vertragsparteien sind in diesem Falle verpflichtet, bezüglich der unwirksamen Teile Regelungen zu treffen, die dem wirtschaftlich gewollten Ergebnis am nächsten kommen.

§ 28

1. Diese Kaibetriebsordnung tritt am 1.6.2002 in Kraft
2. Alle vorhergehenden Ausgaben nebst Ergänzungen/Berichtigungen treten damit außer Kraft.