

INTERNATIONALE VERLADE- UND TRANSPORTBEDINGUNGEN FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT (IVTB) IN DER FASSUNG VON 2009

§ 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 jeder Frachtführer, welcher die Güterbeförderung ganz oder teilweise tatsächlich selbständig ausführt.
4. "Absender“ bedeutet eine Person, von der oder in deren Namen ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist.
5. "Empfänger“ bedeutet die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person.
6. „Ladungsbeteiligte“ bedeutet Absender und Empfänger.
7. "Frachturkunde" bedeutet eine Urkunde, durch die ein Frachtvertrag und die Übernahme oder die Verladung der Güter durch einen Frachtführer bewiesen wird und die in der Form eines Konnossements oder eines Frachtbriefes oder jeder anderen im Handel gebräuchlichen Urkunde ausgestellt wird.
8. "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.
9.
"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.
10. "Gefährliche Güter" sind solche Güter, die gemäß ADN/ADNR und/oder sonstigen national oder international geltenden und in Kraft tretenden Bedingungen als gefährliche Stoffe beschrieben und/oder bestimmt werden, sowie alle Güter, von denen aufgrund ihrer Eigenschaft oder ihres Zustandes Gefahren für die Umwelt, Personen, das Schiff und/oder beigeladene Güter ausgehen können.

11. "CMNI": Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt.

§ 2 Rechtsgrundlage

1. Allen von dem Frachtführer übernommenen Binnenschiffstransporten liegen die nachstehenden Bedingungen zugrunde.

2. Sämtliche Bestimmungen werden ebenfalls zum integrierten Bestandteil von Konnossement oder Frachtbrief erklärt.

§ 3 Frachtbrief und Konnossement

1. Der Frachtführer ist nur dann verpflichtet, eine Frachturkunde und/oder einen Frachtbrief und/oder ein Konnossement auszustellen, wenn dieses bei Abschluss des Frachtvertrages vereinbart worden ist. 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. Bei einem an Order ausgestellten Konnossement 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 gezählt, 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. Ist in die Frachturkunde die Klausel "Art, Anzahl, Maß oder Gewicht unbekannt" oder ein gleichbedeutender Vermerk aufgenommen worden, so binden die in der Frachturkunde enthaltenen Angaben über die Güter den Frachtführer nicht, es sei denn, es wird bewiesen, dass er die Art, die Anzahl, das Maß oder das Gewicht der Güter gekannt hat oder hätte kennen müssen.

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

5. 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 Stauen, Deckslast

1. Der Absender bestimmt die Ladestelle. Kann an der Ladestelle aus vom Schiff nicht zu vertretenen 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. Kommt der Absender seiner Verpflichtung, einen geeigneten Ladeort zu bestimmen, nicht nach, kann der Frachtführer den Frachtvertrag kündigen und die volle Fracht und Ersatz der Mehrkosten, einschließlich entstandener Liegegelder, verlangen.

2. Der Absender ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das Schiff an dem Ort, den er zum Laden bestimmt, sicher gelangen, dort sicher liegen, laden und von dort aus sicher abfahren kann.

3. Der Frachtführer ist verpflichtet, das Schiff ladebereit an der Ladestelle vorzulegen.

4. Der Absender ist verpflichtet, die Güter an Bord des Schiffes zu laden, transportsicher zu stauen, zu trimmen und zu sichern. Der Frachtführer ist berechtigt, Anweisungen für die Verkehrssicherheit des Schiffes oder zur Vermeidung von Schäden zu erteilen. Der Absender ist verpflichtet, diese Anweisung zu befolgen.

5. Der Frachtführer hat entsprechend den Gebräuchen in der Binnenschifffahrt das Recht, die Güter ganz oder teilweise auf Deck des Schiffes oder in offene Schiffe zu laden.

6. Für Schäden am Schiff, die durch die Ladearbeiten verursacht werden, haftet der Absender, es sei denn, der Schaden beruht auf einem Verschulden des Frachtführers.

§ 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. Beim Transport gefährlicher Güter (§ 1 Ziff. 10) ist der Absender 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 und dessen Beauftragten die schriftlichen Weisungen und andere Unterlagen gemäß den jeweils anwendbaren Vorschriften auszuhändigen. Handelsübliche Bezeichnungen solcher Stoffe oder andere Informationen genügen nicht.

3. Der Absender garantiert die Richtigkeit der Beschreibung der Güter gemäß Abs. 2 und Abs. 3 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. Bei gefährlichen Gütern 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 Frachtführer ist nicht verpflichtet, jedoch berechtigt, zu prüfen, ob die ihm gemachten Angaben richtig und vollständig sind.

5. Wird das Schiff infolge Fehlens, Ungenauigkeit oder Unrichtigkeit der Angaben oder Begleitpapiere oder wegen Missachtung irgendwelcher Vorschriften seitens der Ladungsbeteiligten aufgehalten oder am Ein oder Auslaufen in oder aus einem Hafen verhindert oder werden die Güter beschlagnahmt, so haften die fehlbaren Ladungsbeteiligten dem Frachtführer für alle daraus entstehenden Verzögerungen, Schäden, Kosten, Bußen und Nachteile sowie für 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 und 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 oder mit einem bestimmten Schiff zu befördern. Die Güter sind innerhalb der Frist zu befördern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände der Schiffsreise und bei unbehinderter Schifffahrt vernünftiger Weise zuzubilligen ist.

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 Ladungsbeteiligten haften dem Frachtführer für die dadurch entstandenen Mehrkosten als Gesamtschuldner, soweit die getroffenen Maßnahmen nicht durch ein Verschulden des Frachtführers erforderlich gewesen sind.

4. Das Umladen, Leichten oder Löschen in Schiffe oder Lagerhäuser sowie die Lagerung geschehen namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten.

5. In den Fällen gemäß Abs. 3 und 4 obliegt es den Ladungsbeteiligten, einen durchgehenden Versicherungsschutz aufrechtzuerhalten.

§ 7 Löschstelle, Löschen

1. Die Ladungsbeteiligten bestimmen die geeignete Löschstelle. Die für die Änderung und Sicherheit der Ladestelle in § 4 Abs. 1 und Abs. 2 enthaltenen Bestimmungen gelten entsprechend für die Änderung und Sicherheit der Löschstelle.
2. Die Ladungsbeteiligten sind verpflichtet, dem Frachtführer vor Eintreffen des Schiffs 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.
4. Die Löschbereitschaft des Schiffes kann jederzeit bei der Löschstelle angemeldet werden.
5. Die Ladungsbeteiligten sind verpflichtet, die Güter aus dem Schiff zu löschen.
6. Für Schäden am Schiff, die durch die Löscharbeiten verursacht werden, haften die Ladungsbeteiligten gesamtschuldnerisch. Beruht der Schaden auf einem Verschulden des Frachtführers, haften die Ladungsbeteiligten nicht.
7. Das Schiff ist frei von Ladungsresten zu löschen. Sollte die Löschstelle dieser Verpflichtung nicht nachkommen, ist der Frachtführer nach Aufforderung berechtigt, auf Kosten der Ladungsbeteiligten die Ladungsreste zu entfernen oder entfernen zu lassen.

§ 8 Lade- und Löschzeit sowie Liegegeld

1. Vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen gelten die jeweiligen Regelungen am Lade- oder Löschort über Lade und Löschzeiten.
2. Falls die vereinbarten oder am Lade oder Löschort geltenden Lade- und Löschzeiten nicht eingehalten werden, ist der Frachtführer berechtigt, Liegegeld oder entgangenen Gewinn geltend zu machen. Weitergehende Schadensersatzansprüche bleiben unberührt.

§ 9 Kündigung des Frachtvertrages, Verzögerung der Beladung

1. Bevor Güter im Schiff geladen oder dem Frachtführer zur Verfügung gestellt worden sind, ist der Absender berechtigt, den Frachtvertrag zu kündigen.
2. Sind nach Ablauf der Zeit, innerhalb der die Güter vom Absender in das Schiff geladen oder dem Frachtführer zur Verfügung gestellt sein müssen, aufgrund welcher Ursachen auch immer, keine Güter in das Schiff geladen oder zur Verfügung des Frachtführers gestellt worden, ist der Frachtführer, ohne dass eine Mahnung erforderlich ist, berechtigt, den Frachtvertrag zu kündigen.

3. Sind nach Ablauf der in Absatz 2 bezeichneten Zeit, aufgrund welcher Ursachen auch immer, die vereinbarten Güter nur teilweise in das Schiff geladen oder dem Frachtführer zur Verfügung gestellt worden, dann ist dieser, ohne dass eine Mahnung erforderlich ist, berechtigt, den Vertrag zu kündigen oder die Reise anzutreten. Im Falle der Kündigung ist der Absender auf Verlangen des Frachtführers verpflichtet, die bereits geladenen Güter zu löschen oder, falls die Reise angetreten wird und die Abfahrt des Schiffes ohne erneutes Stauen der bereits gestauten Güter nicht möglich ist, diese erneut zu stauen.

4. Die in Absatz 2 und 3 erwähnten Kündigungen werden durch eine mündlich oder schriftliche Mitteilung oder eine andere Nachricht, deren Zugang eindeutig nachweisbar ist, erklärt. Der Vertrag endet im Zeitpunkt des Zugangs der Kündigungserklärung, jedoch nicht vor dem Löschen der Güter.

5. Zahlt der Absender vor Ablauf der in Absatz 2 bezeichneten Zeit dem Frachtführer die volle Fracht, ist dieser auf dessen Verlangen verpflichtet, die Reise mit einem Teil der vereinbarten Güter anzutreten. Der Frachtführer ist berechtigt, anstelle der fehlenden Güter andere Güter anzunehmen, ohne dass er verpflichtet ist, die Fracht, die er für die Beförderung dieser Güter erhält, auf die vom Absender zu zahlende Fracht anzurechnen. Ist der Reiseantritt ohne erneute Stauung der bereits gestauten Güter und der Beiladung nicht möglich, ist der Absender auf Verlangen des Frachtführers zur erneuten Stauung verpflichtet.

6. Dieser Paragraph findet im Falle der Zeitbefrachtung keine Anwendung.

§ 10 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. Falls die vereinbarte Löschzeit oder in Ermangelung einer solchen Vereinbarung die am Löschart geltende Regelung über die Löschzeit nicht eingehalten wird, ist der Frachtführer berechtigt, die Güter auf Rechnung oder Risiko der Ladungsbeteiligten selbst zu löschen oder löschen zu lassen oder gemäß Absatz 1 hinterlegen zu lassen oder zu übergeben, unbeschadet der entstandenen Liegegeldansprüche. Weitergehende Schadensersatzansprüche, die infolge nicht rechtzeitigen Löschens entstehen, bleiben dem Frachtführer vorbehalten.

3. 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.

4. Werden die Güter binnen zwei 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 schnellem Verderben ausgesetzt oder unterliegen sie Unterhaltungs- oder erheblichen Aufbewahrungskosten oder deckt ihr Wert nach Schätzung des Frachtführers die darauf haftenden Kosten nicht, so ist der Frachtführer ohne Einhaltung der Zwei- Monats- Frist zu einem sofortigen Verkauf oder zur Versteigerung berechtigt.

§ 11 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 Ladungsbeteiligten, es sei denn, sie beruhen auf einem Verschulden des Frachtführers.

4. Die Frachtsätze basieren auf den im Zeitpunkt des Abschlusses bestehenden Betriebskosten, Devisenkursen und öffentlichen Abgaben. Jede außergewöhnliche Erhöhung, insbesondere der Treibstoffkosten, Bordlöhne und öffentlichen 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. Der Absender haftet dem Frachtführer für die Fracht, Fehlfracht, Frachtzuschläge, Kosten, Auslagen, Gebühren und sonstigen auf dem Guten haftenden Forderungen sowie für Liegegelder oder entgangenen Gewinn. 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. Ist ein Konnossement mit einer "freight prepaid"-Klausel oder einer ähnlichen Klausel ausgestellt, haftet der Empfänger nicht für die Fracht.

§ 12 Volle Fracht, Fehlfracht

1. Der Frachtführer hat Anspruch auf die volle Fracht, 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 aus nicht vom Frachtführer zu vertretenden Gründen dauernd oder zeitweilig verhindert ist oder die Reise nur teilweise ausgeführt wird, oder

d) die Güter vernichtet, untergegangen, beschlagnahmt, eingezogen, beschädigt, vermindert oder sonst wie wertlos geworden sind.

2. Nach Reiseantritt können Absender und Empfänger nicht vom Vertrag zurücktreten. Der Frachtführer ist jedoch gegen Zahlung der vollen Fracht und aller mit dem Ausladen verbundenen Kosten und Mehraufwendungen seitens der Ladungsbeteiligten verpflichtet, Güter im Verladehafen oder in einem anderen auf der Reisestrecke liegenden Hafen wieder auszuladen.

3. Der Frachtführer hat auch Anspruch auf die Hälfte der Fracht, wenn a) der Absender den Frachtvertrag im Falle von § 9 Absatz 1) kündigt oder b) der Frachtführer den Frachtvertrag im Falle von § 9 Absatz 2) kündigt.

4. Neben der vollen Fracht oder der Hälfte der Fracht sind dem Frachtführer Liegegelder und die Schäden, den dieser infolge der Kündigungen erleidet, sowie Havarie-Grosse-Beiträge zu ersetzen".

5. 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 § 13 Abs. 1 genannten Ursachen entstanden ist."

§ 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, es sei denn, der Frachtführer hat diese Umstände schuldhaft verursacht.

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, es sei denn, der Frachtführer hat diese Umstände schuldhaft verursacht;

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 Ersatz des Nutzungsverlustes 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 Fehlfracht gemäß § 12 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 wei-

terzubefördern. 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. Absender und Empfänger haften dem Frachtführer als Gesamtschuldner für alle mehr erhobenen Tagesfrachten, Frachtzuschläge, Nutzungsverlust und sonstigen Mehraufwendungen.

§ 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 Zurückbehaltungsrecht oder Pfandrecht an dem Gut. Das Zurückbehaltungsrecht oder Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Begleitpapiere.

2. Das Zurückbehaltungs- oder 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 Zurückbehaltungs- oder 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. Der Verkauf der Güter wegen des Zurückbehaltungs- oder Pfandrechts ist zulässig nach Ablauf einer Woche.

6. Für den Verkauf der Güter aufgrund eines Zurückbehaltungs- oder Pfandrechts kann der Frachtführer in allen Fällen eine Verkaufsprovision vom Bruttoerlös in Höhe der ortsüblichen Sätze berechnen.

§ 15 Haftung des Frachtführers nach CMNI

1. Für die vom Frachtführer auszuführenden Transporte, die der CMNI unterliegen, gelten die Haftungsregeln der CMNI.

2. Der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer haften nicht für Schäden,

a) die durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub oder Schleppbotes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflicht nach Artikel 3 Abs. 3 CMNI 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) die 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 ein 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.

§ 16 Haftung des Frachtführers außerhalb des Anwendungsbereiches der CMNI

1. Ist die CMNI nicht anwendbar, gelten die Haftungsregelungen des gemäß § 27 dieser Bedingungen anwendbaren nationalen Rechts.

2. Der Frachtführer haftet nicht,

a) solange die zu transportierenden Güter noch nicht in das Schiff geladen und / oder gestaut sind;

b) für Schäden, gleich welcher Art, die während der Beladung oder der Löschung der Güter entstehen;

c) für Schäden, gleich welcher Art, die nach dem Löschen entstehen;

d) für Folgeschäden, einschließlich Verzögerungsschäden, ungeachtet ihrer Entstehungsursache.

3. Der Frachtführer haftet ferner nicht für Schäden, die 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;

c) Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war oder im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handelsstandes stand oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich war;

d) natürliche Beschaffenheit der Güter, der zufolge sie gänzlichen oder teilweisen 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) Einwirkungen von Hitze, Kälte oder Schmelzen, Entzündung oder Korrosion der Güter;

f) Brand oder Explosion;

g) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

h) ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter;

i) erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern;

j) Beförderung lebender Tiere, es sei denn, der Frachtführer hat die im Frachtvertrag vereinbarten Maßnahmen oder Weigerungen missachtet;

k) Verschulden bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes, einschließlich Fehler, die bei der Zusammenstellung eines Schlepp- oder Schubverbandes verursacht sind.

l) Verhalten eines Zwangslotsen; m) Verzögerungen oder Verspätungen. Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einem der vorstehend genannten Umstände oder einer der vorstehend genannten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus diesem Umstand oder dieser Gefahr entstanden ist und ein sorgfältiger Frachtführer den Schaden nicht hat vermeiden können.

4. Soweit das anwendbare nationale Recht weitergehende Haftausschlüsse als die in den Absätzen 2 und 3 aufgeführten enthält, kann der Frachtführer sich auch auf diese weitergehenden Haftungsentschlüsse berufen.

5.

§ 17 Umfang der Haftung

1. Soweit nicht die CMNI anwendbar ist, bestimmt sich die Ersatzleistung des Frachtführers bei Verlust oder Beschädigung der Güter sowie bei Verspätungsschäden und Vermögensschäden nach dem jeweilig auf den Frachtvertrag anwendbaren internationalen oder nationalen Recht, soweit nicht hiervon abweichende Vereinbarungen im Rahmen der gesetzlich zulässigen Dispositionsbefugnis getroffen werden.

2. Falls nach nationalem Recht nicht eine niedrigere Haftungsbeschränkung greift, wird die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auf zwei Rechnungseinheiten pro kg begrenzt. Rechnungseinheit je Kilogramm ist das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Wegen Überschreitens der Lieferfrist ist die Haftung des Frachtführers auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt.

3. Für Manko, Mindergewicht oder Mindermaß, welches 2 % des Gesamtgewichtes oder Maßes der betreffenden Partie nicht übersteigt, wird vorbehaltlich abweichender Handelsbräuche nicht gehaftet.

4. 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.

5. Die Bestimmungen über Ausschluss, Beschränkung und Begrenzung der Haftung des Frachtführers erstrecken sich auf alle vertraglichen und außervertraglichen Ansprüche gleichviel aus welchem Rechtsgrund.

6. Alle in diesen Bedingungen sowie den anwendbaren gesetzlichen Vorschriften zugunsten des Frachtführers vorgesehenen Haftungsbefreiung und -beschränkungen gelten in gleicher Weise für seine Leute sowie alle sonstigen Hilfspersonen.

7. Ist die Haftung des Frachtführers aufgrund dieser Bedingungen ausgeschlossen oder beschränkt, so ist der Absender verpflichtet, diesen von Ansprüchen Dritter freizustellen.

§ 18 Haftung des Absenders für Schäden des Frachtführers

Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtführer die Schäden zu ersetzen, die verursacht werden durch das vom Absender zur Verfügung gestellte Material oder durch die zur Beförderung übergebene Ladung. Die Ersatzpflicht des Absenders ist ausgeschlossen, wenn der Frachtführer die Schäden schuldhaft verursacht hat. Sind die Schäden sowohl durch Verschulden des Absenders als auch durch Verschulden des Frachtführers verursacht worden, haften beide gemäß ihren Schuldanteilen.

§ 19 Versicherung

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

§ 20 Havarie-Grosse

Für die Havarie-Grosse gelten die Havarie-Grosse-Regeln der IVR in ihrer jeweils letzten gültigen Fassung (publiziert in www.ivr.nl). Der Text steht auf Verlangen zur Verfügung. Die Ladungsbeteiligten sind sofort zur Zahlung der Beiträge und / oder Vorschüsse verpflichtet, ungeachtet und unbeschadet ihrer etwaigen Rechte aus dem Frachtvertrag auf Rückforderung der zu leistenden Beiträge. Sie haften dem Frachtführer als Gesamtschuldner für alle aufgrund einer Dispache auf ihre Güter entfallende Beiträge zur Havarie-Grosse. Der Frachtführer ist berechtigt, für diese Beiträge einen Revers einzufordern und einen Kostenvorschuss zu verlangen. Ein Zurückbehaltungsrecht an Beiträgen zur Havarie-Grosse ist ausgeschlossen. Ein Rückforderungsrecht auf geleistete Havarie-Grosse-Beiträge ist in den Fällen ausgeschlossen, in denen bei Geltung der CMNI der Havarie-Grosse-Fall infolge nautischen Verschuldens i. S. d. Artikel 25 Abs. 2 a) CMNI, durch Feuer oder Explosion oder durch einen bei Reiseantritt nicht erkennbaren Mangel des Schiffes herbeigeführt wurde. Das Rückforderungsrecht auf geleistete Havarie-Grosse-Beiträge in den vorgenannten Fällen entfällt dann nicht, wenn entweder bei nautischem Verschulden ein qualifiziertes Verschulden oder bei Feuer oder Explosion oder bei einem Mangel des Schiffes bei Reiseantritt ein Verschulden des Frachtführers vorliegt.

§ 21 Aufrechnung, Abtretungsverbot

Absender und Empfänger sind nicht berechtigt, mit vom Frachtführer bestrittenen Forderungen, gleichviel aus welchem Rechtsgrund, gegen Forderungen des Frachtführers aufzurechnen und / oder an Forderungen des Frachtführers ein Zurückbehaltungsrecht geltend zu machen. 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.

§ 22 Verjährung

Sämtliche Ansprüche gegen den Frachtführer oder des ausführenden Frachtführer, ihre Hilfspersonen und Erfüllungsgehilfen verjähren mit dem Ablauf eines Jahres von dem Tag 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.

§ 23 Haftungsregelungen zugunsten des Frachtführers

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

§ 24 Gerichtsstand

Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit dem Frachtvertrag ist der Geschäftssitz des Frachtführers. Für Klagen gegen den Frachtführer ist dieser Gerichtsstand ausschließlich. Der Frachtführer ist berechtigt, auch ein anderes nach den gesetzlichen Bestimmungen zuständiges Gericht anzurufen.

§ 25 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.

§ 26 Ausnahmen bei Geltung bestimmter nationaler Rechte

Unterliegt der Frachtvertrag deutschem Recht, so sind die nachfolgend aufgeführten Regelungen nicht oder nur unter dem beschriebenen Vorbehalt anwendbar: § 12 Ziff. 1.) steht unter dem Vorbehalt, dass die aufgeführten Konstellationen nicht vom Frachtführer zu vertreten sind. Gemäß Ziffer 2.) ist der Rücktritt vom Vertrag unter den in dieser Ziffer genannten Bedingungen möglich. Die in § 13 Ziffer 2.) aufgeführten Rechte des Frachtführers stehen unter dem Vorbehalt, dass die in Ziffer 1.) aufgeführten Ereignisse nicht von ihm zu vertreten sind. Die Haftungsbeschränkungen gemäß § 16 Ziff. 3.) lit. k) und m) gelten nicht.

§ 27 Anwendbares Recht

Der Vertrag unterliegt dem von den Parteien gewählten Recht. Falls die Parteien kein Vertragsstatut bestimmt haben, gilt das Recht des Staates, in dem der Frachtführer seinen Geschäftssitz hat, einschließlich der dort geltenden anwendbaren internationalen Übereinkommen, insbesondere der CMNI.

* . * . * . *

Die oben genannten Bedingungen wurden in gemeinsamer Zusammenarbeit des Fachausschusses Binnenschiffrechts des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) und der Juristischen Kommission der IVR erarbeitet.