



Havarie-Grosse Regeln IVR und Kommentar

Fassung 2006

Vom Verwaltungsrat bekräftigt am 1 Juni 2006 in Gent

Inhalt

Regel I	Havarie-Grosse
Regel II	Stellvertretende Kosten
Regel III	Einfluss des Verschuldens
Regel IV	Ausschlüsse
Regel V	Beweislast
Regel VI	Vergütungen-Schiff
Regel VII	Vergütungen-Ladung
Regel VIII	Vergütungen-Fracht
Regel IX	Vergütungen-Zinsen
Regel X	Vergütungen-Expertisekosten etc.
Regel XI	Vergütungen-Währungen
Regel XII	Beitragspflichtige Werte
Regel XIII	Schadensfeststellungen
Regel XIV	Verpflichtung zur Lieferung aller erforderlichen Angaben
Regel XV	Aufmachung der Dispache
Regel XVI	Anfechtung der Dispache
Regel XVII	Behandlung der Bardepots und Garantien
Regel XVIII	Absichtliches Auf Grundsetzen
Regel XIX	Hebung eines gesunkenen Schiffes
Regel XX	Turnen usw.
Regel XXI	Leichterung
Regel XXII	Überwinterung
Regel XXIII	Gemeinsame Bestimmungen für die Regeln XX, XXI und XXII
Regel XXIV	Nothafen
Regel XXV	Schiffsverbände
Regel XXVI	Lastwagen, Container, Paletten u.ä. Gerät

Vorwort zur Ausgabe der Havarie-Grosse Regeln IVR (Fassung 2003)

Zu den Aufgaben der IVR gehört das Streben nach Rechtsvereinheitlichung in der Binnenschifffahrt. Um bei Havarie-Grossfällen einheitliche Regelungen anzuwenden, wurden für die internationale Rheinschifffahrt bereits im Jahre 1956 die sogenannten Rheinregeln IVR erstellt und zur Anwendung empfohlen. Die Empfehlung dieser Regeln hat in der Praxis der Rheinschifffahrt jahrzehntelang zur Anwendung einheitlicher Regelungen im Interesse der Binnenschifffahrt und des Versicherungsgewerbes geführt. Mit der Realisierung der Rhein-Donauverbindung hat sich die IVR in verstärktem Ausmass für eine Ost-West Annäherung eingesetzt und das Streben nach Rechtsvereinheitlichung auf die mittel- und osteuropäischen Staaten ausgedehnt. Um eine analoge Anwendung der bisherigen Rheinregeln IVR auch für Havarie-Grossfälle in den mittel- und osteuropäischen Staaten im Sinne einer möglichst uniformen Regelung zu empfehlen, hat der Verwaltungsrat der IVR auf Vorschlag der Havarie-Kommission beschlossen, den Namen der bisher als Rheinregeln IVR bekannten Havarie-Grossregelungen umzuändern in "Havarie-Grosse Regeln IVR". Den Praktikern in der paneuropäischen Binnenschifffahrt wird die Anwendung dieser Regeln für Havarie-Grossfälle im Interesse aller Beteiligten empfohlen.

Vorwort zur Fassung 2006

Auf Grund eines möglichen Verstosses gegen das EU-Kartellrecht wurde in 2004 entschieden die von der IVR unverbindlich empfohlenen Richtlinien und Tarife (für u.a. Schiffsbeitragswerte und Turnlöhne) mit sofortiger Wirkung zurückzuziehen. Die daraus hervorgehenden Änderungen sind in die jetzt vorliegenden Fassung der Havarie-Grosse Regeln IVR aufgenommen. Weiter wird laut Regel IX in der Fassung 2006 der Zinssatz jährlich festgestellt damit dieser marktconform bleibt.

Regel I Havarie-Grosse

Havarie-Grosse liegt vor, wenn angesichts von aussergewöhnlichen Umständen vernünftigerweise Opfer gebracht und/oder Kosten aufgewendet worden sind, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten.

Unterscheidung: Opfer und Kosten

Regel I definiert die Charakteristiken der Havarie-Grosse und macht - wie dies übrigens von jeder Havarie-Grosse Gesetzgebung (einschliesslich der York Antwerp Rules) getan wird - einen Unterschied zwischen Opfern und Kosten, d.h. zwischen Sachschäden einerseits und den aufgewendeten Kosten andererseits. Paragraph 78 des Binnenschiffahrtsgesetzes (BSG) beschränkt den Bereich dessen, was in Havarie-Grosse als Opfer anerkannt werden kann, auf Schäden, die dem Schiff oder seiner Ladung zugefügt werden. Mit Recht enthalten die anderen Gesetzbücher keine solche Beschränkung. Wenn z.B. eine brennende Ladung durch den Frachtführer an seinem Kai ausgeladen wird und dort Schäden verursacht, gibt es keinerlei Grund, diese Schäden nicht als Havarie-Grosse zuzulassen. Zu bemerken ist dazu, dass diese Frage sich nicht stellt für Schäden, die an fremdem Eigentum verursacht werden. Die an Dritte gezahlte Entschädigung wird als Ausgabe (siehe Ziffer 1, Regel XX sub d.) in Havarie-Grosse zugelassen.

Wesentliche Voraussetzungen für die Begründung des Havarie-Grosse-Falles

Ein Opfer oder eine Auslage muss die folgenden Bedingungen erfüllen, um in Havarie-Grosse zugelassen zu werden und zwar müssen sie:

- vernünftig,
- absichtlich,
- in Anbetracht einer gemeinsamen Gefahr und
- unter aussergewöhnlichen Umständen erbracht sowie
- zur Errettung von Schiff und Ladung sein.

Merkmal der vernünftigen Handlung

Um in Havarie-Grosse zugelassen zu werden, müssen die Kosten und Opfer einen vernünftigen Charakter haben. Es ist ein Grundprinzip des Rechts, dass man niemandem die nachteiligen Folgen seiner eigenen Fehlhandlung und seines unvernünftigen Tuns aufbürden darf. Aber das Wort "vernünftig" heisst nicht zwangsläufig "weise". Es kann in der Tat sein, dass sich eine getroffene Massnahme nachträglich als schlecht gewählt erweist, ohne dass man deswegen sagen könnte, dass sie zum Zeitpunkt der Entscheidung unvernünftig war. Man muss sich hier auf den Begriff des normalen Verhaltens eines ordentlichen Schiffsführers, der in gutem Glauben handelt, beziehen.

Absichtliches Opfer

Ein Opfer kann nur dann in Havarie-Grosse zugelassen werden, wenn es in der Absicht erbracht wird, das Schiff und die Ladung zu schützen und aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten. Dies ist der wesentliche Kern des Falles der Havarie-Grosse: das Opfer muss absichtlich erbracht werden, darf also nicht zufällig erlitten worden sein. In diesem Sinne gehören zu den der Havarie-Grosse fremden Kosten, diejenigen Schäden, die ein Schiff durch die zufällige Festfahung erleidet, während jene Schäden, die absichtlich durch die Wiederflottmachung verursacht werden, in Havarie-Grosse zu vergüten sind. Es ist oft sehr schwer, den Unfallschaden vom absichtlichen Opfer zu unterscheiden. Niemand wird bestreiten, dass der Bruch eines Schleppstranges, der im Verlauf einer Wiederflottmachung eines Schiffes eintritt, eine freiwillig übernommene Havarei ist. Wenn aber im Verlauf dieser gleichen Operation das Schiff ein zweites Mal festfährt oder an ein Hindernis stösst, kann der absichtliche Charakter dieses neuen Ereignisses angezweifelt werden. In der Tat muss man das unterscheidende Merkmal des absichtlichen Opfers, das in Havarie-Grosse zugelassen wird, im Charakter der Vernünftigkeit der getroffenen Massnahme und ihrer Konsequenzen suchen, welche ein sorgfältiger Schiffer voraussehen kann.

Gefahr

Das Ziel desjenigen, der den Schaden wissentlich übernimmt, muss die Rettung des Schiffes und seiner Ladung aus gemeinsamer Gefahr sein.

Die Verfasser der Regeln haben es vermieden, eine Definition des Begriffes "Gefahr" zu geben. Sie wollten ihn nicht einmal näher bezeichnen aus Furcht, die Tragweite und den Umfang einzuschränken und so zu einem wenig gerechten Resultat zu kommen. Die Regel verlangt nur, dass die absichtliche Massnahme angesichts einer Gefahr getroffen wurde; aber sie schweigt bewusst über das Ausmass der Gefahr, das die Massnahme rechtfertigt. Es ist weder nötig, dass die Gefahr unmittelbar bevorsteht, noch dass das Schiff und die Ladung von einem Totalverlust bedroht sind. Es genügt, dass die Situation eine nennenswerte und messbare Gefahr darstellt. Alles wird dem gesunden Menschenverstand sowie dem Gerechtigkeitssinn und der Weisheit des Dispatcheurs überlassen. Die Erfahrung zeigt, dass die Dispache nur selten in Bezug auf diesen Punkt angefochten wird. Der Fall der Havarie-Grosse kann sehr wohl auf eine mögliche, eventuelle oder drohende Gefahr begründet sein. Wenn die Situation so ist, dass der ordentliche Schiffsführer annehmen darf, sie sei gefährlich für sein Schiff und die Ladung und wenn er dann Massnahmen trifft, die er für geeignet hält dieser Situation zu begegnen, so begründen diese den Fall der Havarie-Grosse sogar dann, wenn es sich nachträglich zeigt, dass überhaupt keine Gefahr bestanden hat. Das ist die einhellige Meinung der Verfasser und der Gerichte, die aus gutem Grund erkannt haben, dass es ungerecht wäre, wenn der Reeder allein die Folgen einer falschen Einschätzung der Situation durch einen ordentlichen Schiffer tragen müsste, der bemüht war, seine Aufgabe zu erfüllen, indem er durch eine Massnahme, die er als vernünftig einschätzte, die ihm anvertrauten Interessen schützte.

Gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung

Regel I stellt die Tatsache klar heraus, dass die Gefahr, aus der der Schiffsführer das Schiff und die Ladung erretten wollte, eine gemeinsame Gefahr sein muss, d.h. eine Gefahr, die das Schiff und die Ladung gleichzeitig bedroht. Es kann vorkommen, dass die Gefahr für einen der beiden Teile viel grösser war als für den anderen, was jedoch keinen Einfluss auf den Charakter der Havarie-Grosse und der geleisteten Opfer hat. Nur dann, wenn überhaupt keine Gefahr für eines der beiden Teile bestanden hat, ist es nicht mehr möglich, die ergriffenen Massnahmen als Havarie-Grosse anzuerkennen. Die in diesem Fall zur Errettung eines Teiles ergriffene Massnahme ist und bleibt dann besondere Havarie und ist als solche ausschliesslich von demjenigen zu tragen, dem sie genutzt hat.

Aussergewöhnliche Umstände

Das Opfer muss unter aussergewöhnlichen Umständen erbracht werden. Diese Grundbedingung schliesst alle normalen Kosten von der Havarie-Grosse aus, d.h. alle Massnahmen, die in den regelmässigen Rahmen des Schifffahrtsgewerbes fallen. Diese Massnahmen sind normalerweise in der Ausführung des Transportvertrages eingeschlossen, und der Besitzer des Schiffes berücksichtigt sie in seiner Frachtabrechnung. Wenn z.B. im Verlauf der Reise normalerweise an einem bestimmten Ort die Umladung eines Teils der Ladung durchgeführt wird, ist dies keine aussergewöhnliche Massnahme und stellt keinen Fall der Havarie-Grosse dar. Wenn dagegen eine Leichterung stattfindet, um die Wiederflottmachung eines festgefahrenen Schiffes zu ermöglichen, dann sind die aufgewendeten Kosten in Havarie-Grosse zulässig. Es ist sogar möglich, dass eine infolge ausserordentlicher Umstände gemachte Aufwendung für einen Teil des Betrages eine normale Ausgabe darstellt. Dies ist der Fall, wenn z.B. anlässlich einer normalen Verschleppung ein Schlepper verwendet wird, um ausserordentliche Umstände abzuwenden, die eine gemeinsame Gefahr darstellen. Unter solchen Umständen muss vom Betrag der Gesamtvergütung für den Schlepper der Betrag der normalen Kosten der Operation in Abzug gebracht werden, um den Betrag festzustellen, der in Havarie-Grosse zulässig ist. In gleicher Weise kann der normale Schwund der Ladung nicht in Havarie-Grosse vergütet werden.

Gemeinsame Errettung

Wenn es notwendig ist, dass die Gefahr für Schiff und Ladung eine gemeinsame Gefahr ist, so muss auch die Errettung diesen gemeinsamen Charakter haben. Wenn also als Folge einer Festfahrung die Errettung nur darauf hinzielt, die Ladung zu leichtern, während das Schiff als reparaturunwürdig betrachtet wird, dann haben diese Ausgaben nicht den Charakter der Havarie-Grosse, auch wenn nachträglich die Rettung des Schiffes noch möglich wird (siehe diesbezüglich Kommentar zu Regel XIX). In diesem Fall sind zwei voneinander ganz verschiedene Massnahmen getroffen worden: sie müssen zu Lasten des Interesses gehen, das aus der Gefahr errettet wurde.

Auftrag des Schiffsführers

Wenn man diese Voraussetzungen mit denen in Paragraph 78 BSG erwähnten vergleicht, wird man feststellen, dass Regel I nicht verlangt, dass die Massnahme der Havarie-Grosse vom Schiffsführer persönlich oder in seinem Auftrag veranlasst wird. Die Verfasser der Regeln waren der Meinung, dass die Einschränkung des BSG streng, ja sogar ungerecht sei. Die Praxis zeigt im übrigen, dass der Text des BSG sehr grosszügig ausgelegt wird. So nimmt man immer an, dass die Massnahmen der Hafenbehörden, der Feuerwehr oder der Experten vom Schiffer selbst vorgenommen worden wären. Es wäre dann auch ungerecht, den Beteiligten der geopferten Sachen die Forderungen der Havarie-Grosse deshalb zu verweigern, weil eine fähigere Drittperson an Stelle des Schiffsführers die zur Errettung von Schiff und Ladung notwendigen Massnahmen getroffen hat. So haben die Verfasser der Regeln diese im BSG festgelegte Bestimmung nicht übernommen.

Nutzeffekt nicht Hauptsache

Damit eine Massnahme als Havarie-Grosse-Massnahme anerkannt werden kann, verlangt der 2. Absatz, Paragraph 78 BSG, dass sie Erfolg hat und infolgedessen der Fall zum guten Abschluss gebracht werden konnte. Dies verlangen die Regeln jedoch nicht. Sogar dann, wenn die Massnahme erfolglos bleibt, und das Schiff samt seiner Ladung letztendlich verloren geht und in Ermangelung der notwendigen Beitragswerte kein Beitrag zur Havarie-Grosse verlangt werden könnte, bleibt es trotzdem eine Massnahme der Havarie-Grosse. Es wäre sehr ungerecht, wenn ein Schiffer, der in gutem Glauben handelte, um das Schiff und seine Ladung zu retten, die Folgen für seine Massnahmen tragen müsste, wenn die Rettung aus der Gefahr nicht durch seine Massnahme sondern nach erfolglosen Versuchen nur einem glücklichen Umstand zu verdanken wäre.

Ausserdem wäre eine solche Auslegung geeignet, den Schiffer zu entmutigen und ihn dazu zu veranlassen, Massnahmen zu ergreifen, deren Erfolg zwar wahrscheinlich, aber nicht sicher wäre. Wenn somit z.B. die Hilfeleistung an einem festgefahrenen Schiff erfolglos bleibt, jedoch das Schiff durch eine unerwartete Flutwelle wieder flott gebracht wird, müssen die Kosten für die Hilfeleistung als Havarie-Grosse angesehen werden.

Regel II Stellvertretende Kosten

Die Netto-Kosten einer Massnahme, durch welche in Havarie-Grosse vergütungsberechtigte Kosten vermieden worden sind, werden in Havarie-Grosse bis zur Höhe des Betrages der so ersparten Kosten vergütet. Als Netto-Kosten gelten die durch diese stellvertretende Massnahme verursachten Auslagen, vermindert um die Kosten, welche bei normalem Verlauf der Reise entstanden wären.

Regel II bestätigt ein Prinzip, das bis dahin nur in den York Antwerp Rules (Regel F) und im schweizerischen Gesetz erwähnt wurde, das aber in der Rheinpraxis schon seit langem angewendet wird.

Ausgleichgrundsatz

Es handelt sich um einen leicht anwendbaren Grundsatz elementarer Billigkeit, der es erlaubt, vernünftige Kosten, die im gemeinsamen Interesse entstanden sind, den eigentlichen Kosten der Havarie-Grosse gleichzustellen, obwohl jedoch deren Zulassung in Havarie-Grosse nicht gerechtfertigt wäre, da sie nicht direkt aufgebracht wurden, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten. In der Praxis hat der Schiffsführer bisweilen die Wahl zwischen zwei Massnahmen: die eine würde ganz beträchtliche Kosten verursachen, die aber in Havarie-Grosse zulässig wären. Die andere hätte an sich nicht den Charakter der Havarie-Grosse, und die Kosten würden deshalb alleine zu Lasten des Schiffes gehen, während die Gemeinschaft der Havarie-Grosse wesentlich von Kosten entlastet würde.

Beispiel

Anstatt die Ladung vollständig aus einem gesunkenen Schiff auszuladen, macht der Schiffer das Schiff wieder flott, pumpt es aus, macht einige provisorische Reparaturen und setzt seine Reise fort, indem er die definitiven Reparaturen aufschiebt. In diesem Fall wäre es offenkundig ungerecht, die Kosten der provisorischen Reparaturen dem Schiffer anzulasten. Da er die hohen Kosten der Ausladung, die in Havarie-Grosse zulässig sind (Regel XXI) eingespart hat, sollen ihm die Kosten vergütet werden, die ihm in diesem Zusammenhang entstanden sind. Dieses einfache und gerechte Prinzip bildet die Grundlage der Regel II.

Grenze der stellvertretenden Kosten

Die Regel stellt klar heraus, dass für die stellvertretenden Kosten als obere Grenze die Summe zugelassen wird, welche die echte Massnahme der Havarie-Grosse in Anspruch genommen hätte, aber in diesem Falle erspart wurde. Wenn die Summe der der Gemeinschaft ersparten Beträge überschritten wird, dann werden die Mehrkosten von demjenigen getragen, der sie aufgewendet hat.

Die Netto-Kosten

Der zweite Abschnitt der Regel gibt eine Definition, der "Netto-Kosten" und erklärt, dass nur die "Extra-Kosten" als stellvertretende Kosten betrachtet werden können. Es ist klar, dass die normalen Kosten der Reise nicht in Havarie-Grosse belastet werden können, weder durch Anwendung der Regel I, noch indirekt über das Prinzip der stellvertretenden Kosten.

Einschränkung der Kosten

Die Regel betrifft nur die Kosten. Somit kommen Beschädigungen und Verluste, die erlitten werden, um eine Havarie-Grosse zu vermeiden, nicht in Betracht. Um die durch die stellvertretenden Massnahmen entstandenen Einsparungen zu berechnen, muss man die materiellen Schäden, die in Havarie-Grosse hätten verrechnet werden können, ausser Betracht lassen. Wenn also der Schiffer seine Reise mit einer beschädigten Maschine fortsetzt, anstatt diese in einem Nothafen reparieren zu lassen und dann einen Folgeschaden verursacht, wird dieser nicht als Havarie-Grosse betrachtet. Es handelt sich hier um eine unbillige, jedoch aus der Befürchtung resultierende Einschränkung, das Gebiet der Havarie-Grosse nicht durch Hypothesen zu erweitern, die zwar annehmbar sind, aber derartig spezielle Umstände hervorheben, so dass sie in die Regeln nicht aufgenommen werden können.

Weiterbeförderung usw.

In der Seeschifffahrt werden stellvertretende Kosten laufend aufgewendet. Die hauptsächlichsten Fälle sind: die provisorische Reparatur, die Weiterbeförderung der Ladung mit einem anderen Schiff, das Schleppen des beschädigten Schiffes zu seinem Bestimmungshafen. In allen diesen Fällen sind es namentlich die erheblichen Aufenthaltskosten in einem Nothafen, welche durch die getroffenen Massnahmen erspart werden. Bei diesen Kosten handelt es sich in erster Linie um die Löhne und die Unterhaltskosten für die Besatzung, die Lösch- und Lagerungskosten sowie die Kosten für die Wiedereinladung der Ladung, wenn die Reparaturen des Schiffes eine solche Löschung notwendig machen. Daraus ergibt sich, dass der ersparte Betrag erheblich sein kann, was die Zulassung der ganzen oder eines grossen Teils der stellvertretenden Kosten in Havarie-Grosse rechtfertigt.

In der Rheinschifffahrt hingegen sind die Kosten im Fall eines Aufenthalts des Schiffes in einem Nothafen in Havarie-Grosse nur beschränkt zulässig: Regel XXIV bestimmt, dass nur die Kosten des Ein- und Auslaufens, die Schleppkosten, die Hafengebühren und die Bewachungskosten des beladenen Schiffes in Havarie-Grosse zugelassen werden und schliesst die Havarie-Grosse für die Kosten der Besatzung und die während der Reparatur des Schiffes notwendige Einlagerung der Ladung aus. Wenn nach dem Anlaufen eines Nothafens die Gefahr für Schiff und Ladung beseitigt ist, können demnach Kosten für provisorische Reparaturen, Weiterbeförderung oder das Schleppen des Schiffes nicht mehr als beträchtliche Einsparungen im Rahmen der Havarie-Grosse gelten und können nur in beschränkter Masse als stellvertretende Kosten ersetzt werden.

Wenn jedoch eine Klausel im Konnossement den Frachtführer berechtigt, die Reise nach der Löschung im Nothafen für beendet zu erklären, und er dadurch imstande ist, die Ladungsinteressenten mit diesen gesamten Weiterbeförderungskosten zu belasten, wird eine Verteilung gemäss den Normen der Havarie-Grosse oft akzeptiert, was dem besseren Rechtsgedanken entspricht.

Regel III Einfluss des Verschuldens

Die Pflicht zur Havarie-Grosse beizutragen, besteht auch dann, wenn das Ereignis, welches zum Opfer oder zu den Kosten Anlass gegeben hat, auf das Verschulden eines der Beteiligten zurückzuführen ist. Dies soll jedoch eventuelle Rechtsansprüche oder deren Abwehr nicht präjudizieren, die möglicherweise nach den gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen gegen oder für diesen Beteiligten wegen solchen Verschuldens offenstehen.

Die Fassung dieser Regel ist durch den Text der Regel D der York Antwerp Rules beeinflusst. Das in ihr zum Ausdruck gebrachte Prinzip ist auch in Paragraph 79 BSG enthalten, obwohl gemäss diesem Paragraphen die Havarie-Grosse nicht zugunsten desjenigen zugelassen wird, der die Gefahr hervorgerufen hat.

Verschulden und Havarie-Grosse

Regel III sieht vor, dass erbrachte Opfer und aufgewendete Kosten auch dann zu einer Regulierung in Havarie-Grosse Anlass geben, wenn die Gefahr durch eine der am Unternehmen beteiligten Parteien hervorgerufen wurde. Auf den ersten Blick mag eine solche Verfügung überraschend wirken: so scheint es ungerecht, dass der Schiffsführer, durch dessen Verschulden das Schiff festgelaufen ist, für sich die Vergünstigung der Regulierung in Havarie-Grosse in Anspruch nimmt. Aber man darf nicht vergessen, dass die Havarie-Grosse im See- und Flussrecht eingeführt wurde, um denjenigen zu entschädigen, der zum gemeinsamen Wohl von Schiff und Ladung Opfer erbracht hat, ohne dass untersucht wird, ob diese Opfer nicht vielleicht durch eine fehlerhafte Handlung einer der beteiligten Parteien verursacht worden sind. Im übrigen muss man daran erinnern, dass der fehlerhaft Handelnde, in diesem Fall der Schiffsführer, sich in der Regel entweder auf eine gesetzliche Bestimmung oder auf eine ordnungsgemäss im Transportvertrag enthaltene Klausel berufen kann, welche ihn von jeglicher Haftpflicht befreien könnte. Das ist beispielsweise der Fall, wenn durch das Verschulden des Schiffsführers die Ladung ganz verloren gegangen ist. Es wäre unlogisch, wenn die zur Vermeidung eines Totalverlustes aufgewendeten Kosten zu Lasten des schuldhaft handelnden Schiffsführers gingen, während der Totalverlust ihm nicht zur Last gelegt werden kann. Auch für den Fall, dass der Schiffsführer zwar haftbar, aber nicht in der Lage wäre, das geschuldete Geld zu bezahlen, wäre es ungerecht, den zur gemeinsamen Rettung verursachten Schaden durch die Geschädigten alleine tragen zu lassen. Es ist somit vernünftig und gerecht, der geschädigten Partei zu ermöglichen, die Reparatur ihres Schadens, ganz oder teilweise, durch das Verfahren der Havarie-Grosse vergütet zu bekommen.

Rückgriff gegen die schuldige Partei

Es ist jedoch auch wichtig, dass der fehlerhaft Handelnde nicht von der Verantwortung entlastet wird, die er normalerweise tragen muss. Regel III genügt diesen beiden Forderungen, denn sie schreibt einerseits vor, dass der Ursprung der Gefahr ohne Einfluss auf den Charakter der Havarie-Grosse der zum gemeinsamen Wohl ergriffenen Massnahmen ist und andererseits, dass es im Rahmen und Umfang der gesetzlichen Bestimmungen oder vertraglichen Vereinbarungen des Transportvertrages immer möglich ist, auf den Verursacher des Schadens zurückzugreifen.

Regel IV Ausschlüsse

1. Verluste, Schäden oder Kosten, die durch Verzögerung während oder nach der Reise entstanden sind, wie Nutzungsverluste, und alle mittelbaren Schäden irgendwelcher Art, wie Kursverluste, werden in Havarie-Grosse nicht vergütet.

2. In keinem Fall sind in Havarie-Grosse Verluste, Schäden oder Kosten im Zusammenhang mit Wasserhaushalt- oder Umweltschäden zu vergüten, insbesondere nicht die Kosten der Beseitigung solcher Schäden. Es sind jedoch Kosten zur Abwendung oder Minderung von Wasserhaushalt- oder Umweltschäden zu vergüten, wenn sie als Voraussetzung zu einer Havarie-Grosse-Massnahme aufgewendet worden sind.

Absatz 1

Kausalzusammenhang

Der Fall der Havarie-Grosse kann eine ganze Reihe miteinander verbundener Folgen nach sich ziehen. Die Schwierigkeit besteht darin, den Umfang der kausalen Kette zu bestimmen und festzusetzen. Generationen von Rechtsgelehrten haben sich bemüht, den juristischen Begriff des kausalen Zusammenhanges zu definieren, aber das Resultat ihrer Arbeiten ist nach wie vor Gegenstand von Meinungsverschiedenheiten. In Anbetracht dieser Tatsache haben die Verfasser der Rheinregeln IVR 1979, jetzt die Havarie-Grosse Regeln IVR Fassung 2003 nicht versucht eine Definition zu geben, sondern haben es bevorzugt, lediglich zu bestimmen, dass einerseits durch Verzögerung verursachte Schäden - sei es vor oder nach der Reise - und andererseits alle anderweitigen, indirekten Schäden von der Havarie-Grosse ausgeschlossen sind (Vergleich Regel C der York-Antwerpener Regeln).

Allerdings sind auf diese Weise die Probleme nicht gelöst, zumal der Begriff der indirekten Schäden nicht genau abzugrenzen ist.

Verzögerung

Tatsächlich können bestimmte Schäden durch eine Verzögerung entstanden sein, z.B. die Annullierung von Kauf- oder Frachtverträgen sowie die Reduzierung von Verkaufspreisen etc. Hierbei handelt es sich jedoch nur um vom Zufall abhängige Umstände und gerade aufgrund des schwer zu bestimmenden Charakters solcher Schäden schliesst Regel IV die Verrechnung dieser indirekten Schäden von der Havarie-Grosse aus. Man muss hier festhalten, dass die Havarie-Grosse einen unmittelbaren und tatsächlichen Schaden voraussetzt. Regel IV enthält ein weiteres Beispiel. Wenn am Schiff bestimmte Sachschäden repariert werden müssen, die in Havarie-Grosse zugelassen sind, so werden die Kosten dieser Reparatur dem Schiffer in der Dispache gutgeschrieben. Dieses gilt jedoch nicht für den vom Schiffsführer erlittenen Verlust, weil er während der Dauer der notwendigen Reparaturarbeiten sein Schiff nicht einsetzen konnte. Das dadurch bedingte Stilliegen ist und bleibt eine besondere Havarie.

Mittelbarer Schaden

Absatz 1 gibt demnach selbst ein Beispiel eines mittelbaren Schadens: die Kursdifferenz, d.h. der kommerzielle Schaden, der sich aus der Verzögerung ergibt und seinen Ursprung in der Stilllegung des Schiffes hat. Der ausschlaggebende Grund, der an und für sich schon den Ausschluss von indirekten Schäden wie Verzögerung, Stilliegen, Lieferverzögerung und Kursverlust von der Havarie-Grosse rechtfertigt, ist der, dass es in den meisten Fällen sehr schwierig ist, den genauen Betrag des erlittenen Schadens zu errechnen. Gerade der ungewisse Charakter solcher Schäden spricht gegen die Zulassung in Havarie-Grosse.

Absatz 2

Wasserhaushalt- und Umweltschäden

Im Anschluss an die Änderung in Regel C der York-Antwerp Rules, die 1994 vorgenommen wurde, wird nun auch in einem neuen Absatz 2 der Regel IV der Rheinregeln IVR in der Fassung 2003, jetzt die Havarie-Grosse Regeln IVR in der Fassung 1996 die Vergütung aller Wasserhaushalt- oder Umweltschäden in Havarie-Grosse ausgeschlossen. Dieser Ausschluss ist die Konsequenz der allgemeinen Auffassung, dass Vergütung von Wasserhaushalt- oder Umweltschäden in Havarie-Grosse den Umfang der Havarie-Grosse zu weit ausdehnen würde. Ausserdem würden Kasko- und Ladungsversicherer - zu deren Lasten die Havarie-Grosse-Beiträge im allgemeinen gehen über die Havarie-Grosse Risiken zu tragen bekommen, deren Deckung nie in ihrer Absicht lag. Unter Regel IV in der bisherigen Fassung fielen jedoch alle Verluste, Schäden und Kosten, die als direkte Folge von Havarie-Grosse-Massnahmen aufgewendet wurden, also auch Wasserhaushalt- und Umweltschäden. Aus diesem Grunde war ein Ausschluss von Wasserhaushalt- und Umweltschäden in Havarie-Grosse erforderlich, und zwar auch dann, wenn

diese als direkte Folge einer Havarie-Grosse-Massnahme entstanden sind. Diesem Erfordernis wird nun in Absatz 2 von Regel IV Rechnung getragen. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass mit dem Ausschluss von Verlusten, Schäden und Kosten auch jegliche Haftung für Wasserhaushalt- und Umweltschäden gemeint ist.

Wenn jedoch, um eine Havarie-Grosse-Massnahme zu ermöglichen (z.B. das Bergen oder Flottziehen eines Schiffes), bestimmte Massnahmen getroffen werden müssen, um Wasserhaushalt- oder Umweltschäden zu vermeiden oder zu verringern, dann werden die Kosten dieser Massnahmen in Havarie-Grosse vergütet. Diese Bestimmung, diese Ausnahme der Ausschlüsse, stimmt mit Regel XI York-Antwerp Rules 1994 überein.

Regel V **Beweislast**

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

Beweislast

Diese Regel, die fast wörtlich den Text des ersten Absatzes der Regel E der York Antwerp Rules 1994 wiedergibt, ist theoretisch überflüssig. Sie wurde jedoch zu Recht übernommen, da sie die Partei bestimmt, welcher die Beweislast obliegt. Diese Beweislast obliegt demjenigen, von dem die Zulassung der Vergütung in Havarie-Grosse beantragt wird. Diese Regel wird dem Dispacheur sehr nützlich sein, wenn Entschädigungen verlangt werden, deren Berechtigung nicht unbedingt erwiesen ist. Regel XIII nennt die geeigneten Mittel, die den Beteiligten zur Verfügung stehen, ihre Zulassungsanträge zu begründen.

Regel VI **Vergütungen-Schiff**

1. Der Betrag der in Havarie-Grosse zu vergütenden Sachschäden wird durch eine Expertise gemäss Regel XIII ermittelt.
2. Von den zur Vergütung in Havarie-Grosse anerkannten Beträgen sollen folgende Abzüge "neu für alt" gemacht werden:
 - 1/5 auf erneuerte Teile an Schiffen, Motoren, Maschinen oder Kesseln vom ersten bis fünften Betriebsjahr;
 - 1/4 auf erneuerte Teile an Schiffen, Motoren, Maschinen oder Kesseln vom sechsten bis zehnten Betriebsjahr;
 - 1/3 auf erneuerte Teile an Schiffen, Motoren, Maschinen oder Kesseln ab dem elften Betriebsjahr;Kein Abzug für Anker und Ankerketten.
Kein Abzug bei Kosten für vorläufige Reparaturen und für Erneuerungen an Schiffen, Motoren, Maschinen oder Kesseln, die am Tage des Unfalles weniger als ein Jahr in Betrieb waren.
3. Schleppstränge und Koppeldrähte werden mit dem Zeitwert vergütet.
4. Die Abzüge sollen lediglich von den Kosten des Neumaterials oder Teilen gemacht werden, wenn diese fertiggestellt und für den Einbau in das Schiff vorbereitet sind.

5. Wenn ein Schiff flott ist, wird keine Vergütung in Havarie-Grosse gewährt für Verlust oder Schäden, verursacht durch den Gebrauch eines oder mehrerer Anker.

Expertise-Bericht

Absatz 1

Der erste Absatz dieser Regel erinnert an das schon im BSG Paragraph 85 jo. Paragraph 709 HGB (Deutsches Handelsgesetzbuch) enthaltene Prinzip, wonach der in Havarie-Grosse zugelassene Betrag für Sachschäden durch eine Expertise festzusetzen ist. In dieser Hinsicht muss die Regel als erste Anwendung der Regel V betrachtet werden. Demnach gilt als einziger, zulässiger Beweis für Sachschäden die Expertise. Jedes andere Beweismittel ist ausgeschlossen, sogar der Zeugenbeweis, auch wenn dieser von einer der nationalen Gesetzgebungen zugelassen wäre.

Vermittlung des Dispatcheurs

In der Praxis bleibt aber die Möglichkeit offen, zu beweisen, dass die tatsächlichen Reparaturkosten nicht mit den im Experten-Gutachten festgestellten Kosten übereinstimmen. In diesem Fall ist es Sache des Dispatcheurs, alle ihm zugänglichen Informationen zu sammeln, um sich daraus ein Bild zu machen und diejenigen Berichtigungen vorzunehmen, die ihm notwendig erscheinen. Er darf jedoch nicht zu weit vom Experten-Gutachten abweichen, das ja gemäss vorliegender Regel die Grundlage der Berechnungen sein soll.

Absatz 2 und 3

Abzüge 'neu für alt'

Diese Absätze der Regel VI nennen die Abzüge, die zur Festsetzung des Unterschiedes zwischen 'neu und alt' zu berücksichtigen sind. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es oft schwer ist, den Mehrwert oder Minderwert genau zu berechnen und dass es nicht zweckmässig ist, den Experten alleine die Berechnung der anzuwendenden Abzüge zu überlassen.

System der festen Abzüge

Die Verfasser der Rheinregeln IVR 1979, jetzt Havarie-Grosse Regeln IVR haben hier nach dem Vorbild der York Antwerp Rules (Regel XIII) ein System der festen Abzüge zur Anwendung gebracht.

Anker und Ankerketten

Da die Lebensdauer der Anker fast unbegrenzt ist, bringt deren Erneuerung für den Schiffer keinesfalls Vorteile. Die Regel sieht deshalb auch keinen Abzug vor (Paragraph 85 BSG jo. Paragraph 710 HGB). Was die Ankerketten betrifft, läuft es fast auf dasselbe hinaus und aus Gründen der Übereinstimmung und Einfachheit folgt man hier den York Antwerp Rules und nicht Paragraph 85 BSG jo. Paragraph 710 HGB: die integralen Kosten der Erneuerung sind zulässig.

Schleppstränge

Im Absatz 3 folgt die Regel der Praxis der Experten, die in ihren Berichten immer den Zeitwert der Schleppstränge angeben. Es ist deshalb hier nicht notwendig, einen festen Abzug anzugeben.

Absatz 4

Eigentlicher Wert

Absatz 4 betrifft eine Frage, die in der Vergangenheit einige Schwierigkeiten verursacht hat. Es wird bestimmt, dass der Abzug 'neu für alt' auf der Basis des tatsächlichen Wertes der zu ersetzenden Gegenstände berechnet wird. Zusätzliche Nebenkosten wie z.B. Miete eines Trockendocks, Bugsierkosten, Demontage des Motors und das Abnehmen von Schiffsplatten, sind nicht zu berücksichtigen.

Alle diese Kosten sind zwar notwendig, um die Wiederherstellung des Schiffes zu gewährleisten, erhöhen aber im allgemeinen den Wert des Schiffes nicht (Contra: Paragraph 85 BSG jo. Paragraph 710 HGB). Der Text 'Anweisung zur Festsetzung der tatsächlichen Werte' ist in Regel XIII der York Antwerp Rules zu finden.

Absatz 5

Werfen des Ankers

Wie in Regel I unter 'Aussergewöhnliche Umstände' erklärt, muss ein Opfer als Massnahme der Havarie-Grosse laut Regel I unter aussergewöhnlichen Umständen erfolgen. Es handelt sich somit bei einer normalen Betriebsmassnahme niemals um eine Handlung der Havarie-Grosse für das Schiff. Hier hat der Gebrauch des Ankers ein Problem geschaffen. Im allgemeinen ist das Überbordwerfen des Ankers eine normale Massnahme in der Schifffahrt, um das Schiff anzuhalten oder an einem bestimmten Platz festzulegen. Andererseits handelt es sich bestimmt um aussergewöhnliche Umstände, wenn ein Anker geopfert wird, um das Schiff wieder flott zu machen. Um hier alle Zweifel aus dem Weg zu räumen, bestimmt diese Regel, dass der Verlust eines Ankers bei einem Schiff, das flott ist, niemals als Massnahme der Havarie-Grosse angesehen werden kann. Folglich können weder die am Anker selbst oder seinen Ketten, noch die am Schiffsrumpf oder anderswo durch das Auswerfen des Ankers verursachten Beschädigungen in Havarie-Grosse zugelassen werden, sofern das Schiff zur Zeit des Auswerfens flott ist.

Regel VII Vergütungen-Ladung

1. Der für Beschädigungen oder Verlust an geopferten Gütern in Havarie-Grosse zu vergütende Betrag soll dem Schaden gleichkommen, den der Eigentümer der Güter durch das Opfer erlitten hat, berechnet aufgrund des CIF-Wertes am letzten Löschtage des Schiffes oder am Ende der Reise, sofern diese an einem anderen Ort als dem ursprünglichen Bestimmungsort endet.

2. Werden so beschädigte Güter verkauft, und ist der Betrag des Schadens nicht in anderer Weise festgestellt worden, so ist der in Havarie-Grosse zu vergütende Verlust gleich dem Unterschied zwischen dem Netto-Verkaufserlös und den nach Abs. 1 berechneten Werten gleicher Güter in gesundem Zustand.

Absatz 1

Objektive Elemente

Der Inhalt dieser Regel stellt einen Grundsatz dar, den alle die Havarie-Grosse betreffenden Gesetzgebungen gemein haben. Die Ladungsbeteiligten müssen für den durch das Opfer der Güter entstandenen Verlust entschädigt werden. Die Beurteilung dieses Verlustes soll so objektiv wie möglich sein. Der in Betracht kommende Wert darf nicht durch mehr oder weniger glückliche Spekulationen beeinflusst werden. Ebenso ist von Bedeutung, dass alle persönlichen Umstände des Eigentümers der Ware unberücksichtigt bleiben.

CIF-Wert

In der ursprünglichen Fassung dieser Regel von 1956 hat man versucht, diese notwendige Objektivität zu erreichen, indem man sich für die Berechnung des Verlustes auf den Marktpreis der Güter basiert hat. Theoretisch ist das richtig, da es der Marktpreis ist, der für einen Empfänger der Güter auf dem Spiel steht. Jedoch hat dieses Kriterium in der Praxis zu Schwierigkeiten geführt. Einerseits besteht nicht für alle Güter ein echter Markt, eine Warenbörse oder eine andere Möglichkeit der Preisermittlung. Andererseits war es - falls die Basisangaben eingeholt werden konnten - nicht immer einfach, diese richtig zu interpretieren. Ausserdem müssen vom Marktwert wiederum alle Kosten abgezogen werden, die dem Antragsteller auch unter normalen Umständen entstanden wären, hätte er seine Ware verkaufen können, die er aber aufgrund des erbrachten Opfers schliesslich eingespart hat. Derartige Kosten wären z.B. Lösch- und Transportkosten sowie Einfuhrzölle usw. (siehe Paragraph 85 BSG jo. Paragraphen 711/714 HGB). Um diese Schwierigkeiten zu vermeiden, wurden die York Antwerp Rules 1974, (Regeln XVI und XVII) dahingehend verbessert, dass sich die Berechnungen gründen 'auf der Basis des beglaubigten Preises laut der dem Empfänger übermittelten Handelsfaktura oder, in Ermangelung einer solchen Faktura, auf den Verschiffungswert'. In der Praxis ist diese Regel schwerlich anzuwenden, da der Fakturwert von Käufer zu Käufer wechselt und die Käufer

nicht immer bereit sind, die Faktura vorzulegen. Um die so entstandenen Unsicherheiten zu beseitigen und doch zu einem festen, versicherbaren Wert zu kommen, der für alle Beteiligten gleich und somit als objektiv zu bezeichnen ist, wird laut Regel VII als Basis der CIF-Wert angenommen, ein Begriff, der so bekannt ist, dass man hofft, hiermit die grössten Schwierigkeiten zu vermeiden. Um den Betrag der Vergütung genau zu bestimmen, müssen vom Verlustbetrag die quantitative oder qualitative Wertminderung, die bestimmte Güter normalerweise erleiden können, abgezogen werden. Dieses gilt ebenso für die Wertminderung, die im Anschluss an die Havarie-Grosse auf der Weiterfahrt durch ein späteres Ereignis eingetreten sein kann und den Wert der teilweise oder ganz geopfert Güter beeinflusst. Hier ist unter anderem der normalerweise auftretende Gewichtsschwund zu nennen. Analog wird die Vergütung für Güter, die zum Zeitpunkt des Überbordwerfens schon beschädigt waren, nach dem Wert berechnet, den die Ware in ihrem jetzigen, beschädigten Zustand am Bestimmungsort gehabt hätte (Paragraph 85 BSG jo. Paragraph 713 HGB).

Absatz 2

Verkauf der Ware

Der zweite Absatz dieser Regel entspricht dem zweiten Absatz der Regel XVI der York Antwerp Rules. Wurden Güter aufgrund einer Massnahme der Havarie-Grosse beschädigt, so ergibt sich die Berechnung des durch das Opfer entstandenen Verlustes aus dem Vergleich des tatsächlichen Netto-Verkaufserlöses mit dem Erlös, den die Ware bei Ankunft im Bestimmungshafen erzielt hätte, wäre sie unbeschädigt verkauft worden. Auch hier ist es nicht unbedingt der Wert der Güter in normalem Zustand, der in Betracht kommt. Es ist möglich, dass die Ware unabgänglich von der Massnahme der Havarie-Grosse beschädigt wurde. In diesem Fall muss der Netto-Verkaufserlös mit dem Wert der Ware in beschädigtem Zustand verglichen werden.

Regel VIII Vergütungen-Fracht

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

Art und Weise der Frachtzahlung

Es muss auf eine grundsätzlich unterschiedliche Art und Weise der Frachtzahlung an den Frachtführer hingewiesen werden. Gemäss den Bestimmungen im Transportvertrag ist die Fracht:

- entweder 'unter allen Umständen verdient' und in diesem Fall ist die Fracht zahlbar, was immer auch das Schicksal der Ware während der Reise sein mag;
- oder 'zahlbar bei getreulicher Auslieferung', d.h. die Fracht ist nur zahlbar bei tatsächlicher Auslieferung der Ware.

Unter allen Umständen verdiente Fracht

Im ersten Fall entspricht die für die geopferte Ware schuldige Vergütung dem Wert derselben, einschliesslich des Betrages der bezahlten Fracht. Die Fracht stellt einen Verlust dar, da hierfür kein Dienst geleistet wurde. Gemäss Regel VII entspricht diese Vergütung dem Verlust, der den Wareneigentümer trifft. Diese Lösung ist durchaus gerecht, da er die Fracht bezahlt hat, ohne dafür die für ihn bestimmten aber geopfert Güter zu erhalten. Demzufolge besteht auch hier kein Grund, jene Kosten abzuziehen, die vorab zum 'Verdienen' der Fracht nötig wären, denn die Fracht ist in jedem Falle zu bezahlen.

Bei Auslieferung zahlbare Fracht

Im zweiten Fall erhält der Schiffsführer überhaupt keine Fracht, sobald die Ware geopfert wird. Das erbrachte Opfer beraubt ihn also der entsprechenden Fracht. Dieser Verlust wird deshalb zugunsten des Frachtführers in Havarie-Grosse zugelassen. In der Theorie ist es nicht der Betrag der Brutto-Fracht, der in Havarie-Grosse verrechnet werden sollte, sondern lediglich die Netto-Fracht. Dies ist der Betrag der Brutto-Fracht nach Abzug jener Kosten, die der Frachtführer normalerweise hätte aufbringen müssen, um den Frachtbetrag zu verdienen, z.B.: Lotsengelder,

Schleusengebühren, Kosten für Löschen, Sortieren, Zuteilen und Auszählen der Kolli. In der Praxis hat sich gezeigt, dass es nahezu unmöglich ist, jene abzüglichen Kosten zu ermitteln, die nach dem Zeitpunkt des Eintritts der Havarie-Grosse noch entstanden wären, um die Fracht zu verdienen. Ausserdem würde dieses nur zu geringen Abzügen führen. Es ist daher zur Vereinfachung der Abwicklung der Havarie-Grosse gemäss Regel VIII zulässig, die Brutto-Fracht ohne jegliche Abzüge zu vergüten (Paragraph 85 BSG jo. Paragraph 715 HGB).

Regel IX Vergütungen-Zinsen

Die in Havarie-Grosse vergüteten Beträge werden verzinst und zwar vom Zeitpunkt an, in dem sie ausgegeben worden sind, oder vom Zeitpunkt an, in dem der Anspruchsberechtigte das geopferte Gut hätte erhalten sollen oder es tatsächlich erhalten hat, bis drei Monate nach dem Datum der Dispache. Der Zinssatz wird jährlich vom Verwaltungsrat der IVR ausgehend vom Euribor-Zinssatz festgestellt. Dieser Zinssatz gilt dann für das folgende Kalenderjahr.

Gründe für die Berechnung von Zinsen

Würde man in Havarie-Grosse nur den genauen Betrag der Verluste, Beschädigungen oder Kosten berücksichtigen, die den Geschädigten durch den Fall der Havarie-Grosse entstanden sind, so wäre die Entschädigung nicht gerecht. Sie müssen doch die Aufmachung der Dispache sowie ihre Prüfung abwarten, um den ihnen zustehenden Betrag ausgezahlt zu erhalten. So kommt es oft vor, dass die Dispache aus verschiedenen Gründen erst lange nach der Beendigung der Reise aufgemacht und abgerechnet werden kann. Hierbei handelt es sich um beträchtliche Mittel, über die die Beteiligten nicht mehr verfügen können. Darum ist es nur gerecht, zu bestimmen, dass jeder in Havarie-Grosse zu vergütende Betrag von dem Tage an verzinst wird, an dem der Beteiligte den Verlust tatsächlich erlitten oder Kosten bezahlt hat, bis zu dem Zeitpunkt, wo dies für erlittene Schäden oder gemachte Aufwendungen geschieht.

Beginn und Ende der Zinsberechnung

Regel IX legt genau fest, dass der Beginn der Verzinsung für Ausgaben bzw. aufgewendete Kosten jenes Datum ist, an dem die Kosten entrichtet wurden. Bei Verlust bzw. Beschädigungen von Gütern tritt die Verzinsung zu dem Zeitpunkt ein, an dem die inzwischen geopferten Güter dem Empfänger ausgeliefert worden wären. Die Verzinsung endet am Tage, an dem der Beteiligte entschädigt wird: gemäss Regel IX ist die drei Monate nach Aufmachung der Dispache.

Zinssatz

Der Zinssatz wird jährlich vom Verwaltungsrat der IVR für das kommende Kalenderjahr festgestellt. Es wird dabei vom Euribor Zinssatz ausgegangen, damit die Zinsen flexibel und marktconform sind.

Zinsgläubiger

Die in Havarie-Grosse bewilligten Zinsen werden demjenigen gutgeschrieben, der Verluste erlitten oder die Ausgaben bezahlt hat. Der Zinsbetrag wird zum Hauptbetrag hinzugezählt, und die Summe ergibt die Gesamtvergütung zugunsten der Berechtigten. Wenn eine der an der Havarie-Grosse beteiligten Parteien die Gegenpartei vor Ablauf der Verzinsung entschädigt, so wird dieser letzteren der noch verbleibende Zinsbetrag gutgeschrieben. Wenn beispielsweise Vorschusszahlungen aus dem Sonderkonto der Ladungsbeiträge gemäss Regel XVII gemacht werden, so müssen die Zinsen diesem Sonderkonto gutgeschrieben werden, und zwar ab dem Tage der Vorschusszahlung (York Antwerp Rules, XXI, Absatz 1).

Regel X
Vergütungen-Expertisekosten etc.

In Havarie-Grosse werden ebenfalls vergütet die Kosten der für die Aufmachung der Dispache nötigen Expertisen und Nachforschungen, sowie die Kosten und Gebühren des Dispatcheurs und der IVR.

Alle Kosten, die zur Abwicklung der Havarie-Grosse notwendig sind, müssen in Havarie-Grosse zugelassen werden. Sie sind im Interesse aller Parteien aufgewendet worden und müssen daher von diesen getragen werden und zwar im Verhältnis zu deren im Risiko stehenden Beitragswerten (Paragraph 84 BSG).

Regel XI
Vergütungen-Währungen

Die Auslagen werden in der Währung vergütet, in der sie bezahlt worden sind. Sofern es der Frachtführer im Verpflichtungsschein (Revers) verlangt, ist ihm der Gegenwert in seiner Landeswährung zu vergüten.

Die Vergütungen für die Ladung werden in der Währung berechnet, die am Ort, wo die Reise endet, und am Tage ihrer Beendigung Gültigkeit hat. Die Berechnung der Beitragswerte soll zum Kurs am Tage der Beendigung der Reise vorgenommen werden.

Grundsatz

Selten sind alle an einem Rheintransport Beteiligten derselben Nationalität. Die Frage, in welcher Währung Verluste und Ausgaben zu vergüten sind, ergibt sich bei der Ermittlung des Gesamtumfanges der Abrechnung. Um diese schwierige Frage zu lösen, muss man auf das Grundprinzip der Havarie-Grosse zurückgehen, nachdem jeder Beteiligte - vorbehaltlich seines eigenen Anteiles an der Havarie-Grosse - in der Weise entschädigt werden soll, dass er wieder in die gleiche finanzielle Lage versetzt wird, als ob er das Opfer oder den Schaden nicht erlitten hätte.

Darum bestimmt Regel XI, dass Aufwendungen in der Währung vergütet werden, in der sie ausgelegt wurden. Dieses würde aber dazu führen, dass die in unterschiedlichen Währungen aufgemachten Dispachen die Arbeit der Dispatcheure erheblich erschwert. Es hat sich daher entwickelt, die Praxis, dass die in Havarie-Grosse zu vergütenden Ausgaben in der nationalen Währung des Frachtführers vergütet werden, der der Kurs zugrunde gelegt wird, der am Tage der Auszahlung gültig ist.

Diese Praxis wird der Regel dementsprechend anerkannt, allerdings unter der Voraussetzung, dass der Frachtführer die Auszahlung der Vergütung in nationaler Währung im Revers verlangt. Allgemein wird diese Bedingung jedoch vernachlässigt und es ist zur Gewohnheit geworden, die Dispachen ohne jede Formalität in der Landeswährung des Frachtführers aufzumachen. Dies gilt sogar für Vergütungen bezüglich der Ladung und auch hier weicht die Praxis von der Regel XI ab. Dies ist der Fall, wenn die an der Ladung beteiligte Partei nicht dieselbe Nationalität besitzt wie der Frachtführer, und die Umrechnung zum Kurse und am Datum am Ende der Reise vorgenommen wird, denn erst zu diesem Zeitpunkt ist der Schaden entstanden.

Regel XII Beitragspflichtige Werte

1. Für den Beitragswert des Schiffes ist grundsätzlich massgebend der Wert, den es am Ende der Reise und in dem Zustand hat, in dem es sich dann befindet. Der Handelswert soll nur als Inhaltspunkt für die Bewertung dienen.
2. Für den Beitragswert der Ladung ist grundsätzlich massgebend der CIF-Wert, den sie am Ende der Reise und in dem Zustand hat, in dem sie sich zu diesem Zeitpunkt befindet. Der Beitragswert der während der Reise verkauften Ladung entspricht dem Netto-Verkaufserlös, der gegebenenfalls um gewährte Vergütungen in Havarie-Grosse erhöht wird.
3. Von den gemäss Ziffer 1 und 2 ermittelten Werten werden alle Kosten in Abzug gebracht, die nach dem zur Havarie-Grosse Anlass gebenden Ereignis bis zur Beendigung der ursprünglichen Reise entstanden sind. Eine dem Schiff zur Last fallende Sondervergütung gemäss Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über Bergung von 1989 darf jedoch nicht von dem gemäss Ziffer 1 ermittelten Wert abgezogen werden.
4. Zu den auf vorstehende Art ermittelten Werten werden die in Havarie-Grosse für Sachschäden vergüteten Beträge hinzugerechnet.
5. Postsachen, Mundvorräte, Reisegepäck, selbst wenn registriert, und die persönlichen Effekten tragen zur Havarie-Grosse nicht bei.
6. Soweit die gerettete Fracht für den Frachtführer in Risiko steht, trägt sie mit ihrem Bruttobetrag bei. Soweit unbezahlte Fracht in Havarie-Grosse vergütet wird, trägt sie mit dem Betrag dieser Vergütung bei.

Mit dieser umfangreichen Regel beabsichtigte man die Probleme zu lösen, die sich bei der Bestimmung der Beitragswerte ergeben, d.h. die Bestimmung der Werte, welche in Havarie-Grosse beizutragen haben.

Beitragspflichtige Werte

Die Verfasser der Rheinregeln IVR 1979, jetzt die Havarie-Grosse Regeln IVR, Fassung 2003 haben sich hierin an die allgemeine Praxis gehalten. Demnach wird die Havarie-Grosse zu Lasten der Interessenten von Schiff, Ladung und Fracht geregelt. Diese drei Elemente sind ein in den Regeln immer wiederkehrender Begriff.

Allgemeiner Grundsatz

Diese Regel erläutert die zur Festsetzung des Beitragswertes anzuwendende Rechnungsmethode bezüglich der drei beteiligten Parteien. Grundsätzlich gilt hierfür: der Beitragswert ist der noch verbleibende Wert des Interesses am Ort und zum Zeitpunkt der Beendigung der Reise, d.h. der durch die Massnahme der Havarie-Grosse gerettete Wert. Um diesen Wert zu ermitteln, muss man den Grundwert berücksichtigen, der aus Abs. 1, 2 und 6, Regel XII zu ersehen ist. Um jedoch diejenigen, die ihre Ware empfangen haben, mit denjenigen gleichzustellen, die statt dessen eine Vergütung in Havarie-Grosse erhalten, sollte der anteilige Betrag in Havarie-Grosse in gleichem Masse auf dem zu vergütenden Anteil wie auch auf der geretteten Ware lasten.

Nur dann ist gewährleistet, dass zwischen dem Anteil, der geopfert, aber in Havarie-Grosse vergütet, wurde und dem geretteten Anteil kein Unterschied besteht (Abs. 4).

Vorzunehmende Abzüge

Die Grundwerte der drei beitragenden Parteien stimmen nicht genau mit den durch die Massnahme der Havarie-Grosse geretteten Werte überein. Wenn z.B. die Fracht im Risiko des Frachtführers steht, würde der Empfänger bei Verlust der Ladung keine Fracht bezahlen müssen, und es ist somit nicht der CIF-Wert, der durch die Massnahme der Havarie-Grosse gerettet wurde, sondern dieser Wert abzüglich des Frachtanteils. Ein anderes Beispiel ergibt sich, wenn zwei aufeinanderfolgende Fälle der Havarie-Grosse vorliegen. Die an der zweiten Havarie-Grosse beteiligten

beitragspflichtigen Parteien brauchen den Beitrag zur zweiten Havarie-Grosse nicht zu bezahlen, wenn ihre Güter bei dem ersten Unfall verloren gingen. Um den Beitragswert für die erste Havarie-Grosse zu erhalten, muss man deshalb von dem Wert des Interesses am Ende der Reise den Beitrag zur zweiten Havarie-Grosse in Abzug bringen. Zur Ermittlung des richtigen Betrages der tatsächlich geretteten Werte müssen also von den Werten am Bestimmungsort alle Kosten in Abzug gebracht werden, die nach dem Fall der Havarie-Grosse zum Erhalt der Werte bis an den Bestimmungsort aufgebracht wurden. Diese Klausel ist in Absatz 3 festgelegt. In der Ausgabe 1996 der Rheinregeln IVR und in der Fassung 2003 der Havarie-Grosse Regeln IVR ist gemäss Regel XVII der York-Antwerp-Rules 1994 festgelegt, dass eine Sondervergütung zugunsten des Bergers gemäss Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über Bergung 1989 nicht vom Wert des Schiffes abgezogen werden darf. Im Kommentar zu Regel XXIII Absatz 4 ist erläutert, dass diese Sondervergütung nicht in Havarie-Grosse zugelassen ist; würde man den Betrag der Vergütung als "Kosten, die nach dem Ereignis bis zur Beendigung der ursprünglichen Reise entstanden sind" gemäss Absatz 3 der Regel XII vom Wert des Schiffes abziehen, dann würde der Ladungsanteil in Havarie-Grosse erhöht und die Bestimmung des zweiten Satzes von Absatz 4 der Regel XXIII damit frustriert werden.

Schiff

Die Erfahrung hat gezeigt, dass es nicht immer einfach ist den Beitragswert eines Schiffes festzustellen. Falls Parteien sich über diesen Wert nicht einigen können, wäre es empfehlenswert sich von einem unabhängigen und unparteilichen Sachverständigen beraten zu lassen.

Der Verkaufswert bietet keine genaue Berechnungsgrundlage. Dieser Wert kann tatsächlich sehr stark durch die Wirtschaftskonjunktur beeinflusst sein, insbesondere ist er sehr stark vom Frachtindex abhängig. Er kann daher nicht unbedingt als Beitragswert übernommen werden.

Aus diesem Grund beschränkt sich Regel XII darauf, festzustellen, dass der Verkaufswert nur als Anhaltspunkt dient, aber nicht ausschlaggebend sein kann.

Ladung

Bezüglich der Ladung enthält Abs. 2 eine Bestimmung, analog der, die soeben für das Schiff gegeben wurde.

Ausgehend vom tatsächlichen Wert der Ladung am Ende der Reise wird der Beitragswert errechnet. Wie in Regel VII erwähnt, muss dem Wert der CIF-Wert am Ende der Reise zugrunde gelegt werden. Das Datum, an dem die Reise beendet ist, ist der Tag, an dem die Entladung des Schiffes vollzogen wurde. Aus praktischen Gründen wird dabei nicht auf die einzelnen Löschdaten der verschiedenen an der Ladung beteiligten Parteien geachtet.

Der CIF-Wert enthält notwendigerweise den Betrag der Fracht. In der Rheinschiffahrt ist es üblich, dass die Fracht unter allen Umständen als verdient gilt, d.h. der Frachtbetrag ist dem Schiffsführer auch dann auszuführen, wenn die Fracht nicht am Bestimmungsort ausgeliefert wird. Wenn also der Frachtbetrag in jedem Fall fällig ist, wird der Frachtführer bezahlt, wie der Verlauf der Reise auch sein mag. Folglich wäre es ungerecht, den Frachtführer mit der Fracht, für die er kein Risiko trägt, beitragen zu lassen. Die Fracht steht im Risiko des Empfängers, sie wird somit auch nicht vom CIF-Wert abgezogen, und der Empfänger wird hierfür den Betragsanteil zahlen. Obwohl in der Rheinschiffahrt ein solcher Fall nur selten vorkommt, hat man aus Regel XVII der York Antwerp Rules wiederum die Bestimmung übernommen, dass der Beitragswert der während der Reise verkauften Ladung dem Netto-Verkaufserlös gleichzusetzen ist. Bei der wörtlichen Übernahme dieser Bestimmung hat man übersehen, dass der den Beitragswerten in Havarie-Grosse hinzugefügte Betrag des Netto-Verkaufserlöses eine doppelte Berechnung zur Folge haben könnte, was nun in Abs. 4 dieser Regel festgehalten wird.

Fracht

In den seltenen Fällen, in denen der Frachtführer das Risiko für die Fracht trägt, muss dieser hiermit auch anteilig zur Havarie-Grosse beitragen. Im übrigen gehört der Frachtwert zu den Kosten, die in Abzug gebracht werden, um den Beitragswert der Ladung festzustellen. Der Einfachheit halber ist in Abs. 6 festgehalten, dass die Fracht mit ihrem Bruttobetrag beiträgt. Die nach einer Massnahme der Havarie-Grosse von dem Frachtführer aufzubringenden Kosten, um die Fracht zu verdienen, werden also nicht in Abzug gebracht. (Im Falle einer weiteren Havarie-Grosse sollte jedoch ein gewisser Betrag abgezogen werden). Wird eine Ladung geopfert, deren Fracht zu Lasten des Frachtführers geht, so soll dieser in Havarie-Grosse durch Vergütung der Bruttofracht entschädigt werden (siehe Regel VIII). Die Übereinstimmung der Regeln XII und VIII wurde durch die Bestimmung erreicht, dass der Frachtführer in Höhe der erhaltenen Vergütung beizutragen hat.

Ausnahme

Abs. 5 dieser Regel bestimmt, dass Postsendungen, Mundvorräte, Reisegepäck und persönlicher Besitz nicht zur Havarie-Grosse beitragen müssen.

Regel XIII Schadensfeststellungen

1. In allen Fällen, in denen eine Vergütung in Havarie-Grosse beantragt wird, müssen Ursache, Natur und Umfang der Sachschäden wie folgt begründet werden:
 - a) Schäden an der Ladung sind schnellstens, wenn möglich schon bei der Ablieferung der beschädigten Güter durch einen Experten festzustellen. Der Kaskobeteiligte ist so rechtzeitig zu benachrichtigen, dass er sich an der Feststellung des Schadens beteiligen kann.
Geschieht dies nicht oder beantragt der Ladungsbeteiligte die Feststellung von Ladungsschäden nicht spätestens innerhalb von 8 Tagen nach der Ablieferung der Güter, so wird bis zum Beweis des Gegenteils die ordnungsgemässe Ablieferung der Güter angenommen.
 - b) Schäden am Schiff sind durch einen oder mehrere Experten sobald wie möglich nach dem Unfall, möglichst vor Antritt einer neuen Reise, festzustellen.
Die Ladungsbeteiligten, welche durch einen Vermerk im Revers zu unterrichten sind, können sich bei der Schadensfeststellung vertreten lassen.
2. Werden mehrere Experten hinzugezogen, und können sie sich nicht einigen, so ernennt der Präsident der Havarie-Kommission der IVR einen weiteren Experten, dessen Ansicht entscheidet.

Expertise: Beweisgrundlage

Das in dieser Regel formulierte Prinzip entspricht dem schon im Binnenschiffahrtsgesetz (Paragraph 85 jo Paragraph 709 und Paragraph 712 HGB) enthaltenen Grundsatz: jeder Antrag auf Zulassung in Havarie-Grosse muss durch eine Expertise belegt werden. Der Schadensbericht darf sich nicht darauf beschränken, nur die eigentlichen Opfer auszuzählen, sondern muss auch die Art, den Umfang und die Ursache der Schäden angeben. So sollte z.B. der Experte im Fall eines Feuers zwischen den Brand- und Löschschäden unterscheiden. Die Regel unterscheidet zwischen Schäden an der Ware und am Schiff, wobei jedoch für beide Parteien das gleiche, vorgeschriebene System der Expertise gilt. Die Erstellung der Expertise soll so schnell wie möglich erfolgen und beide beteiligten Parteien (Schiff und Ladung) müssen die Möglichkeit haben, sich daran zu beteiligen, um Einwände äussern zu können.

Ladung

Die an der Ladung beteiligten Parteien stehen nur einer einzigen Gegenpartei gegenüber, nämlich dem Schiffseigner, und dieser kann sich ohne Schwierigkeiten an der Expertise beteiligen. Der erste Satz in Abs. 1a, Regel XIII bestimmt, dass die Expertise so früh wie möglich nach Auslieferung der Güter stattfinden soll. Diese Verpflichtung wird im letzten Satz dieses Absatzes wiederum bedeutend abgeschwächt, indem es hier heisst, dass der Antrag auf Expertise innerhalb von 8 Tagen gestellt werden muss. Diese Frist von 8 Tagen bezieht sich nicht auf die Erstellung der Expertise selbst, sondern auf die Beantragung der Expertise. Die im letzten Satz dieses Absatzes genannte Folgerung, welche die ordnungsgemässe Ablieferung der Güter unterstellt, gilt also nicht für den Fall, dass die Expertise nicht innerhalb von 8 Tagen durchgeführt wird, sondern nur für den Fall, dass der Empfänger sich nicht einmal die Mühe gemacht hat, eine Expertise innerhalb dieser Frist zu beantragen. In Wirklichkeit entstehen aufgrund dieser Unterlassung keine schwerwiegenden Folgen. Der Anspruch des Eigentümers der Güter verfällt nicht, sondern es wird lediglich angenommen, dass die Waren in gutem Zustand abgeliefert wurden, bis das

Gegenteil bewiesen ist. In diesem Zusammenhang erinnern wir an den Grundsatz, der besagt, dass derjenige, der den Antrag auf Zulassung in Havarie-Grosse stellt, auch die Beweise hierfür erbringen muss. Ebenfalls bleibt auch die Beweislast, d.h. Begründung seiner Ansprüche, beim Antragsteller, ob nun eine Expertise durchgeführt wurde oder nicht. Man kann aber mit Sicherheit annehmen, dass der Dispatcheur nur in Ausnahmefällen bereit sein wird, Kosten oder Schäden zuzulassen, die nicht in einer nach Regel XIII aufgemachten Expertise erfasst sind, um so mehr wenn der Antragsteller die Bestimmungen der Regel nicht beachtet hat. Wenn der Frachtführer nicht vorschriftsgemäss aufgefordert wurde, sich an der Expertise zu beteiligen, so wird die Beweislast auch immer bei den Ladungsbeteiligten liegen. Es liegt auf der Hand, dass eine ohne das Mitwirken des Frachtführers vorgenommene Expertise viel weniger Beweiskraft besitzt, als eine, die in seiner Gegenwart erstellt wurde.

Schiff

Absatz 1b der Regel behandelt die für das Schiff erstellte Expertise. Auch hier muss die Expertise so bald wie möglich aufgemacht werden. Möglichst aber vor Antritt der nächsten Reise. In diesem Zusammenhang berücksichtigt die Regel Schwierigkeiten, die sich aus dem Betrieb des Schiffs ergeben und denen der Frachtführer ausgesetzt sein könnte. Es ist aber wichtig, zu beachten, dass die Ladungsbeteiligten unterrichtet werden, wenn Anträge auf Zulassung von Schiffsschäden in Havarie-Grosse gestellt werden. Die Regel legt fest, dass ein einfacher Vermerk im Revers genügt, und der Reeder nicht verpflichtet ist, alle Ladungsbeteiligten einzeln einzuladen. Wenn diese es wünschen, können sie an der Expertise teilnehmen und auch hier gilt wieder, dass eine kontradiktorische Expertise mehr Beweiskraft hat, als eine, die einseitig von den am Schiff Beteiligten aufgemacht wird.

Uneinigkeit der Experten

Für den - in der Praxis zwar seltenen - Fall, dass die Experten der beteiligten Parteien sich nicht einigen können, kann gemäss Regel XIII ein vom Präsidenten der Havarie-Kommission der IVR benannter Experte als Schiedsman in letzter Instanz den strittigen Fall entscheiden.

Regel XIV

Verpflichtung zur Lieferung aller erforderlichen Angaben

Die an der Havarie-Grosse Beteiligten haben dem Dispatcheur alle für die Aufmachung der Dispache erforderlichen Angaben und Unterlagen spätestens innerhalb von 6 Monaten nachdem der Dispatcheur diese Angaben angefordert hat, zu liefern.

Kommen sie dieser Verpflichtung nicht nach, so wird der Dispatcheur sich die Angaben verschaffen, die bis zum Beweis des Gegenteiles Gültigkeit haben werden.

Befugnisse des Dispatcheurs

Der Dispatcheur kann seine Aufgabe nur dann ordnungsgemäss erfüllen, wenn ihm alle erforderlichen Unterlagen und Auskünfte zur Verfügung stehen. (Siehe Paragraph 87 BSG.) Gemäss Regel E der York-Antwerp-Rules 1994 wurde in Ausgabe 1996 Rheinregeln IVR 1979, jetzt Havarie-Grosse Regeln IVR der Verpflichtung zur Lieferung aller anforderlichen Angaben ein Zeitlimit (6 Monate) gesetzt. Leider hat die Praxis gezeigt, dass es oftmals schwierig ist, diese Unterlagen wie auch Auskünfte zu erhalten. Um die Arbeit des Dispatcheurs zu unterstützen, ermächtigt Regel XIV ihn - falls einer der Beteiligten seiner Auskunftspflicht nicht nachkommt - zur eigenmächtigen Beschaffung der nötigen Informationen und zwar mit allen Mitteln. Dies geschieht auch im Interesse derjenigen, die ihren Verpflichtungen nachgekommen sind. Die Regel bestimmt ausdrücklich, dass die in Verzug geratene Partei dann beweisen muss, dass die eigenmächtig, vom Dispatcheur eingeholten und verwerteten Auskünfte unrichtig sind.

Regel XV **Aufmachung der Dispache**

Der Schiffer ist berechtigt und auf Verlangen eines Beteiligten verpflichtet, die Aufmachung der Dispache einem anerkannten Dispacheur zu übertragen.

Bestellung des Dispacheurs

In der am Rhein üblichen Praxis wird die Dispache entweder durch einen beruflichen Dispacheur oder - in den einfachen und weniger wichtigen Fällen - vom Reeder selbst oder seinem Versicherungsmakler aufgemacht. Regel XV ändert an dieser Praxis nichts. Sie behält aber jedem Beteiligten das Recht vor, die Bestellung eines qualifizierten Dispacheurs zu verlangen. Die Bestimmung konzentriert sich dabei auf die Fälle, in denen der Schiffsführer selbst die Dispache aufmachen könnte, aber aufgrund seiner möglicherweise unzureichenden, technischen und juristischen Fähigkeiten nicht in der Lage wäre, eine gültige und unparteiische Dispache zu erstellen. Auf diese Weise wird durch Regel XV sowohl die Qualität der Arbeit als auch deren Unparteilichkeit gewährleistet.

Regel XVI **Anfechtung der Dispache**

Alle aufgemachten Dispachen können der IVR zur Prüfung mit den hierzu erforderlichen Unterlagen vorgelegt werden. Diese Vorschrift bewirkt keinen Verzicht der Parteien auf ein gerichtliches oder schiedsgerichtliches Verfahren.

Beweiskraft der Dispache

Diese Regel entspricht der in der Rheinschifffahrt üblichen Praxis, nach der alle Dispachen vor ihrer endgültigen Durchführung der IVR zur Prüfung vorgelegt werden müssen. Regel XVI bringt aber auch zum Ausdruck, dass ein solches Prüfungsverfahren keinesfalls eine gerichtliche Untersuchung ersetzen kann. So ist eine von der IVR genehmigte Dispache demnach nicht rechtskräftig und umgekehrt bleibt es den beteiligten Parteien unbenommen, nachdem die IVR die Genehmigung einer Dispache abgelehnt hat, ein ordentliches Gericht oder ein Schiedsgericht anzurufen, um noch eine gerichtliche Genehmigung und einen vollstreckbaren Titel auf die Dispache durchzusetzen.

Regel XVII **Behandlung Bardepots und Garantien**

Die zur Sicherstellung der Ladungsbeiträge erhobenen Bardepots sollen unverzüglich auf ein Sonderkonto bei einer im Verpflichtungsschein (Revers) angegebenen Bank überwiesen werden, über das der Dispacheur und die IVR nur gemeinsam verfügen können.

Die so hinterlegten und gegebenenfalls um die Zinsen erhöhten Beträge dienen als Sicherheit für die Zahlungen, die von der Ladung an die Anspruchsberechtigten für Vergütungen in Havarie-Grosse, oder als besondere Kosten zu leisten sind und für welche die Depots eingezogen wurden. Teilzahlungen oder Rückerstattungen von Bardepots können nur aufgrund einer schriftlichen Ermächtigung des Dispacheurs und der IVR geleistet werden. Die Depots, Zahlungen und Rückerstattungen sollen keine Präjudiz für die endgültigen Verpflichtungen der Parteien bilden.

Die so hinterlegten Summen werden zu Lasten der Havarie-Grosse mit dem in Regel IX festgestellten Zinssatz verzinst; die darauf erhaltenen Bankzinsen werden der Havarie-Grosse gutgeschrieben. In Havarie-Grosse werden ebenfalls vergütet die Bankprovisionen für geleistete Garantien und für Verpflichtungen gegenüber Hilfeleistenden und Anderen.

Auf die aufgrund dieser Garantien geleisteten Zahlungen wird in Havarie-Grosse ebenfalls der in Regel IX festgestellten Zins gutgeschrieben.

Gemeinschaftskonto

Nach dieser Regel müssen die Bardepots unverzüglich vom Frachtführer auf ein im Revers angegebenes gemeinschaftliches Bankkonto 'ad hoc' eingezahlt werden. Dieses Konto wird auf den Namen der beiden unparteiischen Bevollmächtigten eröffnet, die in allen Fällen an der Havarie-Grosse beteiligt sind, nämlich der Dispacheur und die IVR. So ist sichergestellt, dass nur diese beiden Bevollmächtigten über das Konto verfügen können, bzw. nach Genehmigung der Dispache auch zur Liquidierung des Kontos berechtigt sind.

Zinsen

Da die Bardepots zu Gunsten der Interessengemeinschaft der Havarie-Grosse deponiert werden, muss diese auch denjenigen, der das Geld hinterlegt, für seinen Zinsverlust entschädigen und zwar mit dem in Regel IX festgestellten Zinssatz auf den hinterlegten Betrag. Von diesem Betrag wird jedoch der Zinsertrag des auf dem Gemeinschaftskonto deponierten Geldes abgezogen. In den York Antwerp Rules fehlt eine derartige Bestimmung.

Akontozahlung

Werden Vorschusszahlungen geleistet, um vom Frachtführer verauslagte und später in Havarie-Grosse vergütete Ausgaben zu decken, so zahlen in Wirklichkeit die Hinterleger diese Ausgaben. Darum kommt ihnen der in Regel IX erwähnte Zins zugute, worauf auch noch einmal in Regel XVII ausdrücklich hingewiesen wird. Das deponierte Geld bleibt Eigentum dessen, der es hint erlegt hat und darf demzufolge auch nur mit seiner Zustimmung an andere, an der Havarie-Grosse beteiligte Parteien, ausgezahlt werden. Andererseits dienen diese deponierten Gelder als Sicherheit für die in Havarie-Grosse zu leistenden Beiträge und eventuell zusätzliche vom Hinterlegenden geschuldete Kosten. Umgekehrt können ihm diese Beträge dann auch nur mit der Zustimmung desjenigen zurückgezahlt werden, der Anspruch auf die Beiträge bzw. die Vergütung der zusätzlichen Kosten hat.

Regel XVIII **Absichtliches Aufgrundsetzen**

Die Schäden und Kosten eines absichtlichen Aufgrundsetzens können, sofern dieses eine Massnahme der Havarie-Grosse darstellt, nur dann eine Vergütung in Havarie-Grosse rechtfertigen, wenn das Schiff nachher wieder flott gebracht und als reparaturwürdig befunden wird.

Regel XVIII entstammt ursprünglich den Bestimmungen in Paragraph 82, Abs. 3 BSG. Sie befasst sich mit praktischen Überlegungen, die sich aus einem Betrugsversuch des Schiffsführers ergeben könnten. Wenn ein Schiff durch Zufall strandet und dabei Totalschaden erleidet, könnte der Schiffsführer versucht sein, dies als Folge einer Massnahme der Havarie-Grosse darzustellen. Ebenso könnte er versuchen, ein altes, praktisch wertloses Schiff auf Grund zu setzen, um dann Schadenersatz zu erhalten. Um dieser Möglichkeit weitgehend vorzubeugen, werden laut der Regel die Folgen einer absichtlichen Festfahung nur dann in Havarie-Grosse zugelassen, wenn kein Totalschaden des Schiffes vorliegt. Eine solche Bestimmung kann für den ehrlichen Schiffsführer katastrophale Folgen haben, weil er - in der Absicht, Schiff und Ladung zu retten - die Ladung rettet, aber schliesslich sein Fahrzeug verliert. Den Verlust, der dann eine besondere Havarie darstellt, muss er selbst tragen. Im übrigen kann sich die Härte dieser Regel genauso auf die Ladung auswirken, wie dieses beim Schiff der Fall war. Wenn aber seine Massnahme keine so schweren finanziellen Folgen nach sich zieht und kein Totalverlust des Schiffes eintritt, wird der Schiffsführer entschädigt. Das bedeutet für ihn keinesfalls einen besonderen Vorteil und er wird darum auch kaum der Versuchung unterliegen, eine Strandung vorzutäuschen. Wenn die Ladung durch ein absichtliches Festfahren verloren geht und hierbei das Schiff Totalschaden erleidet, so kann es dem Schiffsführer möglicherweise noch gelingen, einen Teil seines Materials zu bergen, während der Verlust der geopferten Ladung unumgänglich zu Lasten des Eigentümers geht. In dieser Regel wird der 'constructive total loss' dem Totalschaden gleichgesetzt, was bedeutet, dass ein Schiff als verloren betrachtet wird, wenn eine Reparatur wirtschaftlich und finanziell betrachtet nicht zu verantworten ist, so dass der Schiffsführer sogar in diesem Fall keinerlei Anspruch auf Entschädigung hat. Diese Regel bringt also einen harten und folgenschweren Grundsatz zum Ausdruck, der in den York Antwerp Rules nicht enthalten ist, wo im Gegensatz dazu Regel V alle Folgen einer freiwilligen Strandung in Havarie-Grosse zulässt.

Regel XIX **Hebung eines gesunkenen Schiffes**

Ist das Schiff gesunken, ohne dass dies zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt war, so gehören zwar nicht die durch den Unfall verursachten Schäden, wohl aber die zur gemeinsamen Hebung von Schiff und Ladung verwendeten Kosten, sowie die zu diesem Zweck dem Schiff oder der Ladung sichtlich zugefügten Schäden zur Havarie-Grosse.

Diese Regel ist gleichfalls von den Bestimmungen des Paragraphen 82, Abs. 3 BSG beeinflusst. Der hierin zum Ausdruck gebrachte Grundsatz - dessen theoretischer Wert im übrigen keine grosse Bedeutung hat besagt, dass Schäden, die zwar durch das Sinken des Schiffes aber nicht durch eine Massnahme der Havarie-Grosse verursacht wurden, nicht in Havarie-Grosse vergütet werden. Es verhält sich jedoch anders mit den Opfern und Kosten für die Hebung des Schiffes nach erfolgtem Sinken.

Untrennbarkeit der Rettungsmaßnahmen

Die Regel unterstreicht, was bereits in Regel I bestimmt ist, dass das gesunkene Schiff mit seiner Ladung durch 'eine gleiche zusammengehörige Massnahme' gehoben werden muss. In der Praxis wird es schwer sein, dieses Kriterium anzuwenden. Normalerweise beginnen die Hebungsarbeiten mit dem Löschen der Ladung, während die Hebung des Schiffes selbst erst nach der völligen Entladung möglich ist. Das muss aber nicht bedeuten, dass man derartige Rettungsmaßnahmen nicht auch als ein und dieselbe Massnahme betrachten kann. Wenn man jedoch zwischen dem Löschen der Ladung und der Hebung des Schiffes überhaupt keinen Zusammenhang mehr erkennen kann, muss man diesen Arbeiten den Charakter der Havarie-Grosse absprechen. Diese Fälle, in denen man die Rettungsmaßnahme nicht als einzige und untrennbare Massnahme bewerten kann, sind im übrigen äusserst selten.

Regel XX **Turnen, usw.**

1. Beim Turnen an einem festgefahrenen Schiff wird, sofern dies eine Massnahme der Havarie-Grosse darstellt, die dem Hilfeleistenden gezahlte Entschädigung in Havarie-Grosse vergütet. Diese Vergütung kann jedoch nur umfassen:
 - a) Die Entschädigung für die Hinfahrt zur Unfallstelle, den dortigen Aufenthalt und die Hilfeleistung, sowie für die Rückfahrt.
 - b) Den Wert des verlorengegangenen Materials und/oder die Kosten der Reparatur der Schäden, welche das hilfeleistende Schiff während der eigentlichen Turnarbeiten erlitten hat. Die eigentlichen Turnarbeiten beginnen, von aussergewöhnlichen Umständen abgesehen, zum Zeitpunkt der Übergabe des Schleppstranges und enden zum Zeitpunkt, in dem er abgeworfen wird oder hätte abgeworfen werden können.
Als aussergewöhnlicher Umstand gilt z.B., wenn sich das turnende Schiff vor Beginn der Übernahme des Schleppstranges, oder nach Abgabe des Schleppstranges in einem unmittelbaren Gefahrenbereich befindet, der mit der Ausführung des Turnauftrages in Zusammenhang steht.
 - c) Die Entschädigung für Nutzungsverlust, ausschliesslich für die Zeit der Ausserbetriebsetzung des hilfeleistenden Schiffes während der Ausführung der unter b) erwähnten Erneuerungen und/oder Reparaturen.
 - d) Die während der Turnarbeit am Eigentum Dritter verursachten Schäden einschliesslich Nutzungsverlust, soweit der Hilfeleistende rechtlich begründete Ansprüche Dritter befriedigen musste.
2. Beim Einsatz eines Schubbootes treffen die obigen Bestimmungen analog zu.

Absatz 1

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Regeln ist diese Regel von grosser praktischer Bedeutung, da der Turnvorgang in der Rheinschiffahrt die häufigste Massnahme einer Havarie-Grosse darstellt. Laut der Überschrift befasst sich diese Regel mit der Hilfeleistung durch Turnen im allgemeinen, was aber im ersten Satz schon dahingehend präzisiert wird, dass es sich nur um Hilfeleistungen für ein festgefahrenes Schiff handelt.

Es steht von vornherein fest, dass diese Regel nur für Hilfeleistungen im Fall von Havarie-Grosse, wie schon in Regel I erläutert, anwendbar ist. Der für die Turnhilfe aufgebrauchte Betrag ist nicht immer das einzige Opfer, das der Schiffsführer im gemeinsamen Interesse erbringen muss. Regel XX zeigt noch drei weitere Möglichkeiten des Anspruchs auf Vergütung in Havarie-Grosse auf, und zwar:

Zulassung von Schäden, die das hilfeleistende Schiff erleidet

- a) Es kommt oft vor, dass das hilfeleistende Schiff Schäden erleidet, deren Ursache in der Hilfeleistung selbst liegt. Es ist nur gerecht, dass der Eigentümer hierfür entschädigt wird. Eine Schwierigkeit ergibt sich allerdings, wenn der Hilfeleistende ausserhalb der eigentlichen Turnarbeiten Schaden erleidet, sei es vor Übergabe oder nach Abwerfen des Schleppstranges. Es wäre z.B. ungerecht, den Schaden dem Hilfeleistenden anzulasten, für den Fall, dass sein Schiff während der unmittelbaren Annäherung an das festgefahrene Schiff selbst festfährt. Dahingegen müssen die Folgen einer Strandung des Hilfeleistenden, der sich auf dem Weg zum gestrandeten Schiff befindet - aber noch in Abstand von mehreren Kilometern davon entfernt ist -, zu dessen Lasten gehen. Man versuchte diese Schwierigkeiten zu umgehen, indem man bestimmte, dass Schäden, die das hilfeleistende Schiff im Bereich der Gefahrenzone erleidet, mit den Schäden gleichgesetzt werden müssen, die sich während der eigentlichen Hilfeleistung ereignen. Dieses Kriterium ist ohne Zweifel sehr vage, aber es ist schwierig, hier eine genaue Grenze zu ziehen. Man sollte bei Anwendung dieser Regel ihren tieferen Sinn berücksichtigen, nämlich dass nur Schäden in Havarie-Grosse zugelassen werden können, die unmittelbar mit der eigentlichen Hilfeleistung in Zusammenhang stehen.

Nutzungsverlust des hilfeleistenden Schiffes während der Ausführung von Reparaturen

- b) Der Hilfeleistende wird nicht dadurch vollständig entschädigt, indem man ihm nur die Reparaturkosten vergütet. Er erleidet auch den Nutzungsverlust seines Schiffes während der Reparaturzeit. Aus diesem Grunde sieht diese Regel vor, dass auch dieser, wenn auch indirekte Schaden, als ein Teil des Hilfslohns in Havarie-Grosse zugelassen wird.

Regress-Ansprüche Dritter gegen den Hilfeleistenden

- c) Schliesslich ist es noch möglich, dass der Hilfeleistende seinerseits für Schäden haftbar gemacht wird, die er Dritten im Zusammenhang mit der Hilfeleistung am festgefahrenen Schiff zugefügt hat. Selbstverständlich müssen auch diese gezahlten Beträge in die Kosten der Havarie-Grosse übernommen werden. Es wäre aber ungerecht, wenn der Hilfeleistende nicht auch Schadenersatzzahlungen rückvergütet bekäme, die er einem anderen Schiff für Nutzungsverlust leisten musste. Darum wird in Regel XX, Abs. 1 ausdrücklich auf diese Schäden hingewiesen.

Tatsächliche und tarifmässige Vergütung für Hilfeleistungen

Die zugelassenen Beträge sollen also nur die vorstehenden Bestandteile berücksichtigen. Indessen behandelt Regel XX nur die vertraglichen Beziehungen zwischen dem Schiffsführer und den Ladungsbeteiligten. Der Hilfeleistende ist nicht an die Bestimmungen der Regel gebunden. Wenn also der Letztere mit einer gemäss Regel XX errechneten Entschädigung nicht zufrieden ist, so kann er doch eine höhere Summe fordern und erhalten.

In Regel XXII Abs. 1 wurde eine Bestimmung aufgenommen, nach welcher durch Gerichtsentscheid oder Schiedsspruch festgesetzte Entschädigungen in voller Höhe in Havarie-Grosse zugelassen werden.

Absatz 2

Schubschiffahrt

Die Schubschiffahrt hat sich derartig entwickelt, dass man sie im Zusammenhang mit Turnarbeiten berücksichtigen muss. Regel XX ist daher nicht nur für Turnen mit Schleppbooten, sondern analog auch für Schubboote anwendbar.

Regel XXI Leichterung

1. Wenn die Massnahme der Havarie-Grosse darin besteht, dass die Ladung ganz oder teilweise an Land verbracht, oder in ein oder mehrere Leichterfahrzeuge umgeladen wird, so werden nur folgende Vergütungen in Havarie-Grosse zugelassen:
 - a) Die Kosten, welche durch das Umladen, den Aufenthalt in den Leichterfahrzeugen oder an Land, sowie durch das Rückladen der geleichterten Güter entstanden sind;
 - b) Der Wert des verlorengegangenen Materials und/oder die Kosten für die Reparatur der an

- den Leichterfahrzeugen während der Leichterung entstandenen Schäden;
 - c) Die Entschädigung für Nutzungsverlust, ausschliesslich für die Zeit der Ausserbetriebsetzung des Leichterfahrzeuges während der Ausführung der unter b) erwähnten Erneuerungen und/oder Reparaturen;
 - d) Die Schäden, welche das hilfeschuchende Schiff während dieser Arbeiten erlitten hat;
 - e) Die Verluste und Schäden, welche die geleichterte Ladung sowohl während der Umschlagsarbeiten als auch während des Aufenthaltes an Land oder in den Leichterfahrzeugen erlitten hat;
 - f) Die Prämie für eine eventuell abgeschlossene Versicherung.
2. Muss die Leichterung im regelmässigen Verlauf der Reise erfolgen, so liegt Havarie-Grosse nicht vor.

Allgemeine Grundsätze

Die Leichterung von Schiffen kann häufig eine Massnahme der Havarie-Grosse darstellen. Das ist gemäss Regel I der Fall, wenn die Leichterung unter aussergewöhnlichen Umständen vorgenommen wurde, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten. In allen anderen Fällen gehen die Leichterkosten und die sich aus der Leichterung ergebenden Schäden zu Lasten derjenigen, die sie verausgabt bzw. erlitten haben.

Einschränkungen

Abs. 1 der Regel ändert in keiner Weise weder die allgemeinen Grundsätze der Havarie-Grosse, noch deren Bedingungen, nach denen das Leichtern als Massnahme der Havarie-Grosse betrachtet werden kann. Diese Regel, die aus Paragraph 82 Abs. 2 BSG übernommen wurde, ist keinesfalls unwichtig, denn sie zählt im ersten Absatz die Einschränkungen der Kosten und Schäden auf, die im Fall einer Leichterung, als Havarie-Grosse zugelassen werden können, wenn die Leichterung selbst als Massnahme der Havarie-Grosse anerkannt wurde. Theoretisch wird mit dieser Aufzählung der Geltungsbereich der Havarie-Grosse eingeschränkt. Allerdings nicht erheblich, denn man kann sich nur schwer den Fall vorstellen, dass geleistete Ausgaben grundsätzlich in Havarie-Grosse zulässig sind, aber aufgrund der Einschränkungen in Regel XX nicht mehr vergütet werden dürfen. Trotzdem existiert eine Ausnahme. Muss ein Schiff zur Leichterung einen Hafen anlaufen und dort eine gewisse Zeit verbleiben, so werden die Hafengelder - die mit Sicherheit eine Folge der Leichterung sind - nicht in Havarie-Grosse zugelassen, da sie kein Bestandteil der Regel XXI sind.

Ausdehnung des Geltungsbereiches der Havarie-Grosse

Diese Regel sieht vor, dass die Versicherungsprämie die notwendig ist, das Risiko von Schiff und Ladung abzudecken, in Havarie-Grosse verrechnet wird, da eine solche Versicherung in kausalem Zusammenhang mit der Leichterung steht (Vergleiche Regel X c, York-Antwerp-Rules). So wird im Falle eines Brandes der Ladung während der Einlagerung an Land, die Versicherungsprämie in Havarie-Grosse zugelassen. Indessen kommt die Versicherungsleistung den an Schiff bzw. Ladung beteiligten Parteien nicht anteilmässig zugute. Diese Regelung tritt lediglich dann ein, wenn man den Brand als unmittelbare Folge der Leichterung betrachten kann, was sehr selten der Fall ist.

Abweichender Charakter der Bestimmungen der Regel XXI

Es sollte hier darauf hingewiesen werden, dass die in Regel XXI aufgezählten Kosten und Schäden nicht notwendigerweise selbst den Charakter der Havarie-Grosse aufweisen müssen. Die Bestimmungen der Regel XXI sind jedoch vorrangig gegenüber den grundsätzlichen Regeln I bis V. Es können also Kosten oder Schäden, die aufgrund dieser Regeln in Havarie-Grosse nicht zugelassen wären, dennoch vergütet werden, wenn sie in der Aufzählung der Regel XXI enthalten sind. Andererseits fordert Regel XXIII, dass notwendigerweise die in der Aufzählung genannten Arten von Kosten oder Schäden die unmittelbare Folge der Leichterung sein müssen, um in Havarie-Grosse zugelassen zu werden. Demnach werden Schäden ausgeschlossen, die an Land oder am Leichterschiff auftreten können, aber nicht in ursprünglichem Zusammenhang mit der Leichterung stehen. Wenn beispielsweise während der Einlagerung der geleichterten Ware ein Brandschaden entsteht, wird dieser Schaden

nicht in Havarie-Grosse zugelassen, weil hier kein Kausalzusammenhang zwischen der Leichterung und dem Brand besteht. Ebenso wenig werden Kollisionsschäden am geleichterten wie am Leichterschiff in Havarie-Grosse vergütet, wenn sie nicht eine direkte Folge der Leichterung sind.

Regel XXII **Überwinterung**

Wenn das Schiff wegen Eintritts des Winterfrostes gezwungen ist, einen Zwischenhafen aufzusuchen, so gehören zur Havarie-Grosse nur die Kosten des Ein- und Auslaufens, die Schleplöhne, die Hafengebühren, die für die Bewachung des beladenen Schiffes erforderlich gewordenen Kosten und, wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder teilweise in Leichterfahrzeuge umgeladen worden ist, der Leichterlohn sowie der durch die Leichterung entstandene Schaden.

Frost

Diese Regel übernimmt in Absatz 1 die Bestimmungen des Paragraphen 82 Abs. 5 BSG. Der Tatbestand, dass der Schiffsführer einen Nothafen aufsucht, stellt dann eine Massnahme der Havarie-Grosse dar, wenn er dazu infolge von Frost gezwungen ist. Das Anlaufen eines Nothafens ist nur dann als Massnahme der Havarie-Grosse anzusehen, wenn es im Sinne der Regel I geschieht. Es ist erforderlich, dass die Massnahme erfolgt, 'mit dem Zweck, Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten'. Es ist aber nicht erforderlich, dass im Falle von Frost diese Gefahr grösser sein muss als in anderen Fällen der Havarie-Grosse.

Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, respektiert der Inhalt der Regel die allgemeinen Grundsätze der Havarie-Grosse. Sie erweitert aber den Anwendungsbereich beträchtlich, indem nicht gefordert wird, dass der Frost, welcher den Schiffsführer zwingt, einen Nothafen anzulaufen, 'ein aussergewöhnlicher Umstand' ist. Selbst wenn die Reise im Winter unternommen wird und bei Abschluss des Transportvertrages erwartet werden musste, dass die Wetterbedingungen den normalen Fahrtverlauf verhindern könnten, muss die Überwinterung als Havarie-Grosse betrachtet werden.

Begriff des Zwischenhafens

Der angelaufene Nothafen muss ein Zwischenhafen sein, d.h. ein Hafen, den das Schiff normalerweise nicht angelaufen hätte. Dieser Hafen kann sogar der Abgangshafen sein, vorausgesetzt, dass das Schiff die Reise bereits angetreten hatte und nach dem Auslaufen zurückkehren musste. Es versteht sich von selbst, dass der Bestimmungshafen als Zwischenhafen nicht anerkannt wird, da dieser bereits im normalen Reiseweg des Schiffes vorgesehen ist.

Begriff des Schutzsuchens

Es ist notwendig, dass der Schiffsführer in einem Nothafen Schutz sucht. Wenn er also aufgrund von Vereisung einen Hafen nicht verlassen kann, ist dies keine Überwinterung im Sinne von Regel XXII.

Einschränkungen der zulässigen Ausgaben

Die Kosten, die im Falle der Überwinterung in Havarie-Grosse vergütet werden, sind in Regel XXII einschränkend aufgezählt. Sie schliessen insbesondere die Kosten für die Bewachung des beladenen Schiffes ein. Indessen werden nach der Entladung des Schiffes die Löhne und Unterhaltskosten für die Besatzung sowie Bewachungskosten des Schiffes nicht in Havarie-Grosse zugelassen.

Leichterung

Es kommt häufig vor, dass nach Anlaufen eines Winterhafens oder auch schon vorher das Schiff geleichtert werden muss, um einlaufen zu können. In diesem Fall werden die Leichterung, sowie daraus entstehende Schäden jedoch nur in Havarie-Grosse zugelassen, wenn die Leichterung in Leichterschiffe, nicht aber auf Land erfolgte.

Regel XXIII Gemeinsame Bestimmungen für die Regeln XX, XXI und XXII

1. Unbeschadet der einschränkenden Vorschriften der Regeln XX, XXI und XXII sollen Entschädigungen, die durch Gerichtsurteil oder Schiedsspruch festgesetzt wurden, in Havarie-Grosse vergütet werden.
 2. Alle Vorschriften der erwähnten Regeln sowie die Bestimmung von Absatz 1 dieser Regel, sind ohne Einschränkung anwendbar, auch wenn die hilfeleistenden und hilfesuchenden Schiffe dem gleichen Reeder oder Eigentümer gehören oder vom gleichen Reeder bereedert werden.
 3. Die in diesen Regeln vorgesehenen Vergütungen beschränken sich auf Schäden und Verluste, welche die direkten Folgen der Hilfeleistung, der Leichterung oder des Schleppens sind.
 4. Die Vergütungen in Havarie-Grosse sollen jeden Bergelohn umfassen, bei dessen Festlegung auch die Fähigkeiten und Anstrengungen der Hilfeleistenden in Bezug auf die Verhinderung oder Begrenzung von Umweltschäden gemäss Artikel 13 Ziffer 1b des Internationalen Übereinkommens über Bergung 1989 berücksichtigt werden.
- Eine Sondervergütung, die der Reeder dem Hilfeleistenden gemäss Artikel 14 in Höhe des unter Ziffer 4. des o.g. Übereinkommens, oder gemäss einer anderen, dem Inhalt ähnlichen Bestimmung, zu entrichten hat, darf nicht in Havarie-Grosse vergütet werden.

Wie bereits im Kommentar zu Regel XX erwähnt, sind für Dritte, die am Transportvertrag nicht beteiligt sind, die Havarie-Grosse Regeln IVR nicht verbindlich.

Vermittlung des Richters oder Schiedsrichters

Dennoch schränken die Regeln XX, XXI und XXII die Höhe der verschiedenen zugelassenen Vergütungen ein, die der Reeder an Dritte bezahlt hat. Wenn diese Vergütungen den Betrag übersteigen, der dem Reeder in Havarie-Grosse vergütet werden kann, so trägt er die Gefahr eines neuen Verlustes. Zur Vermeidung dieser Ausnahme bestimmt Regel XXIII, dass die in den drei vorausgegangenen Regeln eingeschränkten Entschädigungen in voller Höhe erstattet werden, falls ein richterliches oder schiedsrichterliches Urteil vorliegt. Dies gilt auch, wenn diese so festgesetzten Vergütungen die Grenzen der vorgenannten Regeln überschreiten. Das gleiche gilt natürlich auch, wenn die beitragspflichtigen Parteien sich auf gutlichem Wege über die Höhe der Entschädigung geeinigt haben. Wenn einem Leichterschiff aufgrund eines Schiedsspruches ein längerer Nutzungsverlust zugesprochen wird, als in Regel XXI Abs. 1c vorgesehen ist. Auch dieser Betrag wird dann in Havarie-Grosse zugelassen.

„Sistership Clause“

Regel XXIII Abs. 2 übernimmt eine in den Konnossementen übliche Klausel, die sogenannte „Sistership Clause“. Sie besagt folgendes: Wenn das in Not geratene Schiff Hilfeleistung der Aufleichterung durch ein anderes Schiff erhält, das aber Eigentum desselben Reeders ist, ändert dies in keiner Weise den Grundsatz, dass Hilfeleistungen, Leichterung usw. in Havarie-Grosse zugelassen werden.

Mittelbare Folgen

Die Bestimmungen in Abs. 3, Regel XXIII wiederholen nur den Grundsatz der Regel IV, nachdem indirekte Schäden niemals in Havarie-Grosse zugelassen werden.

Umweltschutz-Aspekte bei Hilfeleistung

Absatz 4 wurde wegen des 1989 in London geschlossenen Internationalen Übereinkommens Bergung aufgenommen,

das infolge Artikel 1(a) auch auf die Binnengewässer Anwendung findet. Artikel 13 dieses Übereinkommens vermeldet in Absatz 1(b) ein neues Kriterium zur Feststellung des Bergelohns, nämlich "die Fähigkeiten und Anstrengungen der Berger in Bezug auf die Verhinderung oder Begrenzung von Umweltschäden". Artikel 14 legt im Anschluss daran eine Sondervergütung für den Berger fest, der - mit oder ohne Erfolg - für ein Schiff, das selbst oder wegen der Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, Bergungsmassnahmen durchgeführt hat, ohne nach Artikel 13 mindestens einen Bergelohn in Höhe der nach dem vorliegenden Artikel zu berechnenden Sondervergütung zu erhalten. In einer Resolution, die von der Konferenz der International Maritime Organisation (IMO), die dieses Übereinkommen erstellte, angenommen wurde, wird erklärt, dass die vom Reeder zu bezahlende Sondervergütung nicht in Havarie-Grosse zu vergüten sei. Demgegenüber steht, dass der Hilfslohn gemäss Artikel 13 - auch wenn dieser wegen "Umweltschutz-Anstrengungen" des Hilfeleistenden erhöht sein sollte - zur Vergütung in Havarie-Grosse aufgenommen werden soll. Auf Bitte der IMO wurde im Juni 1990 Regel VI der York Antwerp Rules 1974 dementsprechend geändert und im Zusammenhang mit der möglichen Anwendung des Vertrags auf die Binnenschifffahrt wurden die Rheinregeln IVR 1979, jetzt die Havarie-Grosse Regeln IVR in Regel XXIII durch Ergänzung mit Absatz 4. dieser Regelung angeglichen.

INTERNATIONALES ÜBEREINKOMMEN ÜBER BERGUNG 1989:

Artikel 13:

Kriterien für die Festsetzung des Bergelohns

1) Der Bergelohn ist mit dem Ziel der Förderung von Bergungsmassnahmen festzusetzen, wobei die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die Reihenfolge, in der sie nachstehend aufgeführt werden, zu berücksichtigen sind:

- a. der geborgene Wert des Schiffes und anderer Vermögensgegenstände;
- b. die Fähigkeiten und Anstrengungen der Berger in Bezug auf die Verhinderung oder Begrenzung von Umweltschäden;
- c. das Ausmass des von dem Berger erzielten Erfolges;
- d. Art und Erheblichkeit der Gefahr;
- e. die Fähigkeiten und Anstrengungen der Berger in Bezug auf die Bergung des Schiffes und anderer Vermögensgegenstände sowie die Rettung von Menschenleben;
- f. die von den Bergern aufgewendete Zeit sowie die ihnen entstandenen Unkosten und Verluste;
- g. die Haftpflichtrisiken und andere Gefahren, denen die Berger oder ihre Ausrüstung ausgesetzt waren;
- h. die Unverzüglichkeit der erbrachten Leistungen;
- i. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmassnahmen bestimmt waren;
- j. die Einsatzbereitschaft und Wirksamkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

2) Die Zahlung eines nach Absatz 1 festgesetzten Bergelohns ist von allen, denen das Schiff und die anderen Vermögensgegenstände zustehen, im Verhältnis der jeweils geborgenen Werte zu bewirken. Jedoch kann eine Vertragspartei in ihrem innerstaatlichen Recht vorsehen, dass die Zahlung eines Bergelohns von einem dieser Beteiligten mit der Massgabe zu bewirken ist, dass dieser Beteiligte gegen die anderen Beteiligten im Hinblick auf deren jeweiligen Anteile einen Rückgriffsanspruch hat. Durch diesen Artikel werden Einwendungen und Einreden nicht berührt.

3) Die Bergelöhne ohne die insoweit möglicherweise zu entrichtenden Zinsen und erstattungsfähigen Verfahrenskosten dürfen den geretteten Wert des Schiffes und der anderen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.

Artikel 14:

Sondervergütung

1) Hat der Berger für ein Schiff, das als solches oder wegen seiner Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, Bergungsmassnahmen durchgeführt, ohne nach Artikel 13 mindestens einen Bergelohn in Höhe der nach dem vorliegenden Artikel zu berechnenden Sondervergütung zu erhalten, so kann er von dem Schiffseigentümer eine den nachstehend bezeichneten Unkosten entsprechende Sondervergütung verlangen.

2) Hat der Berger in den in Absatz 1 genannten Fällen durch seine Bergungsmassnahmen einen Umweltschaden verhindern oder begrenzen können, so kann die von dem Eigentümer nach Absatz 1 an den Berger zu zahlende Sondervergütung um bis zu 30 % der dem Berger entstandenen Unkosten angehoben werden. Das Gericht kann eine solche Sondervergütung aber auch, wenn dies für billig und gerecht erachtet wird, unter Berücksichtigung der nach

Artikel 13 Absatz 1 massgeblichen Kriterien weiter anheben, jedoch darf die Anhebung insgesamt auf keinen Fall mehr als 100 % der dem Berger entstandenen Unkosten betragen.

3) Im Sinne der Absätze 1 und 2 beinhalten Unkosten des Bergers die im Rahmen der Bergungsmassnahme von dem Berger vernünftigerweise verauslagten Beträge, sowie eine angemessene Pauschale für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmassnahme eingesetzt worden sind, wobei die in Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben h., i. und j. angegebenen Kriterien berücksichtigt werden müssen.

4) Die ganze Sondervergütung ist nach diesem Artikel nur zu entrichten, wenn und soweit eine solche Vergütung den Bergelohn übersteigt, den der Berger nach Artikel 13 zu erlangen vermag.

5) Hat der Berger es durch Nachlässigkeit versäumt, Umweltschäden zu verhindern oder gering zu halten, so kann ihm die nach diesem Artikel geschuldete Sondervergütung ganz oder teilweise aberkannt werden.

6) Durch diesen Artikel werden Rückgriffsansprüche des Schiffseigentümers nicht berührt.

Regel XXIV Nothafen

1. Wenn, ausser in dem in Regel XXII erwähnten Fall, der Schiffer eine Massnahme der Havarie-Grosse dadurch trifft, dass er das Schiff in einen Hafen führt und/oder es dort verbleiben lässt, so sollen ausschliesslich die Kosten des Ein- und Auslaufens, die Schlepplöhne, die Hafengebühren und die für die Bewachung des beladenen Schiffes entstandenen Kosten in Havarie-Grosse vergütet werden.

2. Muss ein Schiff jedoch infolge von Niedrigwasser einen Hafen anlaufen und/oder dort verbleiben, so ist eine Vergütung in Havarie-Grosse nicht gerechtfertigt.

Einschränkung der Havarie-Grosse

Regel XXIV übernimmt in etwa die Bestimmung des Paragraphen 83 BSG. In der Rheinschiffahrt kommt es oft vor, dass der Schiffsführer sich infolge eines Schadens am Schiff oder dessen Maschinen gezwungen sieht, einen Hafen anzulaufen, um einen möglichen Verlust zu vermeiden. Hier handelt es sich um eine Massnahme der Havarie-Grosse im ursprünglichen Sinne. Sie ist im übrigen ein typischer Fall der Havarie-Grosse in der Seeschiffahrt, wo nicht nur die Einlaufkosten, sondern auch alle Ausgaben einschliesslich der Löhne und der Unterhaltskosten der Besatzung während des Aufenthaltes im Nothafen in Havarie-Grosse zugelassen werden. In der Rheinschiffahrt ist es anders. Man befürchtet, dass der Schiffsführer in wirtschaftlich schlechten Zeiten in Versuchung kommen könnte, einen Nothafen anzulaufen und dort die Zeit während schlechter Auftragslage ausnutzt, um langwierige Reparaturen durchführen zu lassen, und hierbei den Lebensunterhalt und die Löhne für sich und seine als Besatzung deklarierte Familie als Vergütung in Havarie-Grosse beansprucht. Gemäss dieser Regel sind darum in Havarie-Grosse nur noch Kosten zugelassen, aus deren Erstattung weder der Schiffsführer noch seine Familie einen Vorteil ziehen können. Demnach werden also weder Gehälter und Nahrungsmittel für die Besatzung, noch der verbrauchte Treibstoff usw. in Havarie-Grosse zugelassen.

Niedrigwasser Perioden

Die Bestimmung in Abs. 2, Regel XXIV schränkt den Begriff des Nothafens wiederum ein. Wenn sich nämlich ein Schiffsführer wegen Niedrigwasser gezwungen sieht, einen Nothafen anzulaufen oder dort liegenzubleiben, stellt dies niemals einen Fall von Havarie-Grosse dar. Dies ist auch dann nicht der Fall, wenn die Bedingungen der Grundsatzregeln erfüllt sind. Auch diese strenge Bestimmung hat ihren Ursprung in der schon früher erwähnten Befürchtung. Es kommt ziemlich oft vor, dass der Wasserstand des Rheines so niedrig ist, dass die normale Schiffahrt eingestellt werden muss. Regel XXIV bestimmt ein für alle mal, dass diese Tatsache die Zulassung von Aufenthaltskosten im Nothafen in Havarie-Grosse nicht rechtfertigen, da diese Massnahme nicht den in Regel I beschriebenen 'aussergewöhnlichen Charakter' aufweist.

Regel XXV Schiffsverbände

1. Als Schiffsverband im Sinne dieser Regel gilt eine Zusammenstellung von Fahrzeugen, die so miteinander verbunden sind, dass jedes Fahrzeug für sich keine eigene Bewegungsfreiheit hat.
2. Wenn Massnahmen getroffen worden sind, um ein Fahrzeug und/oder einige, oder alle Fahrzeuge eines Schiffsverbandes und ihre Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten, finden die Regeln I bis einschliesslich XXIV entsprechende Anwendung. Ein Fahrzeug eines Schiffsverbandes ist mit einem anderen Fahrzeug dieses Schiffsverbandes nicht in einer gemeinsamen Gefahr, wenn es durch blosses Lösen der Verbindung von diesem anderen Fahrzeug in Sicherheit gebracht werden kann.
3. Im Falle einer gemeinsamen Gefahr werden die Regeln I bis einschliesslich XXIV sowohl zugunsten als auch zu Lasten der Interessenten der Fahrzeuge des Schiffsverbandes und ihrer Ladung angewendet.
4. Für die Berechnung der Beitragswerte und der Vergütungen werden die Fahrzeuge dem Einheitsbegriff "Schiff" und die Gesamtheit der in den Fahrzeugen beförderten Ladung dem Einheitsbegriff "Ladung" gleichgestellt, und zwar in dem Sinne, wie diese Worte in den Regeln I bis XXIV angewendet werden.

Schiffsverbände

Auf dem Gebiet der Havarie-Grosse hat die Entwicklung der Schubschifffahrt eigene Probleme aufgeworfen. Zuerst muss man klären, unter welchen Umständen man mehrere miteinander verbundene Schiffe als einen 'Schiffsverband' bezeichnen kann. Man hat das Kriterium hierfür in dem Mangel an Bewegungsfreiheit jedes Fahrzeuges gefunden. Wenn keines der gemeinsam fahrenden Schiffe in der Lage ist, den Kurs zu ändern, ohne dass die anderen der Bewegung folgen müssen, spricht man von einem Schiffsverband. Wenn aber die Verbindung zwischen den Schiffen noch Einzelbewegungen erlaubt, kann man diese nicht als Schiffsverband bezeichnen. Zur Havarie-Grosse müssen immer zwei Voraussetzungen erfüllt sein:

- a) die durch Schiff und Ladung gebildete Einheit muss von einer gemeinsamen Gefahr bedroht sein und
- b) die getroffenen Massnahmen müssen zur gemeinsamen Rettung der Einheit von Schiff und Ladung aus dieser Gefahr veranlasst worden sein.

Wenn die gegenwärtige Gefahr den Schiffsverband nicht als Ganzes bedroht, sondern nur allein das Schiff oder die Ladung oder die Massnahmen nicht für die gesamte Einheit getroffen wurden, sondern nur für einen Teil (Schiff oder Ladung), liegt keine Havarie-Grosse vor und die Kosten müssen in diesem Fall von demjenigen getragen werden, der hieraus Nutzen gezogen hat. Für den Schiffsverband und seine Ladung ist die Frage weit komplizierter. Kann man entweder sagen, dass das Schubboot und die Schubkähne zusammen 'das Schiff' bilden, oder dass die in den verschiedenen Kähnen des Schiffsverbandes befindliche Ladung eine Einheit 'Ladung' darstellt oder sogar dass das Schubboot, die Kähne und die gesamte Ladung eine Einheit 'Schiff/Ladung' bilden? Oder muss man gegenteilig davon ausgehen, dass es ebensoviele Einheiten 'Schiff/Ladung' gibt, wie die Anzahl der beladenen Schiffe und dass das Schubboot ausser Betracht bleibt, wie es beim Schleppboot der Fall ist? Die Einheit 'Schiff/Ladung' ist bereits juristisch ein aussergewöhnlicher Begriff und demzufolge wäre eine durch verschiedene Schiffe mit ihren darin gelagerten Ladungen gebildete Einheit noch ungewöhnlicher.

Unter diesen Umständen ist es unmöglich, im voraus zu entscheiden, ob man in diesem oder jenem Fall bei einem Schiffsverband von einer einzigen Einheit sprechen kann, die vom Schubboot, den Schubleichtern und der Gesamtheit der Ladung gebildet wird, oder ob man diese als separate Einheiten betrachten muss. Trotzdem ist der Fall vorauszusehen, dass eine gemeinsame Gefahr für alle oder für einige der Einheiten des Schiffsverbandes vorliegen kann. In diesen Fällen wäre es sicherlich ungerecht, nicht den Begriff der Havarie-Grosse in Anwendung zu bringen. Nehmen wir z.B. den Fall, dass in der Sprengstoffladung eines Leichters Feuer ausbricht und die

Leichter, Ladungen und das Schubboot zu vernichten droht, wäre es dann nicht ungerecht, die zur Löschung des Brandes entstandenen Schäden und aufgewendeten Kosten einzig und allein durch die Ladung und den Leichter tragen zu lassen, in dem das Feuer entstanden ist, ohne die anderen geretteten Interessen zu belasten? Diese Frage wird im Abs. 2, Regel XXV bejaht. Die grosse Schwierigkeit ist jedoch, zu erkennen, ob eine gemeinsame Gefahr vorlag und falls dieses zutrifft, die Gefahr für alle oder nur für einzelne Fahrzeuge des Schiffsverbandes bestand. Die Regel versucht, diese Frage zu beantworten, indem festgelegt wird, dass ein Fahrzeug durch blosses Lösen der Verbindung in Sicherheit gebracht werden kann und sich somit nicht mehr in einer gemeinsamen Gefahr mit dem gefährdeten Fahrzeug befindet. Wenn also z.B. ein Schiff des Schiffsverbandes festfährt und das Schubboot sowie die anderen Schiffe des Schiffsverbandes, sich leicht von ihm losmachen können, besteht keine gemeinsame Gefahr mehr zwischen dem festgefahrenen Schiff und den anderen Einheiten des Schiffsverbandes, gleichgültig ob die Verbindungen tatsächlich gelöst wurden. Das gilt auch, wenn alle Schiffe festgefahren sind, aber das Schubboot sich durch Losmachen in Sicherheit bringen kann. Selbst wenn es von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch macht, sondern sofort zu den 'Wiederflottmachungsmanövern' der Schiffe des Schiffsverbandes übergeht, bleibt das Schubboot ausserhalb der Gefahrengemeinschaft der übrigen Schiffe. Es handelt sich somit um eine einzige Havarie-Grosse für alle Einheiten des Schiffsverbandes im Sinne des ersten Absatzes, jedesmal wenn:

- a) eine gemeinsame Gefahr nicht nur einen Kahn und seine Ladung bedroht, sondern alle oder verschiedene der Einheiten, die den Schiffsverband bilden, und
- b) ausserdem die getroffenen Massnahmen die gemeinsame Rettung dieser Einheiten zum Ziel haben.

Aber durch eine solche Regel ist noch nicht viel erreicht. Durch die in einem Transportvertrag aufgenommene Bestimmung 'Havarie-Grosse zu regeln laut den Havarie-Grosse Regeln IVR' werden nur die Vertragspartner gebunden. Nur diese werden sich gegenseitig verpflichtet fühlen und eine Person, die ausserhalb des Vertrages steht, kann hieraus keine Rechte geltend machen oder darin enthaltene Verpflichtungen übernehmen. Indessen sind die Verträge, die den Transport von Gütern in Schiffsverbänden regeln, von zweierlei Art: einerseits die Schubverträge, als Beziehung zwischen Schubboot und Schubkähnen, und andererseits die mit den Ladungsinteressenten für den Transport ihrer Ware geschlossenen Verträge, nämlich die Konnossemente. Die Aufnahme einer neuen Havarie-Grosse Regel in diese Verträge würde somit nur Gültigkeit zwischen den Vertragsparteien haben, d.h. einerseits zwischen dem Eigentümer des Schubbootes und denjenigen der Schubkähne, und andererseits zwischen den Eigentümern der Schubkähne und denjenigen der darin beförderten Ladungen. Demnach gibt es keine vertraglichen Bindungen zwischen allen Interessenten. Beispielsweise besteht weder ein Vertrag zwischen dem Eigentümer des Schubbootes und den Eigentümern der Waren, noch zwischen den Eigentümern der Schubkähne unter sich, noch zwischen den Eigentümern der Ware unter sich; und auch nicht zwischen den Eigentümern der verschiedenen Schubkähne und den Eigentümern der verschiedenen Waren. Da diese vertraglichen Bindungen fehlen, ist es nicht möglich, mittels der einfachen Aufnahme einer neuen Havarie-grosse Regel in einen schon bestehenden Vertrag, das gewünschte Ziel zu erreichen. Um eine Bindung zwischen den vorgenannten Parteien zu schaffen, könnte man einen Vertrag erstellen mit der Bestimmung, dass Havarie-Grosse gegeben ist, wenn eine gemeinsame Gefahr vorliegt und Massnahmen für eine gemeinsame Rettung getroffen worden sind. Dieser Vertrag müsste vor Antritt der Reise von allen Beteiligten unterzeichnet werden, ein kompliziertes und schwieriges Verfahren. Glücklicherweise gibt es im Gesetz (d.h. in allen Rheinschiffahrtsgesetzen) eine einfachere Regelung, um dieses Problem zu lösen. Das Gesetz bietet nämlich die Möglichkeit, in einem Vertrag zwischen A und B eine Bestimmung zugunsten von C und zu Lasten von A oder B aufzunehmen. Dann kann C unter Berufung auf diese Bestimmung im Vertrag zwischen A und B - an dem er übrigens nicht beteiligt ist - Ansprüche gegen A oder B stellen.

In diesem Sinne scheint man eine Lösung gefunden zu haben. Man sollte darum in jeden Schubvertrag und jedes Konnossement eine Bestimmung aufnehmen, die vorschreibt, dass die Vertragsparteien sich gegenüber denjenigen, die nicht Partei sind, verpflichten, in Havarie-Gros-se beizutragen, falls genannte Voraussetzungen gegeben sind (d.h. gemeinsame Gefahr und Rettung). Das Einfachste wäre, diese Bestimmung in die Havarie-Grosse Regeln IVR einzugliedern und dann die schon gebräuchliche Klausel 'Havarie-Grosse wird geregelt nach den Havarie-Grosse Regeln IVR' im Vertrag aufzunehmen.

Dennoch kann man es hiermit noch nicht bewenden lassen, denn die dementsprechende Anwendung der Havarie-gros-se regeln unter den verschiedenen Interessenten eines Schiffsverbandes bringt noch weitere Schwierigkeiten mit sich, die allerdings leichter zu lösen sind.

Für die Berechnung der Beitragswerte und Vergütungen muss man das Schubboot gemeinsam mit den Schubkähnen dem 'Schiff' und die Gesamtheit der Ladungen der 'Ladung' gleichstellen. (Regel XXV, Abs. 4)

Regel XXVI
Lastwagen, Container, Paletten u.ä. Gerät

1. Lastwagen, Container, Paletten u.ä. Gerät gelten als Ladung im Sinne der vorangehenden Regeln, ungeachtet, wessen Eigentum sie sind.
2. Anstelle des CIF-Wertes gemäss Regel VII und Regel XII wird für Vergütungen und Beitragswerte dieser Transport- und/oder Verladungsmittel ausgegangen von deren tatsächlichem Wert am letzten Löschtage des Schiffes oder am Ende der Reise, falls diese an einem anderen Ort als dem ursprünglichen Bestimmungsort endet.
3. Beziehen sich Schadenfeststellungen nach Ziffer XIII 1.a) auch auf Lastwagen, Container, Paletten u.ä. Gerät, dann sind die Bestimmungen der Regel XIII entsprechend anzuwenden.

Lastwagen, Container, Paletten und ähnliches Gerät

1. Der Transport von 'Containern' hat bereits einen solchen Umfang angenommen, dass Schwierigkeiten bei der Berechnung von auftretenden Verlusten oder Schäden, sowie bei der Ermittlung der Beitragswerte zu befürchten sind. Es könnten Zweifel entstehen, ob Container unter den Begriff 'Ladung' fallen, wenn diese dem Schiffseigner oder dem Transportunternehmen gehören. Um diesen Zweifel aus der Welt zu schaffen, legt obige Regel fest, dass 'Container', unabhängig davon wer der Besitzer ist, bei Interpretation der Rheinregeln als Ladung angesehen werden müssen. Sie stellen dann sozusagen eine vierte Interessensgruppe nebst Schiff, Fracht und traditioneller Ladung dar.
2. Was hier für Container gilt, trifft ebenso auf gleichartige Verladungsmittel wie Paletten usw. zu. Der vorgeschlagene Text stammt aus Artikel 4, fünfter Absatz unter c der sogenannten Hague-Visbyrules, (Niederländischer Text: Bundel Transport, Seite 704, Artikel 8.5.2.15, Absatz 3, Nieuw Burgerlijk Wetboek. Französischer Text: Bundel Transport, Seite 708.) was den Vorteil hat, dass von international anerkannten Regeln ausgegangen wird.
3. Der Transport von beladenen Lastwagen und Anhängern auf den sogenannten Ro-Ro-Schiffen setzt sich nun auch in der Rheinschiffahrt durch. Es ist wünschenswert festzulegen, dass die in den Regeln in Bezug auf die Ladung gemachten Bestimmungen auch in diesem Fall gelten.