

VERLADE- und TRANSPORTBEDINGUNGEN (Konnossementsbedingungen 2007)

Nachfolgende Bedingungen sind ausschließlich Grundlage unserer Leistungen

- 1. Internationale Verlade- und Transportbedingungen
für die Binnenschifffahrt (IVTB) des VBW
Stand: 22. Februar 2007
mit der Maßgabe der besonderen Bedingungen**
**Seite 3 - 14
Seite 15**

- 2. Budapester Übereinkommen
über den Vertrag über die Güterbeförderung
in der Binnenschifffahrt (CMNI)
mit der Maßgabe der IVTB**
Seite 17 - 32

- 3. Verordnung über die Lade- und Löschzeiten
sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt
(Lade- und Löschzeitverordnung – BinSchLV)
Stand: 23. November 1999**
Seite 33 - 35

1. Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB) des VBW mit der Maßgabe der besonderen Bedingungen

§ 1

Begriffsbestimmungen

1. „Frachtvertrag“ bedeutet jeder Vertrag, gleichgültig, wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern.
2. „Frachtführer“ bedeutet jede Person, von der oder in deren Namen ein Frachtvertrag mit einem Absender geschlossen worden ist.
3. "Ausführender Frachtführer“ bedeutet jede Person, die Güterbeförderung ganz oder teilweise tatsächlich selbständig ausführt.
4. "Absender“ bedeutet eine Person, von der oder in deren Namen oder für die ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist.
5. "Empfänger“ bedeutet die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person.
6. "Frachturkunde" bedeutet eine Urkunde, durch die ein Frachtvertrag und die Übernahme oder die Verladung der Güter durch einen Frachtvertrag bewiesen wird und die in der Form eines Konnossements oder eines Frachtbriefes oder jeder anderen im Handeln gebräuchlichen Urkunde ausgestellt wird.
7. "Güter" schließen geschleppte oder geschobene Schiffe nicht ein und umfassen nicht Gepäck und Fahrzeuge der beförderten Personen; sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem ähnlichen Beförderungsgerät

zusammengeladen oder sind sie verpackt, so umfasst der Begriff "Güter" auch diese Beförderungsgeräte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden.

8. "Schriftlich" schließt, sofern von den betroffenen Parteien nichts anderes vereinbart ist, den Fall ein, dass die Information in elektronischen, optischen oder ähnlich beschaffenen Kommunikationsmitteln enthalten ist, einschließlich, aber nicht hierauf begrenzt, Telegramm, Telekopie, Telex, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die Information ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann.

§ 2

Rechtsgrundlage

1. Allen von uns übernommenen Binnenschifftransporten liegen die nachstehenden Bedingungen zugrunde, denen sich die Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger oder deren Beauftragte) sowie jeder, der aufgrund des Frachtvertrages oder aufgrund für die Verfrachtung ausgestellter Transportpapiere Ansprüche gegen den Frachtführer geltend macht, unterwerfen.
2. Die Verlade- und Transportbedingungen gelten gleichermaßen für den Schiffseigner, die Schiffsbesatzung sowie für andere Bedienstete und sonstige Personen, deren sich der Frachtführer oder die sonstigen zur

Transportausführung eingeschalteten Unternehmen bei der Ausführung der Beförderung bedienen oder die bei der Ausführung der Beförderung mitwirken.

3. Soweit diese Bedingungen keine Regelung treffen, nicht anwendbar sind oder gegen zwingendes Recht verstoßen, gelten:
 - a) das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI).
 - b) die nationalen Gesetze auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt sowie die für die jeweilige Wasserstraße geltenden Gesetze, Verordnungen, Erlasse, Usancen und Handelsbräuche.
 - c) für Transporte, deren Ausführung Dritten übertragen sind, deren Bedingungen, soweit diese verkehrsüblich und nicht abbedungen sind.
4. Von diesen Bedingungen abweichende Vereinbarungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt in gleicher Weise für den Verzicht auf die Einhaltung der Schriftform.
5. Sämtliche Bestimmungen werden ebenfalls zum integrierten Bestandteil von Ladeschein oder Frachtbrief erklärt.

§ 3 Frachtbrief und Konnossement (Ladeschein)

1. Für jede Sendung kann ein Frachtbrief oder ein Konnossement ausgestellt werden.

Frachtbriefe sind keine Wertpapiere. Sie können weder übertragen noch verpfändet werden. Der Frachtführer ist in diesem Falle zur Auslieferung der Güter an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger berechtigt.

Konnossemente sind auf den Namen oder an Order lautende Wertpapiere. Die Güter werden nur gegen Rückgabe des ordnungsgemäß übertragenen Originalkonnossements an den Frachtführer oder dessen Bevollmächtigte ausgeliefert. Es

werden ein Originalkonnossement und daneben Konnossementsabschriften ausgestellt. Sind ausnahmsweise mehrere Originalkonnossemente ausgestellt, so sind durch die Rückgabe nur eines Originals an den Frachtführer oder dessen Bevollmächtigte die übrigen Originale erledigt und unwirksam.

Wird ein Konnossement an Order ausgestellt, so kann der Frachtführer verlangen, dass eine Meldeadresse angegeben wird.

2. Der Frachtführer ist berechtigt, in die Frachturkunde Vorbehalte aufzunehmen.
 - a) bezüglich Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, wenn er Grund zur Annahme hat, dass die Angaben des Absenders unrichtig sind, oder wenn er keine ausreichende Möglichkeit hat, diese Angaben nachzuprüfen, insbesondere weil ihm die Güter nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen worden sind, oder weil ohne ausdrückliche Vereinbarung das Maß oder Gewicht durch Eichaufnahme festgestellt worden ist;
 - b) bezüglich Merkzeichen, die nicht auf den Gütern selbst oder im Falle der Verpackung auf den Behältnissen oder Verpackungen deutlich und haltbar angebracht sind;
 - c) bezüglich des äußeren Zustandes der Güter.

3. Unterlässt es der Frachtführer, den äußeren Zustand der Güter zu vermerken oder diesbezügliche Vorbehalte anzubringen, so wird angenommen, er habe in der Frachturkunde vermerkt, dass die Güter in äußerlich gutem Zustand waren.

4. Sind die Güter gemäß den Angaben in der Frachturkunde in einem Container oder in Laderäumen des Schiffes verstaut worden, die von einer anderen Person als dem Frachtführer, seinen Bediensteten oder Beauftragten versiegelt wurden, und sind weder der

Container noch die Siegel bis zum Erreichen des Löschhafens oder Ablieferungsorts beschädigt, so besteht die Vermutung, dass ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter nicht während der Beförderung entstanden ist.

§ 4

Ladestelle, Laden und Stauer, Deckslast

1. Der Absender bestimmt die Ladestelle. Kann an der Ladestelle aus vom Schiff nicht zu vertretenden Gründen oder nur unter Aufwendung besonderer Kosten angelegt werden oder muss das Schiff die Ladestelle aus diesen Gründen verlassen, so kann der Frachtführer eine andere Ladestelle und eine andere Art der Beladung verlangen. Die dadurch entstandenen Kosten und sonstigen Mehraufwendungen für Schiff und Ladung gehen zu Lasten der Ladungsbeteiligten, die hierfür gesamtschuldnerisch haften. Der Anspruch auf Liegegeld bleibt davon unberührt.
2. Der Absender hat die Güter in das Schiff zu liefern und nach Anweisung des Frachtführers zu stauen, zu trimmen und zu sichern.
3. Der Frachtführer hat das Recht, mit der nötigen Sorgfalt die Güter ganz oder teilweise auf Deck der Schiffe oder, soweit üblich, in offene Schiffe zu verladen.

§ 5

Kennzeichnung und Übergabe der Güter

1. Der Absender hat bei Erteilen des Auftrags, spätestens vor Beginn der Beladung des Beförderungsmittels alle für die Beförderung notwendigen Angaben zu machen, das Gut und die Verpackung, Art, Zustand und Beschaffenheit in der verkehrsüblichen Weise genau zu bezeichnen und alle erforderlichen Begleitpapiere, insbesondere aufgrund von Hafen-, Zoll-, Gesundheits- oder sonstigen Vorschriften, mit dem Gut zu übergeben.
2. Feuergefährliche, umweltgefährdende, brennbare, giftige, ätzende, strahlende, radioaktive und ähnliche Güter sind als solche nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften, insbesondere nach der Gefahrenklasse zu bezeichnen. Der Absen-

der ist verpflichtet, bei der Auftragserteilung für den einzelnen Fall schriftlich und deutlich auf die Art der Gefahr und die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen hinzuweisen. Bei der Übernahme des Gutes sind dem Frachtführer oder dessen Beauftragten die schriftlichen Weisungen gemäß ADNR-Verordnung und andere Unterlagen gemäß den jeweils anwendbaren Vorschriften auszuhändigen. Handelsübliche Bezeichnungen solcher Stoffe oder andere Informationen genügen nicht.

3. Der Absender ist verpflichtet, bereits bei Erteilen des Auftrags dem Frachtführer alle für eine ordnungsgemäße Durchführung der Beförderung bedeutsamen Eigenschaften des Ladungsgutes, soweit von diesen Gefahren für das Schiff oder andere Ladungsgüter ausgehen können, mitzuteilen. Er ist für alle aus unrichtigen, unvollständigen oder unterbliebenen Mitteilungen resultierenden direkten und indirekten Verluste, Schäden und sonstige Nachteile sowie für alle hierdurch entstehenden Kosten verantwortlich. In allen diesen Fällen kann der Frachtführer auf Kosten der Ladungsbeteiligten die zu beanstandenden Güter löschen, an Land setzen, zurücktransportieren oder in dringenden Fällen sogar vernichten, ohne selbst schadensersatzpflichtig zu werden.
4. Der Absender garantiert die Richtigkeit der Beschreibung der Güter gemäß Abs. 2 sowie der Angaben über Zeichen, Anzahl, Menge, Gewicht und/oder Volumen gemäß Abs. 1 im Zeitpunkt der Übernahme. Er ist für alle aus Unrichtigkeit resultierenden direkten und indirekten Verluste, Schäden und sonstigen Nachteile sowie für alle hierdurch entstehenden Kosten verantwortlich. Hinsichtlich der Ersatzverpflichtung des Absenders sowie der Rechte des Frachtführers gelten die Regelungen in Absatz 3.
5. Wird das Schiff infolge Fehlens, Ungenauigkeit oder Unrichtigkeit der Angaben oder Begleitpapiere oder wegen Missachtung irgendwelcher Vorschrif-

ten seitens des Auftraggebers, Absenders oder Empfängers aufgehoben oder am Ein- oder Auslaufen in oder aus einem Hafen verhindert oder werden die Güter beschlagnahmt, so haften der fehlbare Auftraggeber, Absender und Empfänger dem Frachtführer und den übrigen Ladungsbeteiligten für alle daraus entstehenden Verzögerungen, Schäden, Kosten, Bußen und Nachteile sowie für geschuldete Liegegelder.

6. Hat der Frachtführer gegenüber Behörden, Zollämtern, öffentlichen Bediensteten, Eisenbahnverwaltungen, öffentlichen oder privaten Unternehmungen in Bezug auf das Ladungsgut Erklärungen abzugeben, Urkunden auszustellen, zu behandeln oder zu unterzeichnen, so handelt er nur namens, für Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten. Er haftet hierfür auch bei Unterlassungen, Verlust oder Nichtauslieferung, nur im Falle grober Fahrlässigkeit. Werden Drittunternehmer, z.B. Grenzspediteure, eingeschaltet, wird nur für deren Auswahl gehaftet.

§ 6

Wahl der Fahrzeuge und Transportwege, Umladungs- und Leichterrecht

1. Der Transport wird mit Fahrzeugen ausgeführt, welche der Frachtführer bestimmt. Der Frachtführer kann andere Frachtführer beauftragen, den Transport durchzuführen.
2. Der Frachtführer übernimmt keine Verpflichtung, die Güter in einer bestimmten Reihenfolge, auf einem bestimmten Weg, einem bestimmten Schiff oder innerhalb einer bestimmten Frist zu befördern. Er haftet nicht für Verspätung bei der Durchführung des Vertrags, insbesondere auch dann nicht, wenn der Anschluss an ein Seeschiff nicht erreicht wird; es sei denn, die Verspätung beruht auf grob fahrlässigem Verhalten.
3. Der Frachtführer ist berechtigt, die Güter ganz oder teilweise in andere Schiffe zu überladen, zu leichtern oder zu löschen, und/oder in Lagerhäuser oder auf Land zu lagern, sofern es nach den Umständen oder dem Interesse des Schiffes oder der Ladung erforderlich erscheint. Die La-

dungsbeteiligten haften dem Frachtführer für die dadurch entstandenen Mehrkosten als Gesamtschuldner.

4. Das Umladen, Leichtern oder Löschen in Schiffe oder Lagerhäuser geschieht namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten.
5. In den Fällen gemäß Abs. 3 und 4 obliegt die Aufrechterhaltung eines durchgehenden Versicherungsschutzes den Ladungsbeteiligten.

§ 7

Löschstelle, Löschung

1. Der Absender oder Empfänger bestimmt die geeignete Löschstelle. Die für die Änderung der Ladestelle in § 4 Abs. 1 enthaltenen Bestimmungen gelten entsprechend für die Änderung der Löschstelle.
2. Der Absender oder Empfänger ist verpflichtet, dem Frachtführer vor Eintreffen des Schiffes im Löschhafen Weisungen für das Löschen und die Zollabfertigung zu erteilen; andernfalls hat der Frachtführer das Recht, alle ihm notwendig erscheinenden Maßnahmen namens und auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten zu treffen.
3. Bei Optionspartien ist der Bestimmungshafen dem Frachtführer oder dem Schiffer mindestens zwölf Stunden vor Ankunft des Schiffes im ersten Optionshafen schriftlich bekannt zu geben. Für Mehrkosten, die durch eine nicht rechtzeitige Bekanntgabe des Optionshafens entstehen, haften Absender und Empfänger dem Frachtführer als Gesamtschuldner.

§ 8

Lade- und Löschzeit sowie Liegegeld

Vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen gelten die jeweiligen nationalen Regelungen über Lade- und Löschzeiten sowie zur Bemessung des Liegegeldes. Weitergehende Schadensersatzansprüche werden ausdrücklich vorbehalten.

§ 9

Ablieferungshindernisse, Hinterlegung und Notverkauf

1. Wird die Abnahme der Güter von dem bestimmungsmäßigen Empfänger oder die Zahlung der auf dem Gute haftenden Forderungen verweigert oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis oder meldet sich der Empfänger nicht, so hat der Frachtführer den Absender zu unterrichten und dessen Anweisung einzuholen. Ist dies unter den gegebenen Umständen nicht tunlich oder ist der Absender mit der Erteilung der Weisung säumig oder ist die Durchführung der Anweisung dem Frachtführer nicht zumutbar, so ist er befugt, die Güter namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten in ein öffentliches oder privates Lagerhaus, in Leichter oder auf Land zu legen oder einem Spediteur zu übergeben.
2. Verzögert der Empfänger das Löschen, so hat der Frachtführer das Recht, die Güter nach Ankündigung gegenüber dem Absender und Empfänger namens, auf Rechnung und Gefahr des Empfängers oder Absenders selbst zu löschen oder löschen zu lassen oder gemäß Abs. 1 hinterlegen zu lassen oder zu übergeben, unbeschadet der entstandenen Liegegeldansprüche.
3. Vorstehende Rechte bestehen auch vor Ablauf irgendwelcher Liegezeiten.
4. Das Hinterlegen oder Legen der Güter in Leichter oder auf Land oder die Übergabe an einen Spediteur gilt als ordnungsgemäße Ablieferung. Das Zurückbehaltungs- oder Pfandrecht des Frachtführers bleibt vorbehalten.
5. Werden die Güter binnen drei Monaten seit Hinterlegung nicht abgenommen, so ist der Frachtführer ohne vorherige Mitteilung oder Androhung und ohne behördliche/richterliche Ermächtigung berechtigt, die Güter freihändig zu verkaufen oder öffentlich verkaufen oder versteigern zu lassen. Sind die Güter schnelltem Verderben ausgesetzt oder unterliegen sie Unterhaltungs- oder erheblichen Aufbewahrungskosten oder deckt ihr Wert nach Schätzung des Frachtführers die darauf haftenden

den Kosten nicht, so ist der Frachtführer ohne Einhaltung der Drei-Monatsfrist zu einem sofortigen Verkauf oder Versteigerung berechtigt.

§ 10

Fracht

1. Mangels besonderer Vereinbarung umfasst die Fracht den Transport ab frei gestaut Binnenschiff (Ladehafen) bis frei Ankunft Binnenschiff (Löschhafen). Sie wird mindestens nach den in den Schiffspapieren deklarierten Bruttogewichten, Mengen oder Maßen der Güter berechnet. Werden in anderen Papieren höhere Gewichte oder Mengen ausgewiesen oder solche durch Gewichts- oder Kontrollprüfungen ermittelt, sind diese für die Frachtberechnung maßgeblich. Die Fracht ist bei Ablieferung des Gutes zur Zahlung fällig.
2. Die Lade-, Stau-, Befestigungs- und Löschkosten sowie alle weiteren Kosten, Auslagen und Aufwendungen sind zusätzlich zur Fracht zu vergüten, sofern sie nicht ausdrücklich in den vereinbarten Fracht- oder Übernahmesatz eingeschlossen worden sind.
3. Die Frachtvereinbarung hat offene und unbehinderte Schifffahrt zur Voraussetzung. Alle gegenüber einem normalen Verlauf einer Schiffsreise entstehenden Mehrkosten und Aufwendungen gehen zu Lasten der Ware.
4. Die Frachtsätze basieren auf den im Zeitpunkt des Abschlusses bestehenden Betriebskosten, Devisenkursen und öffentlichen Abgaben. Jede außergewöhnliche Erhöhung, insbesondere der Treibstoffkosten, Bordlöhne und öffentliche Abgaben während der Dauer der Abwicklung des Frachtvertrages berechtigt den Frachtführer, den Frachtsatz den veränderten Verhältnissen anzupassen oder bei noch nicht verladenen Partien vom Vertrag zurückzutreten.
5. Empfänger und Absender haften dem Frachtführer für die Fracht, Fehlfracht, Frachtzuschläge, Kosten, Auslagen,

Gebühren und sonstigen auf dem Gute haftenden Forderungen sowie für alle Liegegelder als Gesamtschuldner, gleichgültig, ob die Güter franko oder unfranko reisen. Der Absender wird durch das Ausliefern der Güter ohne Bezahlung oder Nichtausüben eines bestehenden Pfandrechts von dieser Haftung nicht befreit. Der Empfänger übernimmt die Gesamthaft dadurch, dass er die Anlieferung der Güter verlangt oder sonst wie darüber verfügt.

§ 11 Volle Fracht, Fehlfracht

1. Der Frachtführer hat Anspruch auf die volle Fracht, auch wenn:
 - a) die Ladung nur teilweise geliefert wird;
 - b) Absender oder Empfänger das Ausladen der Güter im Verladehafen oder in einem Zwischenhafen verlangen;
 - c) die Fortsetzung der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist;
 - d) die Reise nur teilweise ausgeführt wird, das Schiff untergeht oder sonst wie den Bestimmungsort nicht erreicht;
 - e) die Güter vernichtet, untergegangen, beschlagnahmt, eingezogen, beschädigt, vermindert oder sonst wie wertlos geworden sind.
2. Der Frachtführer hat Anspruch auf die Hälfte der Fracht, wenn:
 - a) keine Ladung geliefert wird;
 - b) der Absender vor Antritt der Reise vom Vertrag zurücktritt;
 - c) der Antritt der Reise dauernd oder zeitweilig verhindert ist.
3. Für die Geltendmachung dieser Ansprüche ist weder Voraussetzung, dass die ungenügende Vertragserfüllung vom Absender oder Empfänger zu verantworten ist, noch dass das für den Transport vorgesehene Fahrzeug ladebereit vorgelegt wird. Diese Ansprüche bestehen auch dann, wenn das Hindernis als Folge einer

der in § 15 Abs. 3 genannten Ursachen entstanden ist. Schadenersatz- und Liegegeldansprüche und Frachtschläge sowie Havarie-grosse-Beiträge bleiben vorbehalten.

4. Absender und Empfänger können bei zeitweiliger Verhinderung der Reise nicht vom Vertrag zurücktreten. Der Frachtführer ist jedoch gegen Zahlung aller mit dem Ausladen verbundenen Kosten und Mehraufwendungen seitens der Ladungsbeteiligten verpflichtet, Güter im Verladehafen wieder auszuladen.

Das Löschen in einem Zwischenhafen kann nur verlangt werden, wenn die Güter greifbar sind und die Möglichkeit zur Ausladung ohne Gefahr oder Nachteil für Schiff und übrige Ladung besteht. In diesen Fällen hat der Frachtführer zusätzlich Anspruch auf die durch das Wiederausladen oder Löschen entstehenden Kosten sowie die sonstigen Mehraufwendungen.

§ 12 Kleinwasserzuschläge

Individuell können folgende Kleinwasserzuschläge vereinbart werden:

1. Rhein
 - a) Die vereinbarte Fracht wird um Kleinwasserzuschläge gemäß folgender Staffelsätze ohne weiteres erhöht:

aa) im Verkehr unterhalb Duisburg (inklusive) bei einem Ruhrorter Pegel von	3,00 - 2,91 m	10 %
	2,90 - 2,81 m	20 %
	2,80 - 2,71 m	30 %
	2,70 - 2,61 m	40 %
	2,60 - 2,51 m	50 %
	2,50 - 2,41 m	60 %
	2,40 - 2,31 m	70 %
	2,30 - 2,21 m	80 %
	2,20 - 2,11 m	90 %
	2,10 - 2,01 m	100 %
	2,00 - 1,91 m	110 %
	1,90 - 1,81 m	120 %

bb) im Verkehr oberhalb Duisburg bis Koblenz (inklusive) einschließlich Mosel und Saar bei einem Kölner Pegel von

2,40 - 2,21 m	20 %
2,20 - 2,01 m	30 %
2,00 - 1,81 m	40 %
1,80 - 1,61 m	60 %
1,60 - 1,41 m	80 %

Stichtag
für die Bergfahrt:
Vom Beginn der Ladezeit bis zum Eintreffen am Bestimmungsort, im Verkehr nach Plätzen an kanalisiertem Strecken bis zur Einfahrt in die erste Schleuse

für die Talfahrt:
Tag der Fertigstellung im Ladehafen

cc) Im Verkehr oberhalb Koblenz am Rhein sowie Plätzen am Main, Main-Donau-Kanal und Neckar bei einem Kauber Pegel von

1,50 - 1,36 m	20 %
1,35 - 1,21 m	30 %
1,20 - 1,01 m	50 %
1,00 - 0,91 m	60 %
0,90 - 0,81 m	70 %

Stichtag
für die Bergfahrt:
Vom Beginn der Ladezeit bis zum Eintreffen am Bestimmungsort, im Verkehr nach Plätzen an kanalisiertem Strecken bis zur Einfahrt in die erste Schleuse

für die Talfahrt:
Tag der Fertigstellung im Ladehafen

dd) Im Verkehr innerhalb der Bereiche an Donau, Main-Donau-Kanal, Main, Neckar und Mainz bis Mannheim (inklusive) bei einem Mainzer Pegel von

2,30 - 2,11 m	20 %
2,10 - 1,91 m	40 %
1,90 - 1,71 m	60 %
1,70 - 1,51 m	80 %

Stichtag: Tag der Fertigstellung im Ladehafen

ee) Im Verkehr von Plätzen an der Donau, Main-Donau-Kanal, Neckar und Mainz bis Mannheim nach Plätzen oberhalb Mannheim und umgekehrt bei einem Maxauer Pegel von

4,40 - 4,21 m	20 %
4,20 - 4,01 m	40 %
4,00 - 3,81 m	60 %
3,80 - 3,61 m	80 %

Stichtag: Tag der Fertigstellung im Ladehafen

b) Bei einem Ruhrorter Pegel von 1,80 m, Kölner Pegel von 1,40 m, Kauber Pegel von 0,80 m, Mainzer Pegel von 1,50 m und Maxauer Pegel von 3,60 m und darunter erlischt die Transportverpflichtung. Der Frachtführer hat im übrigen die Rechte aus § 13.

2. Donau

a) Die vereinbarte Fracht wird um Kleinwasserzuschläge gemäß folgender Staffel ohne weiteres erhöht:

Im Verkehr von und nach Donauhäfen bei einem Pegel Pfelling von

3,70 - 3,61 m	10 %
3,60 - 3,51 m	20 %
3,50 - 3,41 m	30 %
3,40 - 3,31 m	40 %
3,30 - 3,21 m	50 %
3,20 - 3,11 m	60 %

Daneben sind bei diesen Verkehren zusätzlich die unter Ziffer 1 genannten Richtpegel je nach Gesamtfahrstrecke zusätzlich zu beachten. Für die KWZ-Berechnung gilt die für das Binnenschiff günstigste KWZ-Staffel.

Stichtag:

aa) Für Verkehre ab Donaustationen:

Vom Beginn der Ladezeit bis zum Eintreffen am Bestimmungsort, im Verkehr nach Plätzen an kanalisiertem Strecken bis zur Einfahrt in die erste Schleuse.

- bb) Für Verkehre nach Donaustationen:
Vom Beginn der Ladezeit bis zur Passage der Schleuse Kelheim.
Bei Leichterung in einem Donauhafen:
Tag der Leichterung.
 - b) Die Abnahme- und Transportverpflichtung des Frachtführers erlischt bei einem Pfellinger Pegel von 3,10 m und darunter.
3. Für Verkehre in den sonstigen Wasserstraßenbereichen gelten die dort üblichen Regelungen.

§ 13 Erlöschen der Übernahme- und Transportpflicht

1. Die Übernahme- und Transportpflicht erlischt auf jeder Wasserstraße ohne weiteres, gleichgültig, ob die Güter schon übernommen oder verladen sind, oder ob die Reise schon angetreten ist oder nicht, wenn allgemein oder auch nur mit Bezug auf das Schiff, welches die Güter geladen hat, folgende Ereignisse oder Umstände eintreten oder vorliegen:
- a) Höhere Gewalt, Krieg, Bürgerkrieg, Mobilmachung, militärische Unternehmungen, Aufruhr, Sabotage, Streik, Aussperrung, Blockade, innere Unruhe;
 - b) behördliche Maßnahmen und Eingriffe, Ein-, Aus- und Durchfuhrbeschränkungen oder -verbote, Beschlagnahmungen oder Requisitionen;
 - c) Schifffahrtssperren jeder Art oder Schifffahrtsunfälle, Störungen oder Betriebseinstellungen in Schleusen, Kanälen, Häfen oder sonstigen Schifffahrtseinrichtungen, Verkehrsstörungen, Behinderungen des Verkehrs in Seehäfen oder Schließung der Schifffahrt;

d) Naturereignisse, Hochwasser, Überschwemmungen, Eis und Eisgefahr;

2. Während der ganzen Dauer eines dieser Fälle und noch max. 14 Tage darüber hinaus ist der Frachtführer berechtigt, für alle Verzögerungen im Schiffsumlauf Liegegelder zuzüglich Kosten für Mehraufwendungen zu berechnen, sowie in seiner Wahl:
- a) entweder den Transport durchzuführen und für die ganze vereinbarte Transportstrecke einen Frachtzuschlag zu erheben und alle dem Frachtführer gegenüber einer normalen Abwicklung des Auftrages entstehenden Mehraufwendungen zu Lasten der Ware zu nehmen, wobei für die Mehraufwendungen Absender und Empfänger als Gesamtschuldner haften,
 - b) oder ganz vom Vertrag zurückzutreten und Fehlfahrt gemäß § 11 zu berechnen und schon verladene Güter an der ihm geeignet erscheinenden Stelle namens, auf Rechnung und Gefahr von Absender und Empfänger zu löschen oder löschen zu lassen und einzulagern oder mit anderen Mitteln weiterzubefördern. Alle durch die Löschung im Zwischenhafen, Einlagerung oder Weiterbeförderung entstehenden Mehrkosten, Mehrfrachten und Auslagen gehen zu Lasten der Ladungsbeteiligten.

Die vorbezeichneten Rechte besitzt der Frachtführer auch dann, wenn er es unterlassen sollte, vom Eintritt des Ereignisses Absender und Empfänger Mitteilung zu machen.

3. Der Absender kann in den Fällen von Abs. 1 a bis d vom Vertrag zurücktreten unter der Voraussetzung, dass er die Kosten des Wiederausladens und die volle Fracht gem. § 11 Abs. 1 c zahlt.
4. Absender und Empfänger haften dem Frachtführer als Gesamtschuldner für alle mehr erhobenen Tagesfrachten,

Frachtzuschläge, Liegegelder und sonstigen Mehraufwendungen.

5. Wird der Antritt der Reise durch Zufall oder durch andere Umstände als in Absatz 1, die der Frachtführer nach diesen Verlade- und Transportbedingungen nicht zu vertreten hat, dauernd verhindert, so tritt der Frachtvertrag außer Kraft, ohne dass der eine Teil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist.

Als dauernde Verhinderung ist es insbesondere anzusehen:

- wenn das Schiff, mit dem die Beförderung zu erfolgen hatte, verloren geht, oder derart beschädigt wird, dass die Reise nicht ohne eine umfassende Ausbesserung des Schiffes angetreten werden kann; als Ausbesserung dieser Art gilt namentlich eine solche, die die vollständige Löschung der Ladung notwendig macht;
- wenn die zu befördernden Güter verloren gehen, vorausgesetzt, dass sie nicht nur nach Art und Gattung, sondern speziell im Frachtvertrag bezeichnet oder bereits verladen oder jedenfalls von dem Frachtführer übernommen waren.

6. Wird nach dem Antritt der Reise die Fortsetzung derselben durch Zufall oder durch Umstände verhindert, die der Frachtführer nach diesen Verlade- und Transportbedingungen nicht zu vertreten hat, so tritt der Frachtvertrag außer Kraft. Die Kosten des Wiederausladens und die Fracht für den zurückgelegten Teil der Reise (Distanzfracht) trägt der Absender.

§ 14

Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des Frachtführers

1. Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen sowie wegen unbestrittener Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Fracht-, Speditions- oder Lagerverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Begleitpapiere.

2. Das Pfandrecht besteht, solange der Frachtführer das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossement oder Lagerschein darüber verfügen kann.

3. In Ausübung des Pfandrechts ist der Frachtführer berechtigt, Güter namens, auf Rechnung und Gefahr von Absender und Empfänger zu löschen und an einem geeigneten Orte einzulagern oder Sicherstellung für seine Ansprüche zu verlangen.

4. Dritte Personen, die Ansprüche auf die Ware aufgrund des Konnossements oder Frachtbriefs erheben, erkennen durch die Empfangnahme des Konnossements oder Frachtbriefes oder durch eine Verfügung über solche Papiere das Zurückbehaltungs- oder Pfandrecht des Frachtführers nur wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen an.

5. Das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht besteht, wenn die Güter franko abzuliefern sind, hinsichtlich der erst nach Antritt der Reise entstandenen Ansprüche, insbesondere Liegegelder, Frachtzuschläge, Mehraufwendungen, Zölle sowie sonstige Kosten und Auslagen. Für weitergehende Ansprüche besteht das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht an solchen Gütern, die dem Absender gehören.

6. Der Pfandverkauf ist zulässig binnen einer Woche.

7. Für den Pfand- und Selbsthilfeverkauf kann der Frachtführer in allen Fällen eine Verkaufsprovision vom Bruttoerlös in Höhe der ortsüblichen Sätze berechnen.

§ 15

Haftung des Frachtführers

1. Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Um-

stände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

2. Soweit nicht internationales Recht oder ergänzend anwendbares nationales Recht zwingend entgegenstehen, haftet der Frachtführer nicht

a) für Verlust oder Beschädigung der Güter, über deren Natur oder Wert der Absender, Auftraggeber oder Empfänger falsche oder unvollständige Angaben gemacht oder die er ungenügend oder unzulänglich gekennzeichnet hat, oder sonstige Nachteile ohne Rücksicht auf Schadensursache oder Verschulden;

b) für Verlust, Beschädigung oder Verspätung bei Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war, in Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handelsstandes oder auf Grund geltender Vorschriften erforderlich war;

c) bei anfänglicher Fahr- oder Ladeuntüchtigkeit des Schiffes, falls ein gültiges Schiffsattest einer Schiffsuntersuchungskommission oder ein gültiges Attest einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft vorliegt und der fahr- oder ladeuntüchtige Zustand des Schiffes bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht erkannt werden konnte;

d) für Verlust oder Beschädigung der Güter, Aufenthalt oder Verspätung oder sonstige aufgrund eines Havarieereignisses entstehende Kosten, Aufwendungen oder Havarie-Grosse-Beiträge infolge nautischen Verschuldens, insbesondere Zusammenstoß, Anfarung, Festfarung, Scheitern, Bersten, Kentern, Strandung oder Untergang des Schiffes sowie Feuer, Explosion und Wellenschlag, soweit nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit seiner Angestellten vorliegt;

e) für Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch Absender und Empfänger oder die Personen, die für sie handeln;

f) für natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweise Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht) oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren ausgesetzt sind;

g) bei Durchkonossementen für die Transportstrecken, die nicht von ihm ausgeführt werden;

3. Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Absenders oder des Empfängers oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

§ 16

Umfang der Haftung

1. Die Ersatzleistung des Frachtführers bei Verlust oder Beschädigung der Güter sowie bei Verspätungsschäden und Vermögensschäden bestimmt sich auf Grund der nachstehenden Bestimmungen, soweit nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen. Für den nationalen Verkehr gelten hinsichtlich des Umfangs der Haftung bei Verlust oder Beschädigung, Verspätungsschäden oder Vermögensschäden die jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen.

Falls auf den Frachtvertrag ausschließlich deutsches Recht anwendbar ist, wird die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auf zwei Rechnungseinheiten begrenzt. Rechnungseinheit je Kilogramm ist das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht.

2. Für Manko, Mindergewicht oder Mindermaß, welches 2 % des Gesamtgewichtes oder Maßes der betreffenden Partie nicht übersteigt, wird vorbehaltlich abweichender Handelsbräuche nicht gehaftet.
3. Wird ein vereinbarter Termin nicht eingehalten, beschränkt sich die Ersatzleistung auf den Betrag der für die Sendung vereinbarten Fracht.
4. Sind aufgrund anwendbaren Rechts weitergehende Haftungsausschlüsse oder Haftungsbeschränkungen möglich, gelten diese.
5. Sind lose Güter gleicher Art, im gleichen Schiff bzw. Schiffsraum zusammengeladen, so haben die einzelnen Ladungseigentümer, Absender oder Empfänger ein eventuelles Mindergewicht, Beschädigung oder Havarie sowie Übergewicht oder Übermaß verhältnismäßig unter sich zu teilen.
6. Die Bestimmungen über Ausschluss, Beschränkung und Begrenzung der Haftung des Frachtführers erstrecken sich auf alle vertraglichen und außervertraglichen Ansprüche, einschließlich von Ansprüchen aus Vermögensschäden, gleichviel aus welchem Rechtsgrund.
7. Kann die Haftung des Frachtführers aufgrund dieser Bedingungen gegenüber einem Dritten nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden, so ist der Absender, außer im Falle von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Frachtführers, verpflichtet, den Frachtführer von Ansprüchen des Dritten freizustellen.

§ 17 Versicherung

Ohne ausdrücklichen schriftlichen Auftrag ist der Frachtführer nicht verpflichtet, die Güter gegen irgendwelche Gefahren und Risiken zu versichern.

§ 18 Havarie-grosse

1. Für die Havarie-grosse gelten die "Rhein-Regeln IVR" in ihrer jeweils letzten gülti-

gen Fassung. Der Text steht auf Verlangen zur Verfügung.

2. Der Absender, Auftraggeber und Empfänger haften dem Frachtführer als Gesamtschuldner für alle aufgrund einer Dispache auf ihre Güter entfallenden Beiträge zur Havarie-Grosse. Der Frachtführer ist berechtigt, für diese Beiträge einen Revers einzufordern und einen Kosteneinschuss zu verlangen. Ein Zurückbehaltungsrecht an Beiträgen zur Havarie-Grosse und ein Rückforderungsrecht auf geleistete Havarie-Grosse-Beiträge ist ausgeschlossen, auch in dem Fall, dass der Havarie-Grosse-Fall schuldhaft herbeigeführt wurde, es sei denn, der Havarie-Grosse-Fall sei auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen, die von dem Frachtführer selbst oder einer Person im Sinne des § 2 Abs. 2 in der Absicht, einen solchen Fall herbeizuführen oder leichtfertig in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Fall mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

§ 19 Aufrechnung/Abtretungsverbot

1. Absender und Empfänger sind nicht berechtigt, mit vom Frachtführer bestrittenen Forderungen, gleichviel aus welchem Rechtsgrund, gegen Forderungen des Frachtführers aufzurechnen.
2. Absender und Empfänger sind ohne schriftliche Zustimmung des Frachtführers nicht berechtigt, Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen oder Erfüllungsgehilfen i.S.d. § 2 Abs. 2 an Dritte - mit Ausnahme an Transportversicherer - abzutreten.

§ 20 Verjährung

Sämtliche Ansprüche gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen und Erfüllungsgehilfen verjähren innerhalb eines Jahres vom Zeitpunkt der Entstehung des Anspruchs, spätestens jedoch vom Zeitpunkt der Ablieferung des Gutes an. Im Falle des Verlustes beginnt die Verjährung

mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen.

§ 21 Haftungsregelungen zugunsten des Frachtführers

Der Frachtführer kann Haftungsausschlüsse oder -beschränkungen, Fristverkürzungen oder Regressverzichte, die zwischen Absender und Empfänger untereinander getroffen werden, ebenfalls für sich in vollem Umfange beanspruchen.

§ 22 Gerichtsstand

Gerichtsstand für alle Streitigkeiten ist der Geschäftssitz des Frachtführers. Der Frachtführer ist berechtigt, auch ein anderes nach den gesetzlichen Bestimmungen zuständiges Gericht anzurufen.

§ 23 Salvatorische Klausel

Sollte eine der vorstehenden Bestimmungen unwirksam sein, so wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt.

Die Parteien sind verpflichtet, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame Bestimmung zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Ergebnis der unwirksamen Bestimmung möglichst nahe kommt.

§ 24 Anwendbares Recht

Sollte zwischen den Vertragsparteien eine Regelung des Vertragsstatutes nicht bestimmt worden sein, so gelten

- a) für Transporte mit Beginn und Ende im selben staatlichen Hoheitsgebiet die dort geltenden innerstaatlichen Gesetze unter Ausschluss des Internationalen Privatrechts;
- b) für alle sonstigen Transporte das Recht des Staates, in dem der Frachtführer seinen Geschäftssitz hat, unter Ausschluss des Internationalen Privatrechts.

Besondere Bedingungen

- § 1 Wird die gesetzliche/vereinbarte Löschzeit um mehr als 3 Kalendertage überschritten und erteilt der Berechtigte trotz Aufforderung keine Weisung oder die Weisung, weiter auf die Löschung zu warten, so erhält der Frachtführer für diesen Zeitraum bis zur vollständigen Entladung des Schiffes die 2,5 fache Liegegeldentschädigung gemäß BinSchLV.
Die Geltendmachung weiterer Schäden und die Geltendmachung sonstiger Aufwendungen im Sinne von § 418 Abs. 1 HGB wird hiervon nicht berührt.
- § 2 Zur Klarstellung von § 4 BinSchLV gilt als vereinbart, dass ganze Tage nach Ablauf der Lade- oder Löschzeit mit 24 Stunden anzusetzen sind.
Auf die Berechnung der Lade- und Löschzeit ist dies ebenso ohne Einfluss wie auf die Regelung gemäß § 4 Abs. 2 BinSchLV.
- § 3 Im Sinne von § 22 IVTB wird der Gerichtsstand zu dem für Aschaffenburg zuständigen Gericht gewählt.

2. Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI*) mit der Maßgabe der IVTB

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens -
in Erwägung der Empfehlungen der Schlussakte der Konferenz für die Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa vom 1. August 1975 für die Harmonisierung der Rechtsvorschriften im Interesse der Förderung des Verkehrs durch die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa –

in Erkenntnis der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einheitlicher Vorschriften über Verträge über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt –

haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schließen und haben demgemäß Folgendes vereinbart:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

In diesem Übereinkommen

1. bedeutet „Frachtvertrag“ jeder Vertrag, gleichgültig wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern;
2. bedeutet „Frachtführer“ jede Person, von der oder in deren Namen ein Frachtvertrag mit einem Absender abgeschlossen worden ist;
3. bedeutet „ausführender Frachtführer“ jede andere Person als ein Bediensteter oder ein Beauftragter des Frachtführers, welcher der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise übertragen hat;
4. bedeutet „Absender“ eine Person, von der oder in deren Namen oder für die ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist;

*) Angenommen von der gemeinsam von der ZKR, der Donaukommission und der UN/ECE einberufenen diplomatischen Konferenz, die vom 25. September bis zum 3. Oktober 2000 in Budapest stattgefunden hat.

5. bedeutet „Empfänger“ die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person;
6. bedeutet „Frachturkunde“ eine Urkunde, durch die ein Frachtvertrag und die Übernahme oder das Verladen der Güter durch einen Frachtführer bewiesen wird und die in der Form eines Konnossementes oder eines Frachtbriefes oder jeder anderen im Handel gebräuchlichen Urkunde ausgestellt wird;
7. schließt der Begriff „Güter“ weder geschleppte oder geschobene Schiffe noch Gepäck und Fahrzeuge der beförderten Personen ein; sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem ähnlichen Beförderungsgerät zusammengefasst oder sind sie verpackt, so umfasst der Begriff „Güter“ auch diese Beförderungsgeräte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden;
8. schließt der Begriff "schriftlich", sofern die betroffenen Personen nichts anderes vereinbart haben, den Fall ein, dass die Information in elektronischen, optischen oder ähnlich beschaffenen Kommunikationsmitteln enthalten ist, einschließlich, aber nicht hierauf begrenzt, Telegramm, Telekopie, Telex, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die Information ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann;
9. sind unter dem nach diesem Übereinkommen anzuwendenden Recht eines Staates die in diesem Staat geltenden Rechtsnormen unter Ausschluss derjenigen des Internationalen Privatrechts zu verstehen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen ist auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Sieht der Vertrag

wahlweise mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist der Löschhafen oder Ablieferungsort maßgebend, an dem die Güter tatsächlich abgeliefert wurden.

(2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf Gewässern, die einer Seeordnung unterliegen, zum Gegenstand, so ist dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 anzuwenden, es sei denn,

- a) ein Seekonnossement ist nach dem anwendbaren Seerecht ausgestellt oder
- b) die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässern zurückzulegende Strecke ist die größere.

(3) Dieses Übereinkommen ist ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff sowie ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers, Absenders oder Empfängers anzuwenden.

KAPITEL II

RECHTE UND PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN

Artikel 3

Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter

(1) Der Frachtführer hat die Güter zu befördern und fristgemäß am Ablieferungsort in demselben Zustand, in dem er sie erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern.

(2) Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, erfolgt die Übernahme der Güter und ihre Ablieferung im Schiff.

(3) Der Frachtführer bestimmt das zu verwendende Schiff. Er hat vor und bei Antritt der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in ladetüchtigem Zustand,

fahrtüchtig, gemäß den geltenden Bestimmungen ausgerüstet und bemannt ist und über die erforderlichen nationalen und internationalen Genehmigungen für die Beförderung der betroffenen Güter verfügt.

(4) Der Frachtführer darf, wenn die Beförderung mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp vereinbart ist, die Güter ohne Zustimmung des Absenders nur dann ganz oder teilweise in ein anderes Schiff oder in ein Schiff anderen Typs verladen oder umladen,

a) wenn Umstände wie etwa niedrige Wasserstände, Schiffszusammenstöße oder andere Schifffahrtshindernisse eintreten, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrags unvorhersehbar waren und die die Verladung oder Umladung der Güter zur Durchführung des Frachtvertrags erforderlich machen, und wenn der Frachtführer Weisungen des Absenders in angemessener Frist nicht erlangen kann, oder

b) wenn dies der Ortsübung in dem Hafen, in dem sich das Schiff befindet, entspricht.

(5) Der Frachtführer hat, vorbehaltlich der Pflichten des Absenders, sicherzustellen, dass durch das Laden, Stauen und Befestigen der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet wird.

(6) Der Frachtführer ist nur dann befugt, Güter auf Deck des Schiffes oder in offenen Schiffen zu befördern, wenn dies mit dem Absender vereinbart worden ist oder im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels steht oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich ist.

Artikel 4

Ausführender Frachtführer

(1) Der zwischen einem Frachtführer und einem ausführenden Frachtführer abgeschlossene Vertrag im Sinne der Definition von Artikel 1 Nummer 1 ist als ein Frachtvertrag im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen. In Bezug auf diesen Frachtvertrag gelten alle den Absender betreffenden Be-

stimmungen für den Frachtführer und alle den Frachtführer betreffenden Bestimmungen für den ausführenden Frachtführer.

(2) Hat der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer übertragen, gleichviel, ob die Übertragung in Ausübung eines im Frachtvertrag eingeräumten Rechts oder nicht erfolgte, so haftet der Frachtführer dennoch für die gesamte Beförderung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens. Alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.

(3) Der Frachtführer hat den Absender in jedem Fall zu unterrichten, wenn er die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer überträgt.

(4) Vereinbarungen mit dem Absender oder dem Empfänger, durch die der Frachtführer seine Haftung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens erweitert, wirken gegen den ausführenden Frachtführer nur, soweit er ihnen ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat. Der ausführende Frachtführer kann alle Einwendungen geltend machen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen.

(5) Wenn und soweit sowohl der Frachtführer als auch der ausführende Frachtführer haften, haften sie als Gesamtschuldner. Rückgriffsrechte zwischen ihnen werden durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt.

Artikel 5

Lieferfrist

Der Frachtführer hat die Güter innerhalb der vertraglich vereinbarten Frist oder, mangels einer solchen Vereinbarung, innerhalb der Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände der Schiffsreise und bei unbehinderter Schifffahrt vernünftigerweise zuzubilligen ist.

Artikel 6

Pflichten des Absenders

(1) Der Absender ist zur Zahlung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

(2) Der Absender hat dem Frachtführer vor Übergabe der Güter schriftlich folgende Angaben über die zu befördernden Güter zu machen:

- a) Maß, Zahl oder Gewicht und Stauungsfaktor der Güter;
- b) Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;
- c) Natur, besondere Merkmale und Eigenschaften der Güter;
- d) Weisungen für die zollrechtliche oder sonstige amtliche Behandlung der Güter;
- e) weitere für die Aufnahme in die Frachtkunde erforderliche Angaben.

Der Absender hat dem Frachtführer ferner bei Übergabe der Güter alle vorgeschriebenen Begleitpapiere zu übergeben.

(3) Der Absender hat die Güter, soweit deren Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass sie vor Verlust oder Beschädigung von der Übernahme bis zur Ablieferung durch den Frachtführer geschützt sind, und dass auch am Schiff oder an anderen Gütern keine Schäden entstehen können. Der Absender hat die Güter ferner unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung mit einer Kennzeichnung gemäß den anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten zu versehen.

(4) Vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten hat der Absender die Güter zu laden und nach Binnenschifffahrtsgesetz zu stauen und zu befestigen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde.

Artikel 7

Gefährliche oder umweltschädliche Güter

(1) Sollen gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden, so hat der Absender den Frachtführer vor Übergabe der Güter zusätzlich zu den Angaben nach Artikel 6 Absatz 2 auf die den Gütern innewohnenden Gefahren und Umweltrisiken und die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen schriftlich und deutlich hinzuweisen.

(2) Bedarf die Beförderung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter einer Bewilligung, so hat der Absender die erforderlichen Dokumente spätestens bei Übergabe der Güter zu übergeben.

(3) Können gefährliche oder umweltschädliche Güter mangels einer behördlichen Zustimmung nicht weiterbefördert, gelöscht oder abgeliefert werden, so trägt der Absender die Kosten des Rücktransports, wenn der Frachtführer die Güter zum Ladehafen oder einem näher liegenden Ort, wo die Güter gelöscht und abgeliefert oder entsorgt werden können, zurückbefördert.

(4) Besteht eine unmittelbare Gefahr für Menschen, Sachen oder die Umwelt, so ist der Frachtführer, auch wenn er vor Übernahme der Güter auf die ihnen innewohnenden Gefahren oder Umweltrisiken hingewiesen worden ist oder wenn ihm diese auf Grund anderer Informationen bekannt waren, berechtigt, die Güter auszuladen, unschädlich zu machen oder, sofern eine solche Maßnahme angesichts der von den Gütern ausgehenden Gefahr nicht unverhältnismäßig ist, zu vernichten.

(5) Ist der Frachtführer berechtigt, Maßnahmen nach Absatz 3 oder 4 zu ergreifen, so hat er Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens.

Artikel 8

Haftung des Absenders

(1) Der Absender haftet, auch ohne dass ihn ein Verschulden trifft, für alle Schäden und Aufwendungen, die dem Frachtführer

oder dem ausführenden Frachtführer dadurch entstanden sind, dass

- a) die Angaben oder Hinweise nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absatz 1 fehlen, unrichtig oder unvollständig sind,
- b) gefährliche oder umweltschädliche Güter nicht gemäß anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten gekennzeichnet oder etikettiert sind,
- c) die erforderlichen Begleitpapiere fehlen, unrichtig oder unvollständig sind.

Der Frachtführer kann sich nicht auf die Haftung des Absenders berufen, wenn nachgewiesen wird, dass ihn selbst, seine Bediensteten oder Beauftragten ein Verschulden trifft. Gleiches gilt für den ausführenden Frachtführer.

(2) Der Absender hat für die Erfüllung seiner Aufgaben und Pflichten nach den Artikeln 6 und 7 Handlungen und Unterlassungen von Personen, deren er sich dafür bedient, wie seine eigenen Handlungen und Unterlassungen zu vertreten, sofern diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

Artikel 9

Rücktrittsrecht des Frachtführers

(1) Der Frachtführer kann vom Frachtvertrag zurücktreten, wenn der Absender seine Pflichten nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absätze 1 und 2 verletzt hat.

(2) Macht der Frachtführer von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch, so kann er die Güter auf Kosten des Absenders wieder ausladen und wahlweise die Zahlung folgender Beträge verlangen:

- a) ein Drittel der vereinbarten Fracht oder
- b) neben etwaigen Liegegeldern eine Entschädigung in Höhe des Betrags der aufgewendeten Kosten und des entstandenen Schadens sowie, wenn die Reise be-

reits begonnen hat, die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Reise.

Artikel 10

Ablieferung der Güter

(1) Unbeschadet der Pflicht des Absenders nach Artikel 6 Absatz 1 haftet der Empfänger, der nach Ankunft der Güter am Ablieferungsort deren Auslieferung verlangt, nach Maßgabe des Frachtvertrags für die Fracht und die übrigen auf den Gütern lastenden Forderungen sowie für seine Beiträge im Fall einer großen Haverei. Fehlt eine Frachturkunde oder ist sie nicht vorgelegt worden, so haftet der Empfänger für die mit dem Absender vereinbarte Fracht, soweit diese marktüblich ist.

(2) Die Bereitstellung der Güter für den Empfänger in Übereinstimmung mit dem Frachtvertrag oder mit den für den betreffenden Handel geltenden Gebräuchen oder mit den im Löschhafen anzuwendenden Vorschriften ist als Ablieferung anzusehen. Die vorgeschriebene Übergabe der Güter an eine Behörde oder einen Dritten ist ebenfalls als Ablieferung anzusehen.

KAPITEL III

FRACHTURKUNDEN

Artikel 11

Art und Inhalt

(1) Der Frachtführer hat für jede unter dieses Übereinkommen fallende Beförderung von Gütern eine Frachturkunde auszustellen; ein Konnossement hat er nur auszustellen, wenn dies vom Absender verlangt und vor Verladung der Güter oder deren Übernahme zur Beförderung vereinbart worden ist. Das Fehlen einer Frachturkunde oder die Tatsache, dass diese unvollständig ist, berührt nicht die Gültigkeit des Frachtvertrags.

(2) Die Originalausfertigung der Frachturkunde ist vom Frachtführer oder Schiffsführer oder von einer vom Frachtführer ermächtigten Person zu unterzeichnen. Der Frachtführer kann verlangen, dass der Absender das Original oder eine Kopie mitunterzeichnet. Die

Unterschriften können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt, mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, nicht verboten ist.

(3) Die Frachturkunde dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrags sowie für die Übernahme der Güter durch den Frachtführer. Sie begründet insbesondere die Vermutung, dass die Güter so zur Beförderung übernommen worden sind, wie sie in der Urkunde beschrieben werden.

(4) Handelt es sich bei der Frachturkunde um ein Konnossement, so ist dieses allein für das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger der Güter maßgebend. Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags maßgebend.

(5) Die Frachturkunde enthält außer ihrer Bezeichnung folgende Angaben:

- a) den Namen, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers und des Absenders;
- b) den Empfänger der Güter;
- c) den Namen oder die Nummer des Schiffes, wenn die Güter an Bord genommen sind, oder den Vermerk in der Frachturkunde, dass die Güter vom Frachtführer zur Beförderung übernommen, aber noch nicht an Bord des Schiffes verladen worden sind;
- d) den Ladehafen oder Übernahmeort und den Löschhafen oder Ablieferungsort;
- e) die übliche Bezeichnung der Art der Güter und ihrer Verpackung, und bei gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern ihre nach den anwendbaren Vorschriften vorgesehene, sonst ihre allgemeine Bezeichnung;
- f) Maß, Zahl oder Gewicht sowie Merkzeichen der an Bord verladenen oder zur Beförderung übernommenen Güter;

- g) gegebenenfalls den Vermerk, dass die Güter auf Deck oder in offenen Schiffen befördert werden dürfen oder müssen;
- h) die vereinbarten Bestimmungen über die Fracht;
- i) bei Frachtbriefen die Bezeichnung als Original oder Kopie; bei Konnossementen die Anzahl der Originalausfertigungen;
- j) den Ort und Tag der Ausstellung.

Das Fehlen einer oder mehrerer in diesem Absatz genannten Angaben berührt nicht die Rechtsnatur einer Frachturkunde im Sinne von Artikel 1 Nummer 6 dieses Übereinkommens.

Artikel 12

Vorbehalte in den Frachturkunden

(1) Der Frachtführer ist berechtigt, in die Frachturkunde Vorbehalte aufzunehmen

- a) bezüglich Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, wenn er Grund zur Annahme hat, dass die Angaben des Absenders unrichtig sind, oder wenn er keine ausreichende Möglichkeit hat, diese Angaben nachzuprüfen, insbesondere weil ihm die Güter nicht zugewogen, zugemessen oder zugewogen worden sind, oder weil ohne ausdrückliche Vereinbarung das Maß oder Gewicht durch Eichaufnahme festgestellt worden ist;
- b) bezüglich Merkzeichen, die nicht auf den Gütern selbst oder im Falle der Verpackung auf den Behältnissen oder Verpackungen deutlich und haltbar angebracht sind;
- c) bezüglich des äußeren Zustandes der Güter.

(2) Unterlässt es der Frachtführer, den äußeren Zustand der Güter zu vermerken oder diesbezügliche Vorbehalte anzubringen, so wird angenommen, er habe in der Frachturkunde vermerkt, dass die Güter in äußerlich gutem Zustand waren.

(3) Sind die Güter gemäß den Angaben in der Frachturkunde in einem Container oder in Laderäumen des Schiffes verstaut worden,

die von einer anderen Person als dem Frachtführer, seinen Bediensteten oder Beauftragten versiegelt wurden, und sind weder der Container noch die Siegel bis zum Erreichen des Löschhafens oder Ablieferungsorts beschädigt, so besteht die Vermutung, dass ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter nicht während der Beförderung entstanden ist.

Artikel 13

Konnossement

(1) Die Originalausfertigungen eines Konnossementes sind Wertpapiere, die auf den Namen des Empfängers, an Order oder auf den Inhaber lauten.

(2) Am Ablieferungsort werden die Güter nur gegen Rückgabe der zuerst vorgewiesenen Originalausfertigung des Konnossementes abgeliefert; sodann kann gegen Rückgabe der übrigen Originalausfertigungen die Ablieferung der Güter nicht mehr verlangt werden.

(3) Die Übergabe des Konnossementes an denjenigen, den das Konnossement zum Empfang der Güter legitimiert, hat, wenn die Güter vom Frachtführer übernommen sind, für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselben Wirkungen wie die Übergabe der Güter.

(4) Ist das Konnossement einem Dritten, einschließlich des Empfängers, übertragen worden, der gutgläubig im Vertrauen auf die im Konnossement enthaltene Beschreibung der Güter gehandelt hat, so ist diesem gegenüber der Gegenbeweis gegen die Vermutungen des Artikels 11 Absatz 3 und des Artikels 12 Absatz 2 nicht zulässig.

KAPITEL IV

VERFÜGUNGSRECHT

Artikel 14

Verfügungsberechtigter

(1) Der Absender ist berechtigt, über die Güter zu verfügen; er kann insbesondere

verlangen, dass der Frachtführer die Güter nicht weiterbefördert, den Ablieferungsort ändert oder die Güter an einen anderen als den in der Frachturkunde angegebenen Empfänger abgeliefert.

(2) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, sobald der Empfänger nach Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Ablieferung der Güter verlangt hat und,

- a) bei Beförderungen unter Verwendung eines Frachtbriefs, sobald die Originalausfertigung dem Empfänger übergeben worden ist,
- b) bei Beförderungen unter Verwendung eines Konnossements, sobald der Absender alle Originalausfertigungen in seinem Besitz einer anderen Person übergeben hat und nicht mehr darüber verfügt.

(3) Der Absender kann durch einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief von dessen Ausstellung an auf sein Verfügungsrecht zugunsten des Empfängers verzichten.

Artikel 15

Voraussetzungen für die Ausübung des Verfügungsrechts

Der Absender oder in den Fällen des Artikels 14 Absätze 2 und 3 der Empfänger hat, wenn er sein Verfügungsrecht ausüben will,

- a) wenn es sich um ein Konnossement handelt, sämtliche Originalausfertigungen vor Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort vorzuweisen;
- b) wenn es sich um eine andere Frachturkunde als ein Konnossement handelt, diese Frachturkunde vorzuweisen, in der die dem Frachtführer erteilten neuen Weisungen einzutragen sind;
- c) dem Frachtführer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der Weisungen entstehen;
- d) bei Wiederausladung der Güter vor Ankunft an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die volle vereinbarte Fracht zu bezahlen.

len, sofern im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart worden ist.

KAPITEL V

HAFTUNG DES FRACHTFÜHRERS

Artikel 16

Haftung für Schäden

(1) Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

(2) Die Haftung des Frachtführers für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit vor dem Einladen der Güter in das Schiff oder nach deren Ausladen aus dem Schiff entsteht, bestimmt sich nach dem auf den Frachtvertrag anwendbaren Recht eines Staates.

Artikel 17

Bedienstete und Beauftragte

(1) Der Frachtführer haftet für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und Beauftragten, deren er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

(2) Wird die Beförderung durch einen ausführenden Frachtführer nach Artikel 4 durchgeführt, so haftet der Frachtführer auch für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers und der Bediensteten und Beauftragten des ausführenden Frachtführers, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

(3) Wird ein Anspruch gegen die Bediensteten und Beauftragten des Frachtfüh-

ers oder ausführenden Frachtführers erhoben, so können sich jene, wenn sie beweisen, dass sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, auf die gleichen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, auf die sich der Frachtführer oder ausführende Frachtführer nach diesem Übereinkommen berufen kann.

(4) Ein Lotse, der von einer Behörde bestimmt wird und nicht frei ausgewählt werden kann, gilt nicht als Bediensteter oder Beauftragter im Sinne von Absatz 1.

Artikel 18

Besondere Haftungsausschlussgründe

(1) Der Frachtführer und der ausführende Frachtführer sind von ihrer Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf einen der nachstehenden Umstände oder eine der nachstehenden Gefahren zurückzuführen ist:

- a) Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, Empfängers oder Verfügungsberechtigten;
- b) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Löschen der Güter durch den Absender oder Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
- c) Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war, im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels stand oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich war;
- d) natürliche Beschaffenheit der Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht) oder durch Ungeziefer oder Nagetiere ausgesetzt sind;
- e) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

- f) ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter;
- g) erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern.
- h) Beförderung lebender Tiere, es sei denn, der Frachtführer hat die im Frachtvertrag vereinbarten Maßnahmen oder Weisungen missachtet.

(2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus diesem Umstand oder dieser Gefahr entstanden ist. Beweist der Geschädigte, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstanden ist, entfällt diese Vermutung.

Artikel 19

Berechnung der Entschädigung

(1) Haftet der Frachtführer für gänzlichen Verlust der Güter, so hat er nur den Wert der Güter am Ort und Tag, an dem sie nach dem Frachtvertrag hätten abgeliefert werden müssen, zu ersetzen. Die Ablieferung an einen Nichtberechtigten wird wie ein Verlust behandelt.

(2) Bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung der Güter hat der Frachtführer nur in Höhe der Wertverminderung Schadenersatz zu leisten.

(3) Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenwert, mangels eines solchen nach dem Marktpreis und mangels beider nach dem gemeinen Wert der Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort.

(4) Für Güter, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit einem Schwund an Raumgehalt oder Gewicht ausgesetzt sind, haftet der Frachtführer ohne Berücksichtigung der Dauer der Beförderung nur für den Teil des Schwundes, der den normalen Schwund, wie dieser im Frachtvertrag vereinbart oder, mangels Vereinbarung, in den am Ab-

lieferungsort geltenden Vorschriften oder Gebräuchen des betreffenden Handels festgesetzt ist, übersteigt.

(5) Dieser Artikel berührt nicht die Frachtansprüche des Frachtführers, wie sie im Frachtvertrag oder, mangels Vereinbarung, in den anwendbaren nationalen Vorschriften oder Gebräuchen vorgesehen sind.

Artikel 20

Haftungshöchstbetrag

(1) Vorbehaltlich des Artikels 21 und des Absatzes 4 dieses Artikels haftet der Frachtführer in keinem Falle und aus welchem Rechtsgrund er auch in Anspruch genommen wird für höhere Beträge als 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Handelt es sich bei der Packung oder anderen Ladungseinheit um einen Container und werden in der Frachturkunde nicht Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, so tritt an die Stelle des Betrages von 666,67 Rechnungseinheiten der Betrag von 1.500 Rechnungseinheiten für den Container ohne die darin verstauten Güter und zusätzlich der Betrag von 25.000 Rechnungseinheiten für die in dem Container verstauten Güter.

(2) Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder anderen Ladungseinheiten, die in der Frachturkunde als in oder auf diesem Beförderungsgerät verpackt angegeben sind, als Packungen oder Ladungseinheiten. Anderenfalls gelten die Güter in oder auf einem solchen Beförderungsgerät als eine einzige Ladungseinheit. In den Fällen, in denen das Beförderungsgerät selbst verlorengegangen oder beschädigt worden ist, wird dieses Gerät als solches, wenn es nicht dem Frachtführer gehört oder sonst von ihm gestellt wird, als eine besondere Ladungseinheit angesehen.

(3) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung haftet der Frachtführer nur bis zum einfachen Betrag der Fracht. Die Schadener-

satzleistungen nach Absatz 1 dieses Artikels und Satz 1 dieses Absatzes dürfen aber zusammen den Betrag nicht übersteigen, der sich nach Absatz 1 für vollständigen Verlust der Güter ergeben würde, hinsichtlich derer die Haftung entstanden ist.

(4) Die in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn

a) in der Frachtkunde die Natur und der höhere Wert der Güter oder des Beförderungsgeräts ausdrücklich angegeben sind und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt hat oder

b) die Parteien höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart haben.

(5) Der Gesamtbetrag, der für den gleichen Schaden vom Frachtführer, ausführenden Frachtführer und deren Bediensteten und Beauftragten als Ersatz zu leisten ist, darf die in diesem Artikel vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen.

Artikel 21

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

(1) Der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer kann sich nicht auf die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass er selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Die für den Frachtführer oder ausführenden Frachtführer handelnden Bediensteten und Beauftragten können sich ebenfalls nicht auf die in diesem Übereinkommen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass sie den Schaden in einer in Absatz 1 beschriebenen Weise verursacht haben.

Artikel 22

Anwendung der Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen

Die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen gelten für jeden Anspruch wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Güter, die Gegenstand des Frachtvertrags sind, gleichviel ob der Anspruch auf einen Frachtvertrag, unerlaubte Handlung oder einen sonstigen Rechtsgrund gestützt wird.

KAPITEL VI

FRISTEN FÜR DIE GELTENDMACHUNG VON ANSPRÜCHEN

Artikel 23

Schadensanzeige

(1) Die vorbehaltlose Annahme der Güter durch den Empfänger begründet die Vermutung dafür, dass der Frachtführer die Güter in demselben Zustand und in derselben Menge abgeliefert hat, wie sie von ihm zur Beförderung übergeben worden sind.

(2) Der Frachtführer und der Empfänger können verlangen, dass der Zustand und die Menge der Güter bei der Ablieferung im Beisein beider Parteien festgestellt werden.

(3) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich erkennbar, muss, sofern der Empfänger und der Frachtführer den Zustand der Güter nicht gemeinsam festgestellt haben, jeder Vorbehalt des Empfängers spätestens bei Ablieferung schriftlich und mit Angabe der allgemeinen Natur des Schadens erklärt werden.

(4) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich nicht erkennbar, muss jeder Vorbehalt des Empfängers innerhalb von 7 aufeinanderfolgenden Kalendertagen nach der Ablieferung schriftlich erklärt werden, wobei die allgemeine Natur des Schadens anzuführen ist und der Geschädigte in diesem Fall nachzuweisen hat, dass der Schaden entstanden ist, während sich die

Güter in der Obhut des Frachtführers befanden.

(5) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung ist kein Ersatz zu leisten, es sei denn, der Empfänger kann beweisen, dass er dem Frachtführer die Verspätung innerhalb von 21 aufeinander folgenden Tagen nach der Ablieferung angezeigt und der Frachtführer die Anzeige erhalten hat.

Artikel 24

Verjährung

(1) Alle Ansprüche aus einem diesem Übereinkommen unterstehenden Vertrag verjähren mit Ablauf eines Jahres von dem Tage an, an dem die Güter dem Empfänger abgeliefert worden sind oder hätten abgeliefert werden müssen. Der Tag, an dem die Frist beginnt, bleibt bei der Berechnung der Frist außer Betracht.

(2) Derjenige, demgegenüber ein Anspruch erhoben worden ist, kann jederzeit während der Frist diese durch eine schriftliche Erklärung gegenüber dem Geschädigten verlängern. Diese Frist kann durch eine oder mehrere andere Erklärungen erneut verlängert werden.

(3) Auf die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung findet das Recht des Staates Anwendung, das auf den Frachtvertrag anzuwenden ist. Die Anmeldung des Anspruchs in einem Verteilungsverfahren zur Durchführung der Haftungsbeschränkung für alle aus einem Schadensereignis entstandenen Ansprüche unterbricht die Verjährung.

(4) Ein Rückgriffsanspruch einer nach diesem Übereinkommen haftbar gemachten Person kann auch nach Ablauf der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Verjährungsfrist gerichtlich geltend gemacht werden, wenn die Klage innerhalb von 90 Tagen seit dem Tag erhoben wird, an dem derjenige, der die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist, oder wenn die Klage innerhalb einer längeren, vom Recht des Staates, in dem das Verfahren eingeleitet wird, bestimmten Frist erhoben wird.

(5) Verjährte Ansprüche können nicht auf dem Wege der Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden.

KAPITEL VII

SCHRANKEN DER VERTRAGSFREIHEIT

Artikel 25

Nichtige Abreden

(1) Jede vertragliche Vereinbarung mit dem Zweck, die Haftung des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers, ihrer Bediensteten oder Beauftragten nach diesem Übereinkommen auszuschließen, zu beschränken oder vorbehaltlich des Artikels 20 Absatz 4 zu erhöhen, die Beweislast für diese Haftung umzukehren oder die Anzeige- und Verjährungsfristen nach den Artikeln 23 und 24 zu verkürzen, ist nichtig. Jede Abrede mit dem Zweck, dem Frachtführer Ansprüche aus der Versicherung der Güter abzutreten, ist ebenfalls nichtig.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 und unbeschadet des Artikels 21 sind vertragliche Bestimmungen zulässig, in denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet, die

- a) durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;
- b) durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht werden, ohne dass nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Verschulden des

Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde;

- c) auf vor Beginn der Reise bestehende Mängel seines oder eines gemieteten oder gecharterten Schiffes zurückzuführen sind, wenn er beweist, dass die Mängel trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren.

KAPITEL VIII

ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 26

Große Haverei

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung von Bestimmungen des Frachtvertrags oder des innerstaatlichen Rechts über die Schadensberechnung und Beitragspflichten im Falle einer großen Haverei.

Artikel 27

Andere anwendbare Vorschriften und Nuklearschäden

(1) Dieses Übereinkommen ändert nicht die Rechte und Pflichten des Frachtführers, wie sie in internationalen Übereinkommen oder innerstaatlichem Recht über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnen- oder Seeschiffen niedergelegt sind.

(2) Der Frachtführer ist von der Haftung nach diesem Übereinkommen für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde, befreit, wenn nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Kernanlage oder eine andere befugte Person für den Schaden haftet.

Artikel 28

Rechnungseinheit

Die in Artikel 20 dieses Übereinkommens genannte Rechnungseinheit ist das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Die in Artikel 20 genannten Beträge werden in die Landeswährung eines Staates entsprechend dem Wert dieser Währung am Tage des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert, im Verhältnis zum Sonderziehungsrecht, der Landeswährung eines Vertragsstaats wird nach der Bewertungsmethode berechnet, die der Internationale Währungsfonds am betreffenden Tag tatsächlich in seinen eigenen Operationen und Transaktionen anwendet.

Artikel 29

Ergänzendes nationales Recht

(1) Soweit dieses Übereinkommen keine Bestimmungen enthält, findet das Recht desjenigen Staates auf den Frachtvertrag Anwendung, das die Parteien gewählt haben.

(2) Mangels Rechtswahl findet das Recht des Staates Anwendung, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist.

(3) Es wird vermutet, dass der Frachtvertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem der Frachtführer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet. Befindet sich keine Niederlassung des Frachtführers an Land und hat der Frachtführer den Frachtvertrag an Bord seines Schiffes abgeschlossen, so wird vermutet, dass der Vertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem das Schiff registriert ist oder dessen Flagge es führt, sofern sich in diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder der Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet.

(4) Eine dingliche Sicherung der Ansprüche des Frachtführers nach Artikel 10 Absatz 1 bestimmt sich nach dem Recht des Staates, in dem sich die Güter befinden.

KAPITEL IX

ERKLÄRUNGEN ZUM ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 30

Beförderungen auf bestimmten Wasserstraßen

(1) Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung, oder dem Beitritt erklären, dass er dieses Übereinkommen nicht auf Verträge über Beförderungen auf bestimmten Wasserstraßen seines Hoheitsgebiets anwendet, die keinem internationalen Schifffahrtsregime unterliegen und keine Verbindung zwischen solchen internationalen Wasserstraßen darstellen. Eine solche Erklärung darf jedoch nicht alle wichtigen Wasserstraßen dieses Staates benennen.

(2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf in der Erklärung nach Absatz 1 nicht genannten Wasserstraßen als auch auf in dieser Erklärung genannten Wasserstraßen zum Gegenstand, so findet dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag Anwendung, es sei denn, die auf diesen letztgenannten Wasserstraßen zurückzulegende Strecke ist die größere.

(3) Wird eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben, kann jeder andere Vertragsstaat erklären, dass auch er die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf die in jener Erklärung genannten Verträge nicht anwendet. Die Erklärung nach diesem Absatz wird mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den Staat, der die Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, frühestens jedoch mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den Staat, der eine Erklärung nach diesem Absatz abgegeben hat, wirksam.

(4) Die Erklärungen nach den Absätzen 1 und 3 können ganz oder teilweise durch Notifikation an den Depositär mit Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie ihre Wirkung verlieren, zurückgezogen werden. Die Rücknahme dieser Erklärungen hat keine Auswirkung auf bereits abgeschlossene Verträge.

Artikel 31

Nationale oder unentgeltliche Beförderungen

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass er dieses Übereinkommen

- a) auch auf Frachtverträge anwendet, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort innerhalb seines Hoheitsgebiets liegen;
- b) in Abweichung von Artikel 1 Nummer 1 auch auf unentgeltliche Beförderungen anwendet.

Artikel 32

Regionale Haftungs Vorschriften

(1) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass bei Beförderungen von Gütern zwischen Ladehäfen oder Übernahmeorten und Löschhäfen oder Ablieferungsorten, von denen entweder beide in seinem Hoheitsgebiet oder die einen in seinem Hoheitsgebiet sowie die anderen in dem Hoheitsgebiet eines Staates liegen, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, der Frachtführer nicht für Schäden haftet, die durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich die Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden her-

beizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 tritt zwischen zwei Vertragsstaaten mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den zweiten Staat, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, in Kraft. Hat ein Staat die Erklärung abgegeben, nachdem für ihn das Übereinkommen in Kraft getreten ist, so tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem die Erklärung dem Depositar notifiziert wurde. Die Haftungsvorschrift findet nur auf Frachtverträge Anwendung, die nach ihrem Inkrafttreten geschlossen werden.

(3) Eine nach Absatz 1 abgegebene Erklärung kann jederzeit durch eine Notifikation an den Depositar zurückgenommen werden. Im Falle der Rücknahme tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des der Notifikation folgenden Monats oder an einem späteren, in der Notifikation genannten Zeitpunkt außer Kraft. Auf Frachtverträge, die vor dem Außerkrafttreten der Haftungsvorschrift geschlossen wurden, wirkt sich die Rücknahme nicht aus.

KAPITEL X

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 33

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung, Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt für ein Jahr am Sitz des Depositars für alle Staaten zur Unterzeichnung auf. Die Zeichnungsfrist beginnt an dem Tag, an dem der Depositar feststellt, dass alle authentischen Texte des Übereinkommens vorliegen.

(2) Jeder Staat kann Vertragspartei dieses Übereinkommens werden,

a) indem er es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet,

b) indem er es vorbehaltlich der späteren Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und danach ratifiziert, annimmt oder genehmigt,

c) indem er ihm nach Ablauf der Zeichnungsfrist beitrifft.

(3) Die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird beim Depositar hinterlegt.

Artikel 34

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem fünf Staaten dieses Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Depositar hinterlegt haben.

(2) Für einen Staat, der dieses Übereinkommen nach Inkrafttreten ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Depositar hinterlegt hat, tritt das Übereinkommen am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach der Unterzeichnung ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung oder nach der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde folgt.

Artikel 35

Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von einer Vertragspartei nach Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt gekündigt werden, zu dem es für den betreffenden Staat in Kraft getreten ist.

(2) Die Kündigungsurkunde wird beim Depositar hinterlegt.

(3) Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von einem Jahr nach Hinterlegung der Kündigungsurkunde oder auf einen längeren in der Kündigungsurkunde genannten Zeitabschnitt folgt.

Artikel 36

Revision und Änderung

Der Depositar hat eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Revision oder Änderung des Übereinkommens einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten dies verlangt.

Artikel 37

Änderung der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit

(1) Unbeschadet des Artikels 36 hat der Depositar, wenn ein Vorschlag zur Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder zur Ersetzung der in Artikel 28 festgelegten Einheit durch eine andere Einheit unterbreitet wird, auf Ersuchen von mindestens einem Viertel der Vertragsparteien dieses Übereinkommens allen Mitgliedern der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission sowie allen Vertragsstaaten den Vorschlag zu unterbreiten und eine Konferenz einzuberufen, deren ausschließlicher Zweck die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder die Ersetzung der in Artikel 28 genannten Rechnungseinheit durch eine andere Einheit ist.

(2) Die Konferenz ist frühestens sechs Monate nach dem Tag der Übermittlung des Vorschlags einzuberufen.

(3) Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens sind berechtigt, an der Konferenz teilzunehmen, gleichviel, ob sie Mitglieder der in Absatz 1 genannten Organisationen sind oder nicht.

(4) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten des Überein-

kommens beschlossen, die in der Konferenz anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, dass mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten des Übereinkommens bei der Abstimmung anwesend sind.

(5) Bei der Beratung über die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge berücksichtigt die Konferenz die aus den Schadensereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der in Aussicht genommenen Änderung auf die Versicherungskosten.

(6)

a) Eine Änderung der Beträge aufgrund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens einer früheren Änderung aufgrund dieses Artikels beraten werden.

b) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der den in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträgen, zuzüglich 6 v.H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.

c) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der dem Dreifachen der in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge entspricht.

(7) Der Depositar notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 4 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Änderung Vertragsstaaten waren, dem Depositar mitgeteilt hat, dass sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und tritt nicht in Kraft.

(8) Eine nach Absatz 7 als angenommen geltende Änderung tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.

(9) Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Übereinkommen nach Artikel 35 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.

(10) Ist eine Änderung beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die nach Absatz 7 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Übereinkommen für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.

Artikel 38

Depositär

(1) Dieses Übereinkommen wird bei der Regierung der Republik Ungarn hinterlegt.

(2) Der Depositär

a) übermittelt allen Staaten, die an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt teilgenommen haben, das Übereinkommen in der offiziellen sprachlichen Fassung, die auf der Konferenz noch nicht vorgelegen hat, zwecks Überprüfung dieser Fassung;

b) unterrichtet alle in Buchstabe a) genannten Staaten über eingegangene Änderungsvorschläge zu dem nach Buchstabe a) übersandten Text;

c) stellt den Tag fest, an dem alle sprachlichen Fassungen dieses Übereinkommens abgestimmt sind und als authentisch anzusehen sind;

d) teilt allen in Buchstabe a) genannten Staaten den nach Buchstabe c) festgestellten Tag mit;

e) übermittelt allen Staaten, die eine Einladung zur Teilnahme an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt erhalten haben, und denjenigen, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder die ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens;

f) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,

i) von jeder weiteren Unterzeichnung, jeder Notifikation und jeder dabei abgegebenen Erklärung unter Angabe des Zeitpunkts der Unterzeichnung, Notifikation oder Erklärung;

ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;

iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;

iv) von jeder nach den Artikeln 36 und 37 beschlossenen Änderung des Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie in Kraft tritt;

v) von jeder Mitteilung auf Grund einer Bestimmung dieses Übereinkommens.

(3) Nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens übermittelt der Depositär dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift dieses Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Geschehen zu Budapest am 22. Juni 2001 in einer Urschrift, deren deutscher, französischer, englischer, niederländischer und russischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Zu Urkund dessen haben die bevollmächtigten Unterzeichneten, hierzu von ihren Regierungen gehörig befugt, dieses Übereinkommen unterzeichnet.

3. Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie Liegegeld in der Binnenschifffahrt (Lade- und Löschzeitenverordnung - BinSchLV)

Vom 23. November 1999

Auf Grund des § 412 Abs. 4 des Handelsgesetzbuches, der durch Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) eingeführt worden ist, verordnet das Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Abschnitt 1

Trockenschifffahrt

§ 1

Beginn der Ladezeit

- (1) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von anderem als flüssigem oder gasförmigem Gut zum Gegenstand, so beginnt die Ladezeit nach Ablauf des Tages, an dem der Frachtführer die Ladebereitschaft dem Absender oder der vereinbarten Meldestelle anzeigt.
- (2) Haben die Parteien vereinbart, dass der Zeitpunkt der Ladebereitschaft voranzumelden ist, so beginnt die Ladezeit abweichend von Absatz 1 zwei Stunden nach dem in der Voranmeldung genannten Zeitpunkt. Voraussetzung ist jedoch, dass die Voranmeldung mindestens acht Stunden vor dem angemeldeten Zeitpunkt dem Absender oder der vereinbarten Meldestelle zugeht und der Frachtführer zum angemeldeten Zeitpunkt ladebereit ist.

- (3) Wird an dem Tag, an dem der Frachtführer seine Ladebereitschaft anzeigt, oder wird bei einer Voranmeldung noch vor Ablauf der Frist von zwei Stunden nach dem angemeldeten Zeitpunkt der Ladebereitschaft geladen, so beginnt die Ladezeit mit dem Beginn des Ladens.

§ 2

Dauer der Ladezeit

- (1) Die Ladezeit beträgt eine Stunde für jeweils 45 Tonnen Rohgewicht der für ein Schiff bestimmten Sendung. Als ein Schiff im Sinne von Satz 1 ist auch ein Schub- oder Koppverband anzusehen.
- (2) Bei der Berechnung der Ladezeit kommen folgende Zeiten nicht in Ansatz:
 1. Sonntage und staatliche anerkannte allgemeine Feiertage an der Lade-
stelle,
 2. an Werktagen die Zeit zwischen
20.00 Uhr und 6.00 Uhr,
 3. die Zeit, in der aus Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, das Verladen jeder Art von Gut unmöglich ist.

- (3) Absatz 2 Nr. 1 und 2 ist nicht anzuwenden, soweit der Frachtführer während der darin genannten Zeiten vereinbarungsgemäß oder auf Weisung des Absenders oder der Meldestelle ladebereit ist.

§ 3 Löschzeit

Für die Bestimmung des Beginns der Entladezeit (Löschzeit) sowie ihrer Dauer sind §§ 1 und 2 entsprechend mit der Maßgabe anzuwenden, dass an die Stelle des Absenders der Empfänger tritt.

§ 4 Liegegeld

- (1) Das dem Frachtführer geschuldete Standgeld (Liegegeld) beträgt bei einem Schiff mit einer Tragfähigkeit bis zu 1500 Tonnen für jede angefangene Stunde, während der der Frachtführer nach Ablauf der Lade- oder Löschzeit wartet, 0,05 Euro je Tonne Tragfähigkeit. Bei einem Schiff mit einer Tragfähigkeit über 1500 Tonnen beträgt das für jede angefangene Stunde anzusetzende Liegegeld 75 Euro zuzüglich 0,02 Euro für jede über 1500 Tonnen liegende Tonne.
- (2) Bei der Berechnung des Liegegeldes sind die Stunden nicht zu berücksichtigen, in denen aus Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, das Verladen oder Entladen jeder Art von Gut unmöglich ist.
- (3) Als ein Schiff im Sinne von Absatz 1 ist auch ein Schub- oder Koppelverband anzusehen.

Abschnitt 2 Tankschiffahrt

§ 5 Beginn der Lade- und Löschzeit

- (1) Hat der Frachtvertrag die Beförderung flüssigen Gutes durch ein Tankschiff zum Gegenstand, so beginnen die Lade- und die Löschzeit jeweils in dem Zeitpunkt, in dem der Frachtführer die Lade- oder Löschbereitschaft anzeigt. Voraussetzung ist jedoch, dass der Frachtführer den Zeitpunkt der Lade- oder Löschbereitschaft mindestens acht Stunden zuvor voranmeldet. Die Voranmeldung und die Anzeige müssen montags bis freitags zwischen 7.00 Uhr und 16.00 Uhr oder samstags zwischen 7.00 Uhr und 13.00 Uhr dem Absender oder der vereinbarten Meldestelle zugehen.
- (2) Hat der Frachtführer den Zeitpunkt der Lade- oder Löschbereitschaft nicht oder nicht fristgerecht vorangemeldet, beginnt die Frist in dem in § 1 Abs. 1 genannten Zeitpunkt oder, wenn vor diesem Zeitpunkt geladen oder gelöscht wird, mit dem Beginn des Ladens oder Löschens.

§ 6 Dauer der Lade- und Löschzeit

- (1) Die gesamte Lade- und Löschzeit beträgt in der Tankschiffahrt bei einer für ein Schiff bestimmten Sendung mit einem Gewicht

bis zu 1100 Tonnen 24 Stunden,

bis zu 1500 Tonnen 26 Stunden,

bis zu 2000 Tonnen 30 Stunden.

Bei einer Sendung über 2000 Tonnen erhöht sich die Lade- und Löschzeit um vier Stunden je weitere angefangene 500 Tonnen. Die erforderliche Aufheizzeit wird auf die Lade- und Löschzeit angerechnet. Als ein Schiff im Sinne von Satz 1 ist auch ein Schub- oder Koppelverband anzusehen.

(2) Beträgt die Mindestpumpenkapazität des Tankschiffs weniger als 200 Kubikmeter pro Stunde, so erhöht sich die nach Absatz 1 anzusetzende Lade- und Löschzeit um die Zeit, die der effektiven Stundenleistung während des Lade- und Löschvorgangs entspricht.

(3) Bei der Berechnung der Lade- und Löschzeit ist die für das Laden und Löschen tatsächlich benötigte Zeit getrennt festzustellen; angefangene Stunden, die sich bei der Ermittlung der tatsächlich benötigten Ladezeit und der tatsächlich benötigten Löschzeit ergeben, sind auf volle Stunden aufzurunden. Nicht in Ansatz kommen folgende Zeiten:

1. im Falle des Ladens Sonntage und staatlich anerkannte allgemeine Feiertage an der Ladestelle, im Falle des Löschens Sonntage und staatlich anerkannte allgemeine Feiertage an der Löschstelle.

2. an Werktagen, die einem Sonntag oder einem gesetzlichen Feiertag an der Lade- oder Löschstelle nachfolgen, die Zeit zwischen 0.00 Uhr und 7.00 Uhr, an einem Samstag und am 24. und 31. Dezember zusätzlich die Zeit zwischen 13.00 Uhr und 24.00 Uhr,

3. die Zeit, in der aus Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, das Verladen oder Entladen jeder Art von Gut unmöglich ist.

Satz 2 Nr. 1 und 2 ist nicht anzuwenden, soweit der Frachtführer während der darin genannten Zeiten vereinbarungsgemäß oder auf Weisung der Meldestelle oder des Absenders lade- oder löschbereit ist.

§ 7 Liegegeld

(1) Das dem Frachtführer geschuldete Standgeld (Liegegeld) beträgt für jede angefangene Stunde, in der der Frachtführer nach Ablauf der Lade- und Löschzeit wartet, bei Tankschiffen mit einer Tragfähigkeit

bis zu 500 Tonnen 25 Euro,

bis zu 1000 Tonnen 54 Euro,

bis zu 1500 Tonnen 75 Euro.

Bei Tankschiffen mit einer Tragfähigkeit über 1500 Tonnen beträgt das für jede angefangene Stunde anzusetzende Liegegeld 75 Euro zuzüglich 10 Euro je weitere angefangene 500 Tonnen.

(2) Bei der Berechnung des Liegegeldes sind die Stunden nicht zu berücksichtigen, in denen aus Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, das Verladen oder Entladen jeder Art von Gut unmöglich ist.

(3) Als ein Schiff im Sinne von Absatz 1 ist auch ein Schub- oder Koppelverband anzusehen.

Abschnitt 3 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 23. November 1999

