

Erläuterung der Allgemeinen Bedingungen für die Güterbeförderung mit einer einzelnen Reise auf Binnenwasserstraßen (Kurzbezeichnung: BV 2016)

EINLEITUNG

0.1 Warum wurden die BV 2016-Bedingungen erstellt?

In Verträgen über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt wird noch regelmäßig auf die Befrachtungsbedingungen von 1991 (*Bevrachtingsvoorwaarden 1991*) verwiesen, die jedoch mittlerweile veraltet sind.

Zur Unterstützung des Binnenschifffahrtsmarkts und zur Verbesserung der Zugänglichkeit dieses Markts für neue Marktteilnehmer haben Vertreter von Verladern, Vermittlern und Frachtführern neue Bedingungen erarbeitet, die:

- ausgewogen sind und dadurch Akzeptanz beim Großteil der Teilnehmer des Binnenschifffahrtsmarkts finden;
- in Verbindung mit einem Formular ein vollständiges Rahmenwerk für einen Frachtvertrag für eine einzelne Reise bilden;
- in Bezug auf die in der täglichen Praxis wichtigen Aspekte – unter anderem Geschäftsbedingungen – nicht „zwingend“ sind, sondern konkrete Möglichkeiten zur Auswahl bieten;
- in entsprechenden Fällen dazu beitragen, dass wichtige Aspekte nicht vergessen werden;
- für die Abwicklung von Zwischenfällen eine Lösung bereithalten;
- vielfältig einsetzbar sind (national und international);
- im Einklang mit der aktuellen Praxis stehen;
- erläutert werden (mit der vorliegenden Erläuterung).

0.2 Geltungsbereich

- Frachtverträge in der Binnenschifffahrt für eine einzelne Reise¹;
- Schwerpunktsetzung auf einen Vertrag mit dem eigentlichen Frachtführer in der Binnenschifffahrt, aber auch:
 - in einer Kette von Auftragserteilung und -annahme in Bezug auf die Beförderung mit einer einzelnen Reise einsetzbar;
 - als Schlussbestimmung in Binnenschifffahrtsrahmenverträgen einsetzbar, beispielsweise in Jahresverträgen: „Im Übrigen finden die BV 2016-Bedingungen Anwendung, wobei folgende Optionen gelten:“.
- für internationale Transporte geeignet, also auf der Grundlage des CMNI-Übereinkommens;
- Erfassung aller Aspekte, die sich in der aktuellen Praxis regelmäßig ergeben.

0.3 Das Projekt BV 2016

In Anschluss an das Zustandekommen des Vorübergehenden Beschlusses zum Laden und Löschen in der Binnenschifffahrt 2011 (*Tijdelijk besluit laden en lossen 2011*) haben die Binnenschifffahrtsverbände BBU (mittlerweile Koninklijke BLN Schuttevaer) und CBRB sowie die Verladervergängerorganisation EVO dieses Rahmenwerk erstellt. Nach Anhörung von Beteiligten aus der Praxis und sonstigen Beteiligten sowie im Anschluss an die rechtliche Prüfung wurden die Bedingungen bei der Geschäftsstelle des Gerichts in Rotterdam (Niederlande) hinterlegt und wird mit der Stichting Vervoeradres über die Verwaltung der BV 2016-Bedingungen durch diese Organisation verhandelt.

¹ Der Geltungsbereich der Befrachtungsbedingungen von 1991 (*Bevrachtingsvoorwaarden 1991*) ist anders, nämlich eine Reihe von Befrachtungsformen eines bestimmten Schiffes. In den BV 2016-Bedingungen hat man sich für jeden Frachtvertrag (gegebenenfalls Befrachtung) für eine einzelne Reise entschieden, da diese in der Praxis am häufigsten vorkommt.

0.4 Aufbau der BV 2016-Bedingungen und des Charter-Vertrags

Die BV 2016-Bedingungen haben den Charakter „allgemeiner Geschäftsbedingungen“ und verweisen ferner auf das – in Bezug auf die Form nicht zwingend vorgeschriebene – Charter-Vertragsformular („Muster“), in dem die Besonderheiten der Reise festgelegt werden, einschließlich der Optionen, die die Parteien vereinbart haben. Das ausgefüllte Muster ist der Charter-Vertrag.

Bei der Festlegung der Reihenfolge der Bestimmungen in den BV 2016-Bedingungen hat man sich an den Verfahrensabläufen Vertragsabschluss, Durchführung und Abrechnung orientiert. Den entsprechenden Bestimmungen gehen zwei formalere Artikel („Begriffsbestimmungen“ und „Bestimmungen zum Frachtvertrag und zum Charter-Vertrag“) voraus und folgen eine Reihe von Artikeln mit rechtlicher Grundlage.

Die Reihenfolge im Muster entspricht der Reihenfolge in den BV 2016-Bedingungen, wenngleich der Prozess zweimal durchlaufen wird: zuerst alle Aspekte, die in (fast) jedem Charter-Vertrag enthalten sein werden, dann die Aspekte, die nur gelegentlich anfallen (der Abschnitt „optional“) und schließlich die Aspekte Streitbeilegung, Versicherung des Frachtführers und Unterzeichnung.

Zur besseren Unterscheidung der BV 2016-Bedingungen wurde darauf verzichtet, Texte aus dem CMNI-Übereinkommen oder einschlägigen niederländischen Rechtsvorschriften zu übernehmen, außer in den Fällen, in denen dies zu sehr die Lesbarkeit beeinträchtigt. Falls erforderlich, wird in dieser Erläuterung auf die Verbindung zu dem genannten Übereinkommen und den niederländischen Rechtsvorschriften eingegangen.

Man hat sich dafür entschieden, alle Codes etc., die bei der Durchführung des Frachtvertrags eine Rolle spielen, bereits im Charter-Vertrag zu vermerken. Dadurch herrscht in einem möglichst frühen Stadium Klarheit. Außerdem wird dadurch ein hoher Suchaufwand vermieden, wenn während der Durchführung des Frachtvertrags Formulare auszufüllen sind.

Obwohl die Tatsache, dass die Befrachtungsbedingungen von 1991 veraltet sind, einer der Gründe für die Einführung der BV 2016-Bedingungen ist, können Letztere nicht als unmittelbarer Nachfolger der Befrachtungsbedingungen von 1991 gelten. Das bedeutet, dass die BV 2016-Bedingungen nicht die „letztgültige Fassung“ der Befrachtungsbedingungen von 1991 sind. Falls man sich für die Anwendung der BV 2016-Bedingungen entscheidet und zuvor mit den Befrachtungsbedingungen von 1991 gearbeitet hat, müssen die Parteien die Anwendbarkeit der BV 2016-Bedingungen ausdrücklich vereinbaren.

0.5 Titel

In dem Titel wurde verdeutlicht, dass die BV 2016-Bedingungen für alle Verträge für die Güterbeförderung mit einer einzelnen Reise auf Binnenwasserstraßen gelten. Das heißt für (1) Verträge mit dem eigentlichen Frachtführer (Befrachtung), aber auch (2) zwischen Verladern und Befrachtungskantoren und (3) zwischen einzelnen Befrachtungskantoren.

Der Frachtvertrag kann weiterhin die Befrachtung eines bestimmten Schiffes umfassen, das muss jedoch nicht der Fall sein. In diesem Punkt hat man sich am CMNI-Übereinkommen orientiert, das auch ungeachtet der speziellen Qualifizierung des Frachtvertrags gilt. Dass der zu den Bedingungen gehörende Mustervertrag als „Charter-Vertrag“ bezeichnet wird, bedeutet somit nicht notwendigerweise, dass es sich um eine Befrachtung handelt. Das muss aus dem Inhalt des Vertrags hervorgehen. Die Entscheidung für diese Bezeichnung beruht auf dem Beitrag zur Entwicklung des Musters und der Bedingungen, der von Beteiligten aus der Praxis geleistet wurde und aus dem hervorging, dass in der aktuellen Praxis jede schriftliche Wiedergabe eines Frachtvertrags in der Binnenschifffahrt – unabhängig von einer möglichen Befrachtung – üblicherweise als „Charter-Vertrag“ bezeichnet wird. Eine Abweichung von der gängigen Praxis kann zu Missverständnissen führen.

ERLÄUTERUNG ZUM INHALT

Artikel 1 : Begriffsbestimmungen

In den BV 2016-Bedingungen wird von den Begriffsbestimmungen in dem CMNI-Übereinkommen ausgegangen.

Ergänzend dazu werden in Artikel 1.2 eine Reihe von Begriffen definiert.

Die Begriffsbestimmungen von Lade- und Löschort und Lade- und Löschstelle entsprechen den Begriffsbestimmungen in dem Vorübergehenden Beschluss zum Laden und Löschen in der Binnenschifffahrt (2011).

In der Begriffsbestimmung von Muster wird verdeutlicht, dass das Charter-Vertragsformular nicht in zwingender Form vorgeschrieben ist. Somit kann man sich auch dafür entscheiden, optionale Felder („Falls ...“), die nicht relevant sind, nicht auszufüllen. Außerdem ermöglicht die digitale Form eine viel kompaktere Struktur. Fazit: es geht um den „Inhalt“ und nicht um die „Form“.

In den BV 2016-Bedingungen wird immer angegeben, welche Partei für das Ausfüllen beziehungsweise Auslassen oder Ignorieren derartiger optionaler Felder verantwortlich ist.

Die Begriffsbestimmung von Überliegezeit wurde aus dem niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuch (*Burgerlijk Wetboek*, Artikel 8:931 Absatz 3) abgeleitet und hat den Charakter einer höchstzulässigen Überliegezeit; nicht zu verwechseln mit der genutzten Überliegezeit, die mit dem Überliegegeld die Grundlage für die Überliegegebühr bildet.

Die Begriffsbestimmung von höherer Gewalt leitet sich von Artikel 16.1 des CMNI-Übereinkommens ab.

Höhere Gewalt beschränkt sich laut dieser Begriffsbestimmung zwar nicht auf den „act of God“, die Rechtsprechung im Straßenverkehr zeigt jedoch andererseits, dass für eine Berufung auf höhere Gewalt weitere Voraussetzungen erfüllt sein müssen:

„...falls er nachweist, dass er alle Maßnahmen zur Vermeidung des Verlusts ergriffen hat, die unter den gegebenen Umständen für einen sorgfältigen Frachtführer – einschließlich Personen, dessen Hilfe er bei der Durchführung des Vertrags in Anspruch nimmt – zumutbar sind ...“²

Höhere Gewalt muss von der Partei, die sich darauf beruft, nachgewiesen werden.

Die Begriffsbestimmung von Frachtvertrag lässt Spielraum für die Anwendung der BV 2016-Bedingungen in mündlichen Vereinbarungen.

Artikel 2 : Bestimmungen zum Frachtvertrag und zum Charter-Vertrag

Anlage 1 dieser Erläuterung enthält eine Übersicht über die Staaten, die das CMNI-Übereinkommen unterzeichnet und ratifiziert haben. Stand: November 2015.

Indem die niederländische Rechtsordnung für anwendbar erklärt wird (Artikel 2.1), entsteht infolge von Artikel 8:889 Absatz 1 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches die Möglichkeit, die Bestimmungen des CMNI-Übereinkommens ebenfalls für die Beförderung zwischen niederländischen Häfen anzuwenden. In Artikel 2.2 wird diese Möglichkeit genutzt.

Die Formulierung von Artikel 2.2 ist übrigens weitreichender: auch bei nationalem Transport innerhalb anderer Staaten (die dem CMNI-Übereinkommen beigetreten oder nicht beigetreten sind). In diesem Fall muss jedoch geprüft werden, ob das niederländische Recht und die vereinbarte Anwendung des CMNI-Übereinkommens in das Rechtssystem dieses Staats passen.

² Urteil des Hoge Raad, 17.04.1998, RS Oegema/Amev über Ladungsverlust unter CMR (S&S 1998, 75: Oegema/AMEV). Es wurden keine Gerichtsurteile mit einer weiter reichenden Auslegung des Begriffs „höhere Gewalt“ im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt gefunden.

Die Hierarchie in Bezug auf die geltenden Bestimmungen sieht folgendermaßen aus:³

- CMNI-Übereinkommen;
- zwingendes niederländisches Recht für Aspekte, die nicht im CMNI-Übereinkommen geregelt sind;
- im Frachtvertrag vereinbarte Optionen und Bestimmungen, die von den BV 2016-Bedingungen abweichen;
- BV 2016-Bedingungen⁴;
- nicht zwingendes niederländisches Recht für Aspekte, die weder im CMNI-Übereinkommen noch im Frachtvertrag oder den BV 2016-Bedingungen geregelt sind.

Mit Artikel 2.3 wird den Vertragsparteien die Möglichkeit geboten, Vereinbarungen nach eigenem Ermessen zu treffen; allerdings müssen sie ihre Vereinbarungen im Charter-Vertrag vermerken. Die Vertragsparteien sind dafür verantwortlich, dass Ergänzungs- und Zusatzbestimmungen nicht zuwiderlaufen (sich selbst, den übrigen Bestimmungen in den BV 2016-Bedingungen, dem CMNI-Übereinkommen und dem niederländischen Recht, sofern dies zwingend ist). Die Parteien müssen selbst sicherstellen, dass das Gesamtwerk der Bestimmungen kohärent bleibt.

Artikel 2.4 wird auch als Salvatorische Klausel bezeichnet.

Artikel 2.6 enthält eigentlich eine so genannte „Entire Agreement Clause“ (Ausschließlichkeitsklausel). Mit diesem Artikel soll festgelegt werden, dass der Charter-Vertrag und die BV 2016-Bedingungen zusammen den gesamten Vertrag darstellen und dass etwaige früher getroffene Vereinbarungen, die nicht in einem der beiden Dokumente enthalten sind, keine Wirkung entfalten. Die absolute Wirkung, die eine Ausschließlichkeitsklausel im angelsächsischen Recht hat, wird bei der Anwendung im niederländischen Recht, wie in diesem Fall, etwas nuanciert. Auf jeden Fall können Dokumente, die nicht Bestandteil des Vertrags sind, durchaus relevant für die Auslegung der Bestimmungen im Charter-Vertrag oder den BV 2016-Bedingungen sein.

Die Begriffe „Frachtvertrag“ und „Charter-Vertrag“ sind nicht mit den Begriffen „Frachturkunde“, „Frachtbrief“ oder „Konnossement“ zu verwechseln.

Schriftlich

Der Frachtvertrag sollte schriftlich niedergelegt werden (Charter-Vertrag).

Dies beschränkt sich übrigens nicht auf die Niederschrift auf Papier, vorausgesetzt, die Informationen sind in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden [können] (vgl. Artikel 1 Absatz 8 des CMNI-Übereinkommens).

Weiterhin sollte der Charter-Vertrag von beiden Parteien unterzeichnet werden, entweder handschriftlich auf einer Papierfassung des Charter-Vertrags oder anderweitig, beispielsweise elektronisch.

Falls ein ausführender Frachtführer beauftragt wurde, gilt eine vom Absender und Frachtführer vereinbarte Erweiterung der „Frachtführerhaftung“ nur dann für den betreffenden ausführenden Frachtführer, wenn Letzterer ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat (vgl. Artikel 4.4 des CMNI-Übereinkommens). Diese Zustimmung ist somit für den nicht-ausführenden Frachtführer sehr wichtig.

Die beiden letzten Absätze gelten sinngemäß für nachträglich vereinbarte Ergänzungen oder Änderungen des Frachtvertrags.

In Artikel 11 Absatz 3 des CMNI-Übereinkommens steht: *„Die Frachturkunde dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrags ...“*. Falls die Frachturkunde in Bezug auf „den Abschluss oder den Inhalt des Frachtvertrags“ dem unterzeichneten Charter-Vertrag zuwiderläuft, kann es sich bei diesem Charter-Vertrag um einen im CMNI-Übereinkommen genannten Beweis des Gegenteils handeln. Ob dieser Gegenbeweis ausschlaggebend ist, muss jedoch von Fall zu Fall anhand der tatsächlichen Umstände festgestellt werden. Bei der Feststellung der tatsächlichen Umstände ist die in den vorangehenden drei Absätzen empfohlene Schriftform zweifellos von Vorteil.

³ Dies gilt sowohl für Transporte, für die das CMNI-Übereinkommen zwingend vorgeschrieben ist (international und Lade- oder Löschort in einem Vertragsstaat) als auch für Inlandstransporte, falls die Anwendbarkeit des CMNI-Übereinkommens vereinbart wurde.

⁴ Diesbezüglich ist gewährleistet, dass die BV 2016-Bedingungen weder dem CMNI-Übereinkommen noch zwingendem niederländischen Recht zuwiderlaufen, sofern dies gelten sollte.

Artikel 3 : Absender und Frachtführer

Im CMNI-Übereinkommen wird der Absender als eine Person definiert, von der oder in deren Namen oder für die ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen wurde.

Bei Vermittlung durch einen Frachtmakler schließt dieser Makler den Frachtvertrag nicht in seinem eigenen Namen ab. Sein Auftraggeber ist also weiterhin der Absender, der im Charter-Vertrag vermerkt werden muss.⁵

Bei der Frachtübernahme ist die Situation genau umgekehrt: wenn ein Frachthändler eine Schiffsfracht auf dem Markt unterbringt, tut er dies in seinem eigenen Namen und ist er somit selbst der Absender. In diesem Fall hat der Vermerk des Ladungsbeteiligten im Charter-Vertrag keine formelle Bedeutung. Dieser Vermerk kann zur Vermeidung von Missverständnissen also besser nicht erfolgen.

In der Praxis treten jedoch auch Zwischenvarianten auf, weshalb von Fall zu Fall geprüft werden muss, wer von den beteiligten Parteien als Absender zu gelten hat.

Im CMNI-Übereinkommen ist der Frachtführer als eine Person definiert, von der oder in deren Namen ein Frachtvertrag mit einem Absender abgeschlossen wurde. Der Frachtführer ist somit nicht notwendigerweise der eigentliche Frachtführer.

Artikel 4 : Güter (Beschaffenheit)

In Artikel 4.1 bis 4.4 der BV 2016-Bedingungen werden die Bestimmungen in Artikel 6 Absatz 2 des CMNI-Übereinkommens ausgearbeitet.

Artikel 5 : Vereinbarte Anforderungen an das bereitzustellende Schiff

Die Artikel 5.1 bis 5.6 enthalten konkrete Vereinbarungen, die überprüft werden können, wenn das Schiff an der Ladestelle eintrifft. Die Vereinbarung „circa [nnnn] Tonnen“ ohne weitere Angaben⁶ sollte vermieden werden, denn dann sind die gegenseitigen Verantwortlichkeiten unklar, was zu Diskussionen beim Abschluss der Beladung führen kann: es wurden zu wenig Güter geladen, der Inhalt des Laderaums ist zu klein, die Güter haben eine zu geringe Schüttdichte usw.

Es wird empfohlen, bei der Festlegung eines Reinheitszustands, der über den im CDNI-Übereinkommen vorgeschriebenen Entladungsstandard hinausreicht, von der Terminologie dieses Übereinkommens auszugehen: „besenrein“, „vakuumrein“ oder „waschrein“, - falls zutreffend – ergänzt um „trocken“, „geruchslos“ usw.

Die Artikel 5.7 und 5.8 zielen auf die erforderliche operative Flexibilität bei der Durchführung des Frachtvertrags ab, unter Berücksichtigung der Interessen der Parteien und zur Gewährleistung des sicheren Reiseverlaufs.

Artikel 6 : Das zur Durchführung des Frachtvertrags bereitgestellte Schiff; Reisecharter

Die Anwendung von Artikel 6.1 wird für den Charakter ausschlaggebend sein, den der Vertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer erhält. Falls laut dem Charter-Vertrag ein bestimmtes Schiff zur Verfügung gestellt wird, wird dies zur Folge haben, dass der Frachtvertrag ebenfalls als (Reise-) Charter einzustufen ist. Die Regelung zusätzlichen Rechts in Buch 8 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches enthält mehrere Bestimmungen, die lediglich im Falle von Befrachtung anwendbar sind, unter anderem beim Untergang des Schiffes.

In den übrigen Absätzen dieses Artikels steht die Erfüllung vereinbarter Anforderungen an das zur Verfügung gestellte Schiff im Mittelpunkt.

⁵ Ein Frachtmakler kann aber im Namen des Absenders den Charter-Vertrag unterzeichnen, falls er eine entsprechende Vollmacht vom Absender hat. In diesem Fall schafft ein kurzer Verweis Klarheit beim Frachtführer.

⁶ Die BV 2016-Bedingungen gehen von plus oder minus 2,5 % aus (vgl. Artikel 5.8 und 16.2 Absatz 4).

⁷ Eine Ursache für derartige Diskussionen ist der Umstand, dass der Inhalt des Laderaums nicht im Messbrief eines Binnenschiffes aufgeführt wird. Eine andere Ursache besteht darin, dass die Schüttdichte unter anderem von der Beladungsweise abhängt.

Artikel 6.3 geht auf die Eignung des Schiffes im Sinne von Artikel 3.3 des CMNI-Übereinkommens ein (ladetüchtiger Zustand, fahrtüchtig, gemäß den geltenden Bestimmungen ausgerüstet und bemannt und mit den erforderlichen Genehmigungen ausgestattet).

Artikel 3.3 des CMNI-Übereinkommens enthält keinen Anhaltspunkt für die zwingend vorgeschriebene Kontrolle der in diesem Artikel genannten Punkte durch den Absender.

Infolge des CDNI-Übereinkommens⁸ wird davon ausgegangen, dass das Schiff zu Beginn der Beladung im richtigen Reinheitszustand zur Verfügung gestellt wurde. Ab diesem Zeitpunkt ist es in Bezug auf den Reinheitszustand die Aufgabe des Absenders nachzuweisen, dass das Schiff die Anforderungen nicht erfüllte.

Die Kontrolle durch den Absender, ob das Schiff vor Beginn der Beladung die gesetzlichen oder vertraglichen Anforderungen erfüllt, kann Probleme vermeiden, sie befreit den Frachtführer jedoch nicht von seiner Verantwortung, die vereinbarten und gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen. Das gilt gleichermaßen, wenn eine Kontrolle durch den Absender infolge eines Qualitätssicherungssystems wie etwa GMP+ vorgeschrieben ist.

Artikel 7 : 7 Lade- und Löschart, Lade- und Löscharte und Bestellzeiten

Artikel 7.2, 7.3 und 7.4 (Lade- und Löscharte)⁹

Die Erreichbarkeit des Lade- und Löschartes ist dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen. Falls die Lade- oder Löscharte im Charter-Vertrag vermerkt ist (und nicht geändert wird), reicht dieser Risikobereich weiter: er umfasst auch die Lade- oder Löscharte. Der Frachtführer hat sich schließlich vorab mit dieser Stelle bzw. diesen Stellen einverstanden erklärt.

Falls die Lade- oder Löscharte nachträglich vom Absender angegeben oder geändert wird, sind die Risiken innerhalb des Lade- beziehungsweise Löschartes dem Absender zuzuordnen: die Erreichbarkeit dieser Stellen für das Schiff, Zeitverlust durch den Umstand, dass Schleusen und Brücken planmäßig unbemannt sind, (un-) vorhergesehene Behinderungen oder Einschränkungen usw. Hierbei gilt jedoch der Billigkeitsgrundsatz vor dem Hintergrund der üblichen Verfahrensweise innerhalb des jeweiligen Lade- oder Löschartes.

Artikel 7.5

Die genannten Informationen beziehen sich beispielsweise auf die Abmessungen und den Tiefgang des Schiffes (im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit) und den Zeitpunkt, zu dem die Lade- und Löscharte angegeben worden sein muss, um eine Verspätung des Schiffes zu vermeiden.

Artikel 7.6

Der Zeitverlust geht somit auf das Konto des Absenders. Auch dadurch kann die Überliegezeit überschritten werden.

Andere Unkosten sind nicht erstattungsfähig. Der Frachtführer prüft schließlich nach der Angabe der endgültigen Lade- oder Löscharte die Erreichbarkeit dieser Stelle, stellt fest, dass die Reise nicht möglich ist und bittet um Anweisungen. Also nicht einfach weiterfahren, bis die Weiterfahrt des Schiffes nicht mehr möglich ist.

Artikel 7.7

Wenn der Frachtführer Verzögerungen verursacht, hat er diese selber zu tragen.

Artikel 7.8

Dieser Artikel zielt auf die fahrtechnische Sicherheit der Lade- und Löscharte ab. Die Bestimmungen stimmen nicht vollständig mit den Bestimmungen im niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuch überein (Artikel 8:926 Absatz 2), da die Erreichbarkeit und (drohende) Behinderungen in den BV 2016-Bedingungen an anderer Stelle geregelt werden.

Artikel 7.9 (Inhaber des Konnossements gibt Löscharte an)

Falls der Inhaber des Konnossements die Löscharte angibt, (1) tritt er dem Frachtvertrag bei und (2) gelten die Bestimmungen in Bezug auf diese Angabe nicht mehr für den Absender, sondern für diesen Inhaber.

Wenn kein Konnossement ausgestellt wurde, sondern ein Frachtbrief, liegt die Befugnis zur Angabe der Löscharte weiterhin beim Absender.

⁸ CDNI-Übereinkommen, Anlage 2, Artikel 7.02 Unterabsatz 3

⁹ Insofern der Frachtvertrag nicht der Befrachtung eines bestimmten Schiffes dient, weichen die Artikel 7.2, 7.3 und 7.4 von Artikel 8: 925 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches ab (der Frachtführer gibt die Lade- und Löscharte an, außer im Falle von Zeit- oder Reisecharter). Dadurch soll der Anschluss zur gängigen Praxis gewährleistet werden.

Artikel 8 : Hafenvorschriften

In diesem Artikel werden die Verantwortlichkeiten der Parteien in Bezug auf die Bereitstellung und Einhaltung der Hafenvorschriften festgelegt.

Hafenordnungen entstehen im Rahmen der nautischen Verwaltung der Lade- oder Löschstelle. Sicherheitsvorschriften beziehen sich beispielsweise auf den Arbeits- und Umweltschutz und Vorschriften in Bezug auf die Gefahrenabwehr betreffen zum Beispiel die Umsetzung von ISPS an der Lade- oder Löschstelle.

Bei von den Parteien getroffenen Vereinbarungen und Ergänzungen handelt es sich beispielweise um: „An Land und an Deck ist das Tragen von Sicherheitsschuhen, Schutzhelm und Schwimmweste vorgeschrieben“, Vereinbarungen über das Übersetzen von Pkw usw.

Artikel 9 : Operative Planung

Die operative Planung versetzt die Parteien in die Lage, die Tätigkeiten möglichst effizient durchzuführen, da die Beteiligten wissen, wie der Ablauf aussieht.

„Operativ“ lässt erkennen, dass diese Planung von vertraglichen Aspekten wie Melden, Lade- und Löschzeit und Überliegezeit unabhängig ist. Dennoch ist die operative Planung damit nicht unverbindlich. Wenn beispielsweise eine plötzlich auftretende, schwerwiegende Verzögerung der anderen Partei nicht mitgeteilt wird, kann Letzterer dadurch Schaden entstehen, der möglicherweise verhindert oder begrenzt worden wäre, wenn sie rechtzeitig informiert worden wäre. Dieser Schaden entsteht somit nicht durch die Verzögerung, sondern durch das Säumnis einer Partei, die andere Partei rechtzeitig zu informieren und gegebenenfalls Weisungen anzufordern.

Artikel 10 : Kündigung des Frachtvertrags; Annahme der Reise

Dieser Artikel ersetzt die Bestimmungen im niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuch (Artikel 8:908). Bei den wichtigsten Abweichungen handelt es sich um:

- in einigen übersichtlichen Situationen wurde der Schadensumfang festgesetzt (Artikel 10.1 und 10.2)
- Artikel 10.5: Im Falle der Teilbeladung wurde eine Ankündigungsfrist ergänzt, da „Annahme der Reise“ auf Initiative des Frachtführers sehr nachteilig für den Absender sein kann¹⁰. Er kann jetzt noch versuchen, diesen Nachteil mit der Ankündigungsfrist weitgehend zu begrenzen. Faktisch setzt der Frachtführer die Entscheidungsfrist und hat der Absender die Wahl zwischen „wieder löschen der geladenen Güter“ und „mit einer Teilladung fahren“.

„Durch Verschulden des Absenders“, schließlich kann beispielsweise auch Kleinwasser die Ursache dafür sein, dass weniger Güter als vereinbart geladen werden.

Der geplante Zeitpunkt der Annahme der Reise kann zwar nicht vor Ablauf der Überliegezeit liegen, der Frachtführer kann jedoch die Annahme ankündigen, bevor die Überliegezeit abgelaufen ist.

Artikel 10.5 ist ein Schutznetz: es ist natürlich besser, wenn die Parteien in der entstandenen Situation ad hoc zusätzliche Vereinbarungen treffen.

Artikel 10.8 Buchstabe a: Pauschalbetrag der Kündigungsentschädigung

Bei der Vorbereitung der BV 2016-Bedingungen haben einige Marktteilnehmer mitgeteilt, dass sie – außer der genutzten Zeit an der Ladestelle – eine Kündigungsentschädigungspauschale bevorzugen: sie möchten lieber Klarheit im Vorfeld als Streitereien über die Nachkalkulation der entstandenen Kosten.

Andere Marktteilnehmer hingegen haben erklärt, dass eine solche Pauschale für die von ihnen vorgebrachten Situationen nicht ausreichend ist.

Da die Bestimmung einer derartigen Pauschale ohnehin willkürlich ist, wurden diesbezüglich keine weiteren Untersuchungen angestellt, sondern hat man sich an externen Quellen orientiert, in diesem Fall an dem deutschen Transportrechtsreformgesetz vom 25.06.1998 (§ 415 (2) TRG). In dem TRG wird von etwas anderen Begriffsbestimmungen ausgegangen, die für den Frachtführer übrigens

¹⁰ Vgl. Erläuterung zum niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuch 8: MvT 14 049, Parl. Gesch 8, S. 414

weniger vorteilhaft sind. Auf eine Umformulierung dieser Begriffsbestimmungen wurde verzichtet, da die Pauschale auch die Folgen einer möglicherweise versäumten Anschlussreise decken soll, was sich im Allgemeinen nicht kalkulieren lässt.

Falls die Pauschale für die geplante Reise nicht angemessen ist, wird empfohlen, eine individuelle Pauschale zu vereinbaren und im Charter-Vertrag festzuhalten.

Eine Überschreitung der Überliegezeit beim Löschen ist kein Kündigungs- oder Auflösungsgrund. Infolge der Bestimmungen im niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuch (Artikel 8:932.1) wird Schadenersatz fällig. Das Löschen der Güter auf Kosten des Absenders kommt somit nicht in Frage.

Artikel 11 : Laden und Löschen

In diesem Artikel wird die Verteilung der Aufgaben, Befugnisse und Verantwortlichkeiten in Bezug auf das Laden und Löschen festgelegt.

Artikel 11.1 (Laden)

Artikel 6.4 des CMNI-Übereinkommens lautet: „*Vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten hat der Absender die Güter zu laden und nach Binnenschiffahrtsbrauch zu stauen und zu befestigen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde.*“

Artikel 3.5 des CMNI-Übereinkommens lautet: „*Der Frachtführer hat, vorbehaltlich der Pflichten des Absenders, sicherzustellen, dass durch das Laden, Stauen und Befestigen der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet wird.*“

Diesen Bestimmungen des CMNI-Übereinkommens ist zu entnehmen, dass beide Parteien beim Laden Verantwortung tragen. Aus der Formulierung geht hervor, dass diese Verantwortlichkeiten gleichwertig sind.¹¹

Artikel 11.1 und 11.2 (Löschen)

Da die Verpflichtungen in Bezug auf das Löschen nicht im CMNI-Übereinkommen enthalten sind, werden sie in den BV 2016-Bedingungen in Analogie zum Laden geregelt.

Beim Abschluss des Frachtvertrags ist der Empfänger keine Vertragspartei. Sobald der Empfänger jedoch um die Ablieferung der Güter bittet, tritt er dem Frachtvertrag bei und ist er (unter anderem) zum Löschen der Güter verpflichtet. In diesem Fall ist er (unter anderem) auch für Schaden haftbar, der dem Frachtführer beim Löschen entsteht.¹²

Falls der Empfänger nicht um die Ablieferung der Güter bittet (oder mit dem Löschen beginnt), wird dem Frachtführer empfohlen, den Absender schnellstmöglich in Kenntnis zu setzen und Weisungen anzufordern.

Artikel 11.4 (Weisungen)

Während des Ladens und Löschens können Umstände auftreten, bei denen eine Partei für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen das Handeln der anderen Partei benötigt. Zu diesem Zweck wurden in diesem Artikel drei Befugnisse zur Erteilung von Weisungen formuliert:

- Unterabsatz 1 gründet sich auf die Bestimmungen in Artikel 3.5 des CMNI-Übereinkommens. Das niederländische Bürgerliche Gesetzbuch (Artikel 8:912 Absatz 2 zweiter Satz) enthält eine ähnliche Bestimmungen.
- Bei Unterabsatz 2 kann beispielsweise an das Verholen unter der Lade- oder Löschanlage oder das Öffnen der Luken gedacht werden.
- Bei Unterabsatz 3 kann beispielsweise an das Schließen der Luken bei Regen gedacht werden.

Artikel 11.5 und 11.6 (Sorgfaltspflicht des Frachtführers nach Binnenschiffahrtsbrauch)

Nach den Regelungen des CMNI-Übereinkommens können nicht unerhebliche Zeiträume vorliegen, in denen Güter im Schiff vorhanden sind, während die Verantwortung des Frachtführers für diese Güter jedoch nicht exakt festgelegt ist. Da für die genannten Zeiträume bezahlt wurde (Fracht, Blockfracht oder Überliegegebühr) ist es logisch, die Verpflichtungen des Frachtführers während dieser Zeiträume

¹¹ Vgl. ECLI:NL:RBROT:2014:6975

¹² Vgl. ECLI:NL:GHDHA:2016:439

in den BV 2016-Bedingungen festzulegen. In Anlage 2 wird detailliert darauf eingegangen.

Artikel 12 : 12 Lade- und Löschezit, Überliegebühre und Überliegezeit

Die Überliegezeit wurde im Einklang mit den Bestimmungen im niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuch auf 96 Stunden festgesetzt (Artikel 8:931 Absatz 4: „vier aufeinanderfolgende Tage“), wobei die Formulierung „... oder, wenn am Liegeort eine andere Anzahl angemessen oder üblich ist, auf diese Anzahl“ weggelassen wurde, um mögliche Diskussionen über die Auslegung dieser Formulierung zu vermeiden.

Falls die vereinbarte Regelung in Bezug auf die Lade- und Löschezit Bestimmungen in Bezug auf die Entschädigung nach Ablauf der Überliegezeit enthält, gelten die Bestimmungen der vereinbarten Regelung.

Die Parteien können ebenfalls eine andere Überliegezeit vereinbaren.

Artikel 12.3 entspricht dem niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuch (Artikel 8:932.1).

Artikel 13 : Vorbereitung der Reise

In Artikel 13.1 und 13.2 werden die Befugnisse und Verantwortung des Frachtführers in Bezug auf die fahrtechnischen Aspekte der Reise ausgearbeitet.

Artikel 13.2 in Verbindung mit Artikel 13.5 regelt die sorgfältige Reisevorbereitung durch den Frachtführer („fachkundig“). Dies umfasst die Berücksichtigung von Behinderungen und (außergewöhnlichen) Einschränkungen auf der Anfahrtsroute und der Fahrtroute¹³ sowie die Benachrichtigung des Absenders vor Abschluss des Frachtvertrags, falls eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass derartige Beeinträchtigungen auftreten werden. Dabei kann es sich beispielsweise um Hochwasser, Eis oder Streiks des Personals von Wasserstraßenbetreibern handeln. Bei einer Wahrscheinlichkeit von Behinderungen und außergewöhnlichen Einschränkungen sind sich der Frachtführer und der Absender gemeinsam des Risikos bewusst, das sie beim Abschluss des Frachtvertrags eingehen und können sie vor diesem Hintergrund zusätzliche Vereinbarungen (Artikel 13.4) treffen und Risiken verteilen.

Wenn der Absender von (einer hohen Wahrscheinlichkeit) einer Behinderung oder außergewöhnlichen Einschränkung wusste oder hätte wissen können, muss er dieses Wissen in die Vertragsverhandlungen einbringen (Artikel 13.3). Dies hat schriftlich zu erfolgen, denn wenn später plötzlich ein Problem auftritt, wird es schwierig sein, seine Sorgfalt nachzuweisen, wenn er diesbezüglich während der Vertragsverhandlungen lediglich eine beiläufige Bemerkung gemacht hat. Die Fachkundigkeit des Absenders wird anhand der Frage beurteilt, was von dem jeweiligen Absender erwartet werden darf. Das kann von Fall zu Fall sehr unterschiedlich sein. Von einem Befrachtungskontor oder Logistikabteilungen großer Verladere mit guten Marktkenntnissen kann sicherlich mehr erwartet werden als von Verladern, die nur selten Ladung befördern. Aber auch die Kenntnisse eines möglicherweise vom Absender eingeschalteten Vermittlers werden berücksichtigt.

Artikel 14 : Auftretende Behinderungen und außergewöhnliche Einschränkungen der unbehinderten Schifffahrt

Artikel 14.1 und 14.2 in Bezug auf Ort und Stelle

Bei der Begriffsbestimmung von Hindernis wird zwischen der Anfahrtsroute und der Fahrtroute unterschieden, die ihrerseits wiederum als Route zur Ladestelle beziehungsweise zur Löschstelle definiert werden. Bei der in Artikel 13.1 und 13.2 festgelegten Verantwortung des Frachtführers bzw. des Absenders wird ebenfalls davon ausgegangen.

Wenn die Lade- oder Löschstelle jedoch nicht im Charter-Vertrag vermerkt ist (Artikel 13.5), reichen die Verantwortlichkeiten lediglich bis zur Grenze des Lade- bzw. Löschoorts und ist der Absender für die Erreichbarkeit der Lade- bzw. Löschstelle verantwortlich (Artikel 7.3).

Artikel 14.2 in Bezug auf die „Anfahrts- bzw. Fahrtroute“

Dieser Artikel behandelt die Situation, in der das Schiff, das zur Durchführung des Charter-Vertrags eingesetzt wird, auf dem Weg zum Lade- oder Löschoort mit einer Behinderung konfrontiert wird. In

¹³ Eine Behinderung oder Verzögerung auf der Fahrt zum nächsten Ladeort fällt unter den Geltungsbereich des Frachtvertrags für die nächste Reise.

diesem Artikel wird jedoch auch auf die Situation eingegangen, dass die Behinderung auf der Fahrtroute auftritt, während das Schiff zur Durchführung des Charter-Vertrags noch auf dem Weg zur Ladestelle ist oder dort liegt.

Artikel 14.2 in Bezug auf „zumutbar“

Die Tatsache, dass das Schiff, das zur Durchführung des Charter-Vertrags eingesetzt wird, beispielsweise auf dem Weg zum Löschort mit einer Behinderung konfrontiert wird, bedeutet noch nicht, dass das Schiff den Ort nicht erreichen kann. Möglicherweise ist das Ziel auf Umwegen erreichbar. In diesem Fall müssen der Zeitaufwand und die Mehrkosten jedoch eine zumutbare Alternative im Vergleich zu der Reisedauer und der Gesamtfracht bei unbehinderter Schifffahrt darstellen.

Das gleiche gilt, falls das Schiff, das zur Durchführung des Frachtvertrags eingesetzt wird, auf dem Weg zum Ladeort mit einer Behinderung konfrontiert wird. In diesem Fall ist es denkbar, dass der Einsatz eines anderen auf dem Markt verfügbaren, geeigneten Schiffs, das den Ladeort erreichen kann, eine realistische und angemessene Alternative ist.

Artikel 14.2 bis 14.5 in Bezug auf „bekannt wird“

Es geht also nicht um den Zeitpunkt, da das Hindernis auftritt, sondern um den Zeitpunkt, da es bekannt wird. Wichtig in diesem Zusammenhang sind die Schifffahrtsmeldungen, die die Wasserstraßenbetreiber in gut zugänglicher Form veröffentlichen, beispielsweise unter www.vaarweginformatie.nl. Der Zeitpunkt, zu dem diese Website eine neue Schifffahrtsmeldung an die Abonnenten verschickt, ist in diesem Fall maßgeblich. Meldungen in den Medien, beispielsweise über (geplante) Streiks, können ebenfalls maßgeblich sein.

Artikel 14.3 (Einschränkung des Kündigungsrechts)

In diesem Artikel wird festgelegt, dass die Kündigung des Charter-Vertrags wegen eines Hindernisses im Verhältnis zu der Art und Schwere dieses Hindernisses stehen muss. Ein Aspekt, der dabei eine Rolle spielt, ist beispielsweise die voraussichtliche Dauer der Behinderung. Ferner bestimmt dieser Artikel, dass eine Partei, die sich nicht sorgfältig vorbereitet hat, den Vertrag nicht kündigen darf.

Artikel 14.3 (Entschädigung)

Die Dauer der abgelaufenen Ladezeit und etwaigen Überliegezeit nach Bekanntwerden des Hindernisses wird vom Absender festgestellt. Der Absender muss, falls er kündigt, Überliegegeld für den dann festzustellenden Zeitraum zwischen dem Bekanntwerden der Behinderung und dem Kündigungszeitpunkt zahlen. Das gilt also ebenfalls für die Zeit nach dem Bekanntwerden der Behinderung, in der die Ladezeit noch nicht abgelaufen ist, jedoch selbstverständlich nur, wenn der Absender sein Kündigungsrecht geltend macht. Falls aber der Frachtführer in diesem Zeitraum kündigt, verliert er seinen Entschädigungsanspruch, da der Aufenthalt an der Ladestelle durch sein Handeln sinnlos geworden ist.

Artikel 14.3 (Schutznetz)

Dieser Artikel ist ein Schutznetz, denn schließlich steht es den Parteien frei, in dieser Situation ad hoc Vereinbarungen zu treffen („warten wir mal ab, wie sich die Situation entwickelt“), auch in Bezug auf die Entschädigung.

Artikel 14.4 (nach Beginn der Beladung)

Nach Beginn der Beladung sind so viele Situationen denkbar, dass es nicht möglich ist, eine andere Bestimmung als „mitgehangen, mitgefangen“ zu formulieren.

Artikel 14.5 (eine Partei verletzt die Sorgfaltspflicht)

Dieser Artikel regelt Situationen, in denen die Folgen des Hindernisses hätten vermieden oder begrenzt werden können, falls die säumige Partei ihre Sorgfaltspflicht erfüllt hätte.

Der Artikel enthält keine Bestimmung für den Fall, dass beide Parteien ihre Sorgfaltspflicht verletzen, unter anderem weil dann zwangsläufig Fragen wie „Wer hat am unsorgfältigsten gehandelt?“ entstehen.

Artikel 14.6 (Haftungsbeschränkung)

Je nachdem wie der Fall gelagert ist, kann eine Diskussion darüber entstehen, ob Schaden infolge der Nichterfüllung der Bestimmungen in Art. 13.2 als Verzögerungsschaden einzustufen ist oder als eine Form von Schaden, der nicht unter die Haftungsbestimmungen des CMNI-Übereinkommens fällt. Zur Vermeidung dieser Diskussion wird die Haftung des Frachtführers auf die Fracht beschränkt, was somit nur relevant sein wird, wenn sich diese Haftungsbeschränkung nicht bereits aus Artikel 20 Absatz 3 des CMNI-Übereinkommens ergibt. In diesem Fall ist es logisch, dass die Beschränkung für den umgekehrten Fall auch für den Absender gilt.

Artikel 15 : Kleinwasser

In Artikel 15.1 und 15.2 werden die Befugnis und Verantwortung des Frachtführers in Bezug auf fahrtechnische Aspekte der Reise ausgearbeitet („sorgfältig“).

Bei Kleinwasser kann ein Schiff weniger Ladung befördern als bei normalem Wasserstand. Die sich dadurch ergebenden finanzielle Folgen werden in der Praxis in einer der folgenden Formen berücksichtigt:

- in der Fracht verarbeitet (Artikel 16.2);
- Blockfracht (Artikel 16.3);
- Kleinwasserzuschlag (Artikel 15.3 und 15.4).

Die in Absatz 3 von Artikel 15.3 und 15.4 genannten Zeitpunkte werden häufig für kurze Fahrten oder für die Talfahrt z.B. auf Rhein, Mosel, Saar und Neckar genutzt. Es steht den Parteien frei, andere Zeitpunkte zu vereinbaren. In der Praxis werden auch andere Formulierungen verwendet, beispielsweise:

- „Bei Passage von Pegel x“ oder „Unmittelbar nach Passage von Fahrwasser y“;
- „Niedrigster Pegel x zwischen Beginn der Beladung und Ankunft im Löschhafen oder an der Schleuse z“;
- Pegelkombinationen;
- usw.

Es ist die Aufgabe der Parteien, jene Vereinbarungen zu treffen, die aus ihrer Sicht unter den gegebenen Umständen zu gelten haben. Die BV 2016-Bedingungen greifen nicht in ihre Geschäftsbeziehung ein.

Artikel 16 : Finanzielle Aspekte

Der Brauch, die Fracht anhand des geladenen oder gelöschten Gewichts zu berechnen, wird in diesem Artikel beibehalten. Die Parteien können diese Entscheidung treffen.

Darüber hinaus enthält der Artikel die so genannte „Circa-Klausel“ von 2,5 %; dabei handelt es sich um eine oftmals ungeschriebene, aber häufig verwendete Klausel.

Artikel 16.4 (Hafengebühr, Schifffahrtsabgaben und Kaigebühr)

Die Bestimmungen in diesem Artikel entsprechen der gängigen Praxis. Bei einer Reise auf deutschen Wasserstraßen (außer Rhein) wird meistens vereinbart, die vom Wasserstraßenbetreiber erhobenen Schifffahrtsabgaben nicht in der Fracht oder der Blockfracht zu berücksichtigen. Deswegen stehen an dieser Stelle verschiedene Möglichkeiten zur Auswahl. Die Kaigebühr (Miete für die Nutzung des Kais) ist niemals vom Frachtführer zu zahlen.

Artikel 16.6 (die Partei, die die Rechnung erstellt)

Dieser Artikel ermöglicht die in der Binnenschifffahrt noch übliche Praxis, dass nicht der Frachtführer, sondern dessen Absender oder Vertragspartner die Rechnungen erstellt. Obwohl die Verfasser der BV 2016-Bedingungen eine neutrale Haltung gegenüber Rechnungsvereinbarungen wie etwa in Bezug auf „self billing“ oder „reversed billing“ einnehmen, wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass diese Vorgehensweise an Vorschriften im Zusammenhang mit Buchführungspflichten für die Umsatzsteuer gebunden ist. Es wird insbesondere auf die Europäische Richtlinie 2010/45/EU (Artikel 12, 16 Buchstabe b, 224 und 225), Artikel 35 des niederländischen Umsatzsteuergesetzes (*Wet op de Omzetbelasting*) sowie auf den niederländischen Beschluss zur Umsatzsteuer. Buchführungs-, Rechnungsstellungs- und sonstige Verpflichtungen (*Besluit Omzetbelasting. Administratieve-, facturerings- en andere verplichtingen*) vom 6.12.2014 (insbesondere Artikel 3.2.3 und 3.3.5) verwiesen. Dort wird die Verpflichtung beschrieben, die Rechnung im Namen des Dienstleisters zu erstellen und somit implizit das Verbot der Gutschriftfakturierung.

Artikel 16.7 Unterabsatz 3 (Zinsen)

Die Richtlinie 2011/7/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Februar 2011 zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr (ABl. EU L48/1) wurde im niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuch umgesetzt (Artikel 6:119a und 6:120).

Im Falle von Verträgen zwischen Gewerbetreibenden:

- beträgt die Zahlungsfrist vorbehaltlich anders lautender Vereinbarungen 30 Tage; eine längere Zahlungsfrist ist möglich, wenn dies für den Gläubiger nicht grob nachteilig ist;
- entspricht der Zinssatz dem Refinanzierungzinssatz, den die Europäische Zentralbank für ihre jüngste Hauptrefinanzierungsoperation festgelegt hat, die vor dem ersten Kalendertag des jeweiligen Halbjahres stattgefunden hat¹⁴, zuzüglich acht Prozentpunkte.

Die Parteien können davon abweichen, was jedoch nicht zu grob nachteiligen Vertragsklauseln und Praktiken führen darf (diesbezüglich wird der Verzicht auf Strafzinsen und Beitreibungskosten erwähnt).

Beitreibungs- und Inkassokosten

Die BV 2016-Bedingungen enthalten keine Bestimmungen über die außergerichtlichen und gerichtlichen Beitreibungskosten. In Bezug auf Inkassokosten gelten ohne weitere Regelung die Staffel des niederländischen Beschlusses über die Erstattung außergerichtlicher Inkassokosten (*Besluit Vergoeding Buitengerechtigke Incassokosten*) sowie die Bestimmungen in Artikel 6:96 Absatz 2 Buchstabe c, 4 und 5 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches. Diese Bestimmungen bieten eine für alle Parteien angemessene Regelung.

Artikel 17 : Schaden und Haftung

Artikel 17.1 Unterabsatz 1 (Schaden, der infolge der vereinbarten Anforderungen an das Schiff, den Laderaum oder die Ladetanks entstanden ist)

Dieser Absatz knüpft in Bezug auf die vereinbarte Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Laderäumen an Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe c des CMNI-Übereinkommens. In Bezug auf Schaden als unmittelbare Folge der vom Absender gestellten Anforderungen an das Schiff wird an Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a des CMNI-Übereinkommens angeknüpft.

Innerhalb der vereinbarten Grenzen in Bezug auf Laderaum, Tanks, Luken, Abdeckung Decksladung usw. trägt der Frachtführer die Fürsorgepflicht für die Güter in dem Schiff. Wenn beispielsweise „offener Laderaum“ vereinbart wurde und es regnet, darf sich der Absender nicht über einen höheren Feuchtigkeitsgehalt der Güter beschweren. Falls dies jedoch infolge der Abfahrt von Amsterdam nach Lemmer bei Nordwind mit Stärke 8 passiert ist, hätte der Frachtführer wenigstens den Absender mit der Frage anrufen müssen, ob es vernünftig ist, auszulaufen, ganz zu schweigen von den nautischen Risiken, die der Frachtführer dadurch eingeht.

Artikel 17.1 Unterabsatz 2 (Beschränkung der Haftung des Frachtführers)

Mit diesem Absatz wird erreicht, dass die CMNI-Berechnungsmethode für den Schadenersatz, die Höchsthaftungsgrenzen und das Erlöschen des Anspruchs auf Haftungsbeschränkung auch für Situationen gelten, die zwar nicht im CMNI-Übereinkommen, aber in den BV 2016-Bedingungen geregelt sind.

Artikel 17.2 Unterabsatz 1 (Schaden am Schiff durch die Güter)

In Artikel 913 Absatz 1 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches wird unter anderem festgelegt, dass der Absender für den Schaden haftbar ist, der dem Frachtführer durch die Güter im Schiff entsteht. In dem in Unterabsatz 1 genannten Fall ist jedoch nicht der Absender, sondern der Frachtführer der eigentliche Verursacher des Schadens am Schiff durch die Güter.

Artikel 17.2 Unterabsatz 2 (vernünftigerweise vorherzusehender Verschleiß und Gebrauchsspuren)

Der Frachtführer muss normalen Verschleiß und Gebrauchsspuren, die – in Anbetracht der Art der Ladung – vernünftigerweise vorherzusehen sind, in der zu vereinbarenden Fracht einkalkulieren.¹⁵

Artikel 17.3 (Schaden vor Ort direkt abwickeln)

Dieser Artikel beinhaltet die Bemühenspflicht, Schaden vor Ort direkt mit dem Verursacher abzuwickeln, falls es sich um einen nicht strittigen „Bagatellschaden“ handelt.

Es wird in diesem Zusammenhang empfohlen, vorab Rat von der Versicherung einzuholen, denn wenn sich hinterher herausstellt, dass der Schaden viel größer ist als ursprünglich vermutet, kann der Versicherungsschutz nicht mehr in Anspruch genommen werden.

¹⁴ Aktuelle Angaben können abgerufen werden unter www.dbn.nl

¹⁵ Vgl. Erläuterung: MvT 14 049, Parl. Gesch. 8, p 423

Artikel 17.4 (Erweiterung oder Beschränkung der Haftung)

In diesem Artikel wird in Anknüpfung an das CMNI-Übereinkommen eine Vorauswahl im Hinblick darauf getroffen, dass die Haftung des Frachtführers nicht erweitert oder beschränkt wird.

Schaden an den Gütern, falls der Frachtführer lädt, staut, befestigt oder löscht

Wenn der Frachtführer lädt, findet die Übernahme nicht im Schiff statt, sondern (in den meisten Fällen) bereits am Ladekai. Demnach unterliegt die Haftung des Frachtführers für Beschädigung oder Verlust der Güter während des Ladens den Bestimmungen des CMNI-Übereinkommens. Es gilt jedoch zu beachten, dass der Zeitpunkt der Übernahme von Fall zu Fall anhand der tatsächlichen Umstände festgestellt werden muss.

Die Bestimmungen des vorangehenden Absatzes gelten entsprechend, wenn der Frachtführer löscht.

Falls der Frachtführer die Güter staut oder befestigt, nachdem er sie selbst geladen hat, hat er die Güter bereits übernommen und fällt seine Haftung für das Stauen und Befestigen unter den Geltungsbereich des CMNI-Übereinkommens.

Falls der Absender die Güter lädt und der Frachtführer sie anschließend staut oder befestigt, ist es nicht undenkbar, dass der Absender noch am Laden ist, während der Frachtführer bereits mit dem Stauen oder Befestigen begonnen hat. Wenn dann Schaden entsteht, muss die Haftung von Fall zu Fall anhand der tatsächlichen Umstände festgestellt werden. Die Haftung des Frachtführers fällt auf jeden Fall unter den Geltungsbereich des CMNI-Übereinkommens, falls der Schaden entsteht, weil er und während er die Ladung staut und/oder befestigt oder falls der Schaden später, während der Reise, durch die Weise entsteht, in der der Frachtführer die Ladung gestaut oder befestigt hat. In beiden Fällen muss schließlich angenommen werden, dass der Frachtführer die Ladung bei der Entstehung des Schadens bereits übernommen hatte.

In der Praxis kommt es nicht oft vor, dass der Frachtführer lädt und der Absender anschließend die Güter staut und befestigt.

Sonstige Schäden oder sonstige Haftung

Der außerhalb des Frachtvertrags entstandene Schaden und die außerhalb des Frachtvertrags entstandene Haftung müssen in entsprechenden Fällen nach dem geltenden Recht abgewickelt werden¹⁶. Dabei kann es sich beispielsweise um Zwischenfälle auf einem Umschlagsgelände oder eine Kollision mit dem Lade- oder Löschkai handeln. Die BV 2016-Bedingungen enthalten dazu keine Regelungen.

Artikel 18 : Zurückbehaltungsrecht

Im Zusammenhang mit diesem Artikel hat man sich an den ebenfalls zweiseitig von den Ladungsbeteiligten und dem Frachtführer erstellten niederländischen Allgemeinen Transportbedingungen 2002 für den Straßenverkehr (*Algemene Vervoercondities 2002 voor het wegvervoer*) orientiert. Die Bestimmungen dieses Artikels stellen eine Erweiterung des gesetzlichen Zurückbehaltungsrechts für Frachtführer in der Binnenschifffahrt nach niederländischem Recht dar. Das gesetzliche Zurückbehaltungsrecht beschränkt sich auf die Verweigerung der Herausgabe von Ladung zur Erwirkung der Bezahlung der Fracht für diese Ladung.

Artikel 18.2 und 18.3

Das Zurückbehaltungsrecht umfasst ebenfalls ältere ausstehende Forderungen im Zusammenhang mit früheren Frachtverträgen zwischen den Parteien. In Bezug auf den Empfänger wird in Artikel 18.3 jedoch zur Bedingung gemacht, dass er ebenfalls an den älteren Forderungen beteiligt war: er muss ebenfalls Empfänger der vorherigen Transporte gewesen sein. Wenn dies nicht der Fall war, kann der Frachtführer zwar gegen den Absender sein Zurückbehaltungsrecht ausüben (das gilt auch im Rahmen der Weisungsbefugnis des Absenders), der Empfänger hat jedoch weiterhin das Recht, die Ablieferung zu verlangen. Auf diese Weise wird verhindert, dass der Empfänger durch einen Konflikt zwischen dem Absender und dem Frachtführer, an dem er nicht beteiligt war, benachteiligt wird.

Artikel 18.4

Es muss sich ein Umstand ergeben, der den Frachtführer an der Befugnis des Absenders zweifeln lässt. Das ist in der Praxis nicht schnell der Fall, da aus der Tatsache, dass der Absender über die Güter verfügt, berechtigterweise geschlossen werden kann, dass er befugt ist, die Güter zur Beförderung bereitzustellen. Es geht hier auch nicht um eine Verfügungsbefugnis in Bezug auf Eigentum. Zweifel an der Befugnis können beispielsweise in dem Fall entstehen, dass der Absender

¹⁶ Vgl. dazu Artikel 4 der Verordnung EG 864/2007

Insolvenz angemeldet hat, bevor die Güter verschifft werden.

Auf jeden Fall braucht der Frachtführer also nicht im Vorfeld schon an der Befugnis des Absenders zu zweifeln. Hier gilt keine positive Prüfungspflicht.

Artikel 18.5

Mit diesem Artikel soll verhindert werden, dass der Frachtführer dieses Machtmittel für andere Forderungen einsetzt, bei denen es nicht um die Bezahlung der Fracht und der dazu gehörenden Entgelte geht. In erster Linie kann es sich dabei um Schadenersatzforderungen handeln, deren Erfüllung jedoch nicht auf diesem Weg erzwungen werden kann; sie sollte im gegenseitigen Einvernehmen beigelegt oder notfalls von einem Gericht entschieden werden.

Übrigens sollte bei strittigen Forderungen immer Zurückhaltung bei der Geltendmachung des Zurückbehaltungsrechts geübt werden. Die unberechtigte Verweigerung der Herausgabe von Ladung kann zu erheblichen Schadenersatzforderungen führen.

Kein Pfandrecht

Die BV 2016-Bedingungen enthalten keine Pfandrechtsbestimmungen. Ein Pfandrecht gehört als beschränkt dingliches Eigentumsrecht nicht in den Frachtvertrag. Das Pfandrecht kann nicht gebrochen werden und ist gegenüber allen Personen wirksam. Da es sich um ein dingliches Recht handelt, kann das Pfandrecht – im Gegensatz zum Zurückbehaltungsrecht – nicht einer Angemessenheitsprüfung unterzogen werden, wodurch Dritte durch die Ausübung eines Pfandrechts unverhältnismäßig benachteiligt werden können. Zudem kann das Pfandrecht nur einer begrenzten Zahl von Dienstleistern zustehen, nämlich denjenigen, die mit dem Ladungseigentümer unmittelbar einen Vertrag geschlossen haben. Das könnte zu Ungleichgewichten zwischen den Parteien in einer Transportkette führen.

Artikel 19 : Versicherung

Artikel 19.1

Dieser Artikel bestätigt – im Einklang mit der gegenwärtigen Praxis – dass der Frachtführer nicht dafür verantwortlich ist, die Güter gegen Schaden und Verlust zu versichern. Damit wird nicht von der Gesetzgebung abgewichen.

Artikel 19.2 (Versicherungspflicht)

Die Versicherungspflicht des Frachtführers betrifft ausschließlich seine in dem Artikel genannte Haftung. Für die sonstige Frachtführerhaftung gilt somit keine Versicherungspflicht; für den Absender und den Empfänger gilt ebenfalls keine Versicherungspflicht.

Haftung für Schaden, der nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Frachtvertrag steht (z.B. Zwischenfälle auf dem Umschlagsgelände oder Kollision mit dem Lade- oder Löschkai), fällt nicht unter den Geltungsbereich der BV 2016-Bedingungen. Das gilt auch für eine diesbezügliche Versicherungspflicht.

Artikel 19.2 und 19.3 (Deckungsnachweis)

Der Absender kann sich beim Abschluss des Frachtvertrags nur von der ausreichenden Versicherung des Frachtführers vergewissern, indem er einen Deckungsnachweis erhält. Der Absender kann übrigens auch in Betracht ziehen, diesen Deckungsnachweis bereits vor Abschluss des Frachtvertrags anzufordern, beispielsweise zur Vermeidung von Verzögerungen.

Bei einem Anschlussauftrag desselben Absenders innerhalb der Laufzeit der Versicherung verfügt der Absender bereits über den Deckungsnachweis (von der letzten Reise) und braucht der Nachweis nicht erneut vorgelegt zu werden. Zur Vermeidung von Missverständnissen sollten in diesem Fall deutliche Vereinbarungen getroffen werden.

Artikel 19.2 (falls ein Ausführender Frachtführer mit der Beförderung beauftragt wurde)

Die in diesem Artikel enthaltene Versicherungspflicht des Frachtführers gilt ebenfalls, falls er einen Ausführenden Frachtführer mit der Beförderung beauftragt.

Es steht den Parteien frei, in dieser Situation anderweitige Vereinbarungen zu treffen, beispielsweise: *„Der Frachtführer (1) veranlasst ordnungsgemäß, dass das Schiff gegen die Haftung für Beschädigung, Verlust und Lieferverzögerung der Güter versichert ist und (2) legt dem Absender schnellstmöglich nach Abschluss des Frachtvertrags den entsprechenden Deckungsnachweis vor.“* Diese Bestimmung ist jedoch im Charter-Vertrag zu vermerken. Und Artikel 19.3 (Verstoß gegen die Erfüllung dieser Verpflichtung) kann weiterhin wirksam sein.

Artikel 20 : Sonstige Bestimmungen

Artikel 20.2 (Haftung von Hilfspersonen)

Dieser Artikel zielt auf den Schutz von Hilfspersonen der Parteien des Frachtvertrags ab. Durch die Bestimmungen dieses Artikels erhalten diese Hilfspersonen den Schutz, den ihr Auftraggeber in Anspruch nehmen könnte, wenn er von der anderen Partei selbst haftbar gemacht werden würde. Auf diese Weise wird vermieden, dass Parteien ihre Gegenpartei übergehen, um dadurch mehr Schadenersatz von Dritten außerhalb des Frachtvertrags zu bekommen.

Diese Bestimmung wird häufig als Himalaya-Klausel bezeichnet, und zwar nach einer englischen Rechtssache im Zusammenhang mit einem Unfall, den ein Passagier der SS Himalaya beim Betreten des Schiffes erlitt.

Artikel 20.3 (Abtretung)

Infolge dieses Artikels ist es den Parteien nicht gestattet, ihre Forderungen gegeneinander Dritten zu übertragen. Der Grundgedanke dieses Verbots ist, dass die Parteien ein (geschäftliches) Interesse an einer guten Lösung von Streitfällen haben. Dritte, die Forderungen „aufkaufen“, haben nicht ein derartiges Interesse und werden den Streitfall deswegen viel schneller auf die rechtliche Ebene verlagern, was nicht wünschenswert ist.

Der Artikel betrifft nicht Versicherungsgesellschaften, denn sie übernehmen die Forderung ihres Versicherten schließlich aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen.

Die Tätigkeiten von Inkassobüros werden durch diesen Artikel ebenfalls nicht berührt, da sie eine Forderung schließlich im Namen ihres Kunden (mit Vollmacht) übernehmen.

Artikel 20.4 (Gerichtsstand für Streitbeilegung)

Mit diesem Artikel wird das Gericht in Rotterdam als zuständiges Gericht benannt. Man hat sich wegen der speziellen Fachkenntnisse und Erfahrungen dieses Gerichts im Bereich der Beilegung von Streitfällen im Transportrecht für diesen Gerichtsstand entschieden. Alternativ kann ein TAMARA-Schiedsgerichtsverfahren vereinbart werden (schneller, preiswerter).

Weitere Informationen dazu finden Sie unter: www.tamara-arbitration.nl.

Artikel 20.5 (zusätzliche Dienstleistungen)

Dieser Artikel bietet die Möglichkeit, zusätzliche Dienstleistungen zu vereinbaren. Die Parteien haben zu beachten, dass diese Dienstleistungen oftmals nicht unter die (Zwangs-) Wirkung des CMNI-Übereinkommens oder unter die Regelungen von Buch 8 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches fallen. Derartige Zusatzdienstleistungen erfordern zusätzliche Konditionen, die die gegenseitigen Rechte, Pflichten und Haftung der Parteien regeln.

Noch nicht behandelte Punkte in Bezug auf den Inhalt des Charter-Vertrags

In dem Charter-Vertrag muss ausdrücklich vermerkt sein, dass die Parteien die Anwendung der BV 2016-Bedingungen vereinbart haben (vgl. Muster, unter Felder 1 und 2). Darüber hinaus müssen beide Parteien über die BV 2016-Bedingungen verfügen, beispielsweise indem sie:

- als Anlage zum Charter-Vertrag beigelegt werden;
- auf Anforderung gegebenenfalls elektronisch übermittelt werden;
- mit Hilfe eines (Hyper-) Link im Charter-Vertrag im Internet abgerufen werden können.

Das Muster enthält einige Passagen, die ebenfalls in den BV 2016-Bedingungen enthalten sind. Aus der Rechtsprechung lässt nämlich ableiten, dass dies sehr wünschenswert, wenn nicht gar notwendig ist. Es handelt sich um (siehe Muster):

- den Verweis auf das CMNI-Übereinkommen und die niederländische Rechtsordnung (Text unter Feld 1 und 2);
- Gerichtsstand für die Streitbeilegung (Satz in Feld 21, mindestens bis „es sei denn“);
- Versicherung (Satz in Feld 22, mindestens bis „es sei denn“).

In dem Muster ist in dem Text unter Feld 1 und 2 die Bestimmung enthalten, dass alle anderen (allgemeinen) Bedingungen abgelehnt werden. Es wird empfohlen, hiervon nicht abzuweichen. Diese Empfehlung gilt auch für einen Charter-Vertrag, in dem andere allgemeine Bedingungen in (z.B. der Fußnote von) dem verwendeten (elektronischen) Briefpapier für anwendbar erklärt werden.¹⁷ Falls gleichzeitig verschiedene Bedingungen verwendet werden, sollte für den Fall, dass diese

¹⁷ Vgl. niederländisches Bürgerliches Gesetzbuch 6 Titel 4 Abschnitt 3

Bedingungen kollidieren, wenigstens eine Rangordnung angegeben werden. Darüber hinaus sollte festgelegt werden, welche Bedingungen für welche Tätigkeiten gelten.

KETTE DER AUFTRAGSERTEILUNG UND -ANNAHME

In einer Kette der Auftragserteilung und -annahme werden häufig unterschiedliche Geschäftsbedingungen gelten, was im Handelsverkehr üblich ist. Wenn jedoch in einer solchen Kette unterschiedliche Bedingungen („Kleingedrucktes“) verwendet werden, kann dies für die einzelnen Glieder ein zusätzliches Risiko mit sich bringen. Diesen Umstand gilt es zu berücksichtigen.

FRACHTVERTRÄGE FÜR EINEN LÄNGEREN ZEITRAUM

In die Beförderungsbedingungen für eine einzelne Reise wurden einige Aspekte nicht behandelt, die in Reise-Beförderungsbedingungen für einen längeren Zeitraum in der Praxis jedoch relevant sein können. Dabei handelt es sich (unter anderem) um:

- Laufzeit des Vertrags
- Gesamttonnage
- Planung
- Fristen für Vorberatung/Bestellen
- Gasölklausel

Anlage 1**Unterzeichnung, Ratifizierung und Inkrafttreten des CMNI-Übereinkommens****Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)**

| Vertragsstaaten | Unterzeichnung | Ratifizierung | Inkrafttreten |
|------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| Belgien | 22. Juni 2001 | 5. August 2008 | 1. Dezember 2008 |
| Bulgarien | 22. Juni 2001 | 19. April 2006 | 1. August 2006 |
| Kroatien | 22. Juni 2001 | 7. Dezember 2004 | 1. April 2005 |
| Tschechische Republik | 22. Juni 2001 | 14. November 2005 | 1. März 2006 |
| Frankreich | 22. Juni 2001 | 11. Mai 2007 | 1. September 2007 |
| Deutschland | 22. Juni 2001 | 10. Juli 2007 | 1. November 2007 |
| Ungarn | 22. Juni 2001 | 7. Mai 2002 | 1. April 2005 |
| Luxemburg | 6. September 2001 | 25. März 2004 | 1. April 2005 |
| Moldawien | 21. Dezember 2001 | 21. April 2008 | 1. August 2008 |
| Niederlande | 22. Juni 2001 | 20. Juni 2006 | 1. Oktober 2006 |
| Polen | 20. Juni 2002 | | |
| Portugal | 22. Juni 2001 | | |
| Rumänien | 31. Juli 2001 | 3. April 2004 | 1. April 2005 |
| Russland | | 11. April 2007 | 1. August 2007 |
| Serbien | | 21. Juli 2010 | 1. November 2010 |
| Slowakei | 22. Juni 2001 | 27. November 2007 | 1. March 2008 |
| Schweiz | 22. Juni 2001 | 13. Mai 2004 | 1. April 2005 |
| Ukraine | 20. Juni 2002 | | |

Gemäß Artikel 34 Absatz 1 CMNI tritt das Übereinkommen am 1. April 2005 in Kraft.

Quelle (Stand 01.10.2015): http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html

Anlage 2

Artikel 11.5 und 11.6 (gehörige Sorgfalt nach Binnenschiffahrtsbrauch)

Zeitraum während des Ladens

In dem CMNI-Übereinkommen wird davon ausgegangen, dass die Übernahme an Bord des Schiffes stattfindet, der „Zeitpunkt der Übernahme“ wird jedoch nicht definiert. Dieser Zeitpunkt wird somit von Fall zu Fall anhand der tatsächlichen Umstände festgestellt werden müssen. Es handelt sich dabei um den Zeitpunkt, ab dem der Frachtführer ausreichende Verfügungsgewalt über die Güter hat, um seine Verpflichtungen infolge des CMNI-Übereinkommens übernehmen zu können, was bei Trockenmassengut, Flüssigladung, Containern, Big Bags und Stückgut sehr unterschiedlich sein kann.

Zeitraum während des Löschens

In Bezug auf den „Zeitpunkt der Ablieferung“ enthält Artikel 10.2 des CMNI-Übereinkommens folgende Bestimmung: *„Die Bereitstellung der Güter für den Empfänger [...] ist als Ablieferung anzusehen.“* Nicht zu verwechseln mit „Meldezeitpunkt“, Öffnen der Luken¹⁸ usw.! Auch hier wird davon ausgegangen, dass die Ablieferung an Bord des Schiffes stattfindet, aber Fakten, Umstände und Vereinbarungen können zu einem anderen Schluss führen. Schließlich wird nicht immer vorab klar sein, zu welchem Zeitpunkt die Güter dem Empfänger tatsächlich zur Verfügung stehen.

Schlussfolgerung

Die Regelungen im CMNI-Übereinkommen können dazu führen, dass zwischen dem Beginn des Ladens und der Übernahme sowie zwischen der Ablieferung und dem Ende des Löschens einige Zeit verstreicht und einige Handlungen liegen. Dann stellt sich die Frage, welche (Fürsorge-) Pflichten der Frachtführer in diesen Zeiträumen in Bezug auf die Güter im Schiff hat. In den BV 2016-Bedingungen hat man sich für die Formulierung *„[...] lässt der Frachtführer nach Binnenschiffahrtsbrauch gehörige Sorgfalt [...] walten“* entschieden.

In Anlage 3 der Erläuterung wird dies für die Situation, in der der Absender lädt, staut und befestigt und der Empfänger löscht, anhand eines Schemas verdeutlicht. In der Erläuterung zu Artikel 17 werden Situationen behandelt, in denen der Frachtführer eine oder mehrere dieser Tätigkeiten durchführt.

Beispiele

Als Beispiele für „gehörige Sorgfalt“ können gelten:

- in Bezug auf die Eignung des Schiffes: das Schiff schwimmt, die Luken sind gängig und der Laderaum kann wasserdicht verschlossen werden;
- in Bezug auf Handlungen und Unterlassungen des Frachtführers: kein Wasser in den Laderaum spritzen.

In den Anhörungsgesprächen wurde mehrmals gefragt, ob die Bestimmungen in Artikel 10.5 und 10.6 bedeuten, dass der Frachtführer (unter anderem) „Regenwache“ halten muss. Die Antwort auf die Frage lautet: Nein! Allerdings muss der Frachtführer erreichbar und abrufbereit sein, um die Luken auf Weisung des Absenders oder Empfängers zu öffnen und zu schließen.

Beschränkte Haftung

Artikel 17.2 enthält die Bestimmung, dass die Haftung des Frachtführers für den Fall, dass er seine Pflichten im Sinne von Artikel 11.5 und 11.6 nicht erfüllt, - mit Ausnahme von Vorsatz und Fahrlässigkeit – beschränkt ist, ebenso wie in dem Zeitraum, der unter den Geltungsbereich des CMNI-Übereinkommens fällt (ab dem Zeitpunkt der Übernahme zur Beförderung bis zu dem Zeitpunkt der Ablieferung).

Beweislast

Der Absender oder Empfänger muss eine Beschädigung oder einen Verlust der Güter im Schiff immer nachweisen.

Darüber hinaus muss der Absender oder Empfänger nachweisen, dass der Frachtführer seine Pflichten im Sinne von Artikel 11.5 und 11.6 nicht ordnungsgemäß erfüllt hat. An dieser Stelle gilt also

¹⁸ Die Luken werden schließlich infolge von Artikel 11.4 Unterabsatz 2 und 3 im Auftrag des Absenders oder Empfängers geöffnet.

keine Beweislastumkehr wie in Artikel 16.1 des CMNI-Übereinkommens, der sich (unter anderem) mit Beschädigungen oder Verlusten der Güter im Schiff befasst, die ab dem Zeitpunkt der Übernahme zur Beförderung bis zum Zeitpunkt der Ablieferung entstanden sind.

Anlage 3

