

# Havarie-Grosse Regeln IVR

In der Fassung 2006

Vom Verwaltungsrat bekräftigt am 1 Juni 2006 in Gent

## **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-Grossefällen 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 RheinDonauverbindung 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-Grossefälle in den mittel- und osteuropäischen Staaten im Sinne einer möglichst uniformen Regelung zu empfehlen, hat der Verwaltungsrat der IVR auf Vorschlag der Havariekommission beschlossen, den Namen der bisher als Rheinregeln IVR bekannten HavarieGrosseregelungen umzuändern in "Havarie-Grosse Regeln IVR". Den Praktikern in der paneuropäischen Binnenschifffahrt wird die Anwendung dieser Regeln für Havarie-Grossefälle 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.

## **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 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.

### **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 HavarieGrosse-Massnahme aufgewendet worden sind.

### **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.

### **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.

### **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.

### **Regel VIII Vergütungen-Fracht**

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

### **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 geopfert 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.

## **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.

## **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.

## **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.

### **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.

### **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 Gegenteils Gültigkeit haben werden.

### **Regel XV Aufmachung der Dispache**

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

### **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.

### **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 Dispatcheur 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 Dispatcheurs 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.

### **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 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.

### **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.

### **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.

### **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.

## 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 hilfeschuchenden 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<sup>1</sup> 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<sup>2</sup>, oder gemäss

---

### <sup>1</sup> 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.

#### <sup>2</sup> 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.

einer anderen, dem Inhalt ähnlichen Bestimmung, zu entrichten hat, darf nicht in Havarie-Grosse vergütet werden.

### **Regel XXIV Nothafen**

1. Wenn, ausser in dem in Regel XXII erwähnten Fall, der Schiffer eine Massnahme der HavarieGrosse 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-Grossevergütet 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.

### **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

---

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.

Einheitsbegriff "Ladung" gleichgestellt, und zwar in dem Sinne, wie diese Worte in den Regeln I bis XXIV angewendet werden.

### **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.