

Algemene Europese condities voor contracten aangaande het meenemen van  
duwbakken door duwboten 2007

(EUROPESE DUWCONDITIES 2007)

gezamenlijk opgesteld door

Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen e.V. (VBW)  
(Duisburg-Ruhrort)

en de

Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR)  
(Rotterdam)

## Inleiding

In 1970 is het op verzoek van de "Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt e.V." gelukt, een regeling onder betrokkenen bij de duwvaart aangaande de "Algemene Voorwaarden voor contracten betreffende het meenemen van duwbakken door duwboten" tot stand te brengen. In 1980 werd een aanvullend protocol betreffende schade, toegebracht aan derden, eraan toegevoegd. In het Rijnstroomgebied hebben praktisch alle duwvaartondernemingen deze voorwaarden geaccepteerd. Deze werden destijds ondertekend door 121 ondernemingen (stand: 01.02.1997).

Deze voorwaarden waren van rechts-politieke betekenis. Zij zijn gebaseerd op het in het binnenvaartrecht heersende beginsel van schuldaansprakelijkheid. Dientengevolge hebben de duwvaartondernemers in de Algemene Voorwaarden een overeenkomstige verdeling van de aansprakelijkheid in de onderlinge verhouding afgesproken.

Met het additionele protocol van 1980 werd ook de betreffende rechtens de weg naar de beoordeling van de aansprakelijkheid tegenover derden op basis van het schuldprincipe gewezen. Pabst heeft in zijn proefschrift 1984 - nochtans niet tegengesproken - bewezen dat de aansprakelijkheid - evenals bij sleepeenheden - ook bij duweenheden alléén op dat schip in de eenheid berust, dat de schade heeft veroorzaakt.

Na decennia lange praktische toepassing van genoemde voorwaarden in de Rijnvaart verdient het aanbeveling de aansprakelijkheid in de duwvaart ook Europees te regelen. Derhalve heeft de Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstrassen e.V. in samenwerking met de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR) zogenaamde "Algemene Europese condities voor contracten aangaande het meenemen van duwbakken door duwboten 1997" uitgewerkt. Deze voorzien ook in een toepassing in de Midden- en Oosteuropese landen. Voorts is vooral rekening gehouden met specifieke suggesties van de zijde van Nederlandse ondernemers in de duwvaart, die parallel aan de voorwaarden eigen condities hebben toegepast. In zoverre wordt hiermede een unificatie gerealiseerd.

Ook de nieuwe voorwaarden zijn gebaseerd op het beginsel van schuldaansprakelijkheid; zij zijn een combinatie van de voorwaarden van 1970 en het additionele protocol van 1980 alsmede de Algemene Duwconditiën 1979 (laatste uitgave) en geven antwoord op diverse tussentijds gerezen vragen.

## **§ 1** **Definities**

In deze condities wordt verstaan onder:

- a) duwboot: een vaartuig met voortstuwing, dat is gebouwd of bijzonder is ingericht om andere vaartuigen te duwen;
- b) duwbak: een vaartuig dat is gebouwd of bijzonder is ingericht om te worden geduwd;
- c) duweenheid: een vaste verbinding van één of meerdere duwbotten met één of meerdere duwbakken, waarbij duwbak of duwbakken daarvoor en/of langs zij de duwboot of de duwbotten is/zijn gekoppeld; daartoe behoren ook eenheden bestaande uit een duwend en een geduwd vaartuig, al dan niet uitgerust met een gecontroleerd knikverband;
- d) duwbootexploitant: de eigenaar van een duwboot of degene, die een niet aan hem toebehorende duwboot exploiteert;
- e) duwbakexploitant: de eigenaar van een duwbak of degene, die een niet aan hem toebehorende duwbak exploiteert;
- f) meenemen: voortbeweging van duwbakken door duwbotten met inbegrip van het verhalen, het koppelen en ontkoppelen op de ligplaats of op de laad- en losplaats alsmede met inbegrip van de opname van een duwbak in de duweenheid en het latere verlaten van de duweenheid, ook door overdracht van een duwbak aan een andere duwboot;
- g) schade: zaakschade, exploitatieverlies en alle andere directe, door het schadevoorzakende, schade.

## **§ 2** **Schade aan de duwbakken tijdens het meenemen door duwbotten**

1. De duwbootexploitant is aansprakelijk voor schade, die door zijn schuld of de schuld van de bemanning van de duwboot aan de duwbak is veroorzaakt, zolang de duwbak zich tijdens het meenemen onder het directe gezag bevindt van de bemanning van de duwboot.

Dit geldt ook voor schade, die tijdens het meenemen door ondeugdelijkheid of ontoereikende uitrusting van de duwboot door schuld is veroorzaakt.

2. Voor schade aan de duwbak, die is ontstaan nadat de duwboot is vertrokken, is de duwbootexploitant slechts aansprakelijk indien de duwbak door schuld van de bemanning van de duwboot niet zoals voorgeschreven ter bestemde plaats is neergelegd en de schade hierdoor veroorzaakt is.
3. Voor schade aan de duwbak, die ná de overdracht van de duwbak aan een andere duwbootexploitant is opgetreden, is de vorige duwbootexploitant niet aansprakelijk.

## **§ 3** **Schade aan de duwboot en andere vaartuigen van de duweenheid, veroorzaakt door één van de meegenomen duwbakken**

De duwbakexploitant is aansprakelijk voor schade, die gedurende het meenemen door ondeugdelijkheid of ontoereikende uitrusting van zijn duwbak door schuld is veroorzaakt aan de andere vaartuigen van de duweenheid.

## **§ 4** **Medeschuld**

Is schade aan een vaartuig van de duweenheid zowel door toedoen van de duwbootexploitant als ook door toedoen van een duwbakexploitant veroorzaakt, dan zijn beiden overeenkomstig hun schuldaandeel aansprakelijk.

-

-§ 5

.Bewijslast

1. De duwbootexploitant dient te bewijzen dat de schade aan de meegenomen duwbakken niet berust op zijn schuld of op de schuld van de bemanning van de duwboot. Dit geldt ook voor schade die is veroorzaakt door de ondeugdelijkheid of ontoereikende uitrusting van de duwboot (ad § 2 lid 1).
2. De bewijslast dat de geclaimde schade van de duwbak niet aanwezig was toen deze in de duweenheid werd opgenomen berust bij de duwbakexploitant(ad § 2 lid 1).
3. Is schade aan de duwbak opgetreden nadat de duwboot is vertrokken berust de bewijslast voor deze schade en de schuld van de duwbootexploitant bij de duwbakexploitant. De duwbootexploitant dient echter de juiste overdracht van de duwbak aan een andere duwbootexploitant te bewijzen (ad § 2 lid 2 en 3).
4. Wordt schade aan andere vaartuigen van de duweenheid door ondeugdelijkheid of ontoereikende uitrusting van één van de meegenomen duwbakken veroorzaakt, dan dient de betreffende exploitant te bewijzen dat de ondeugdelijkheid of de ontoereikende uitrusting niet op zijn schuld berust (ad § 3).

§6

Mededeling

Zodra de bestuurder van de duwboot in de periode van het meenemen op de hoogte komt van beschadigingen aan de duwbak alsmede van onvoldoende deugdelijkheid of ontoereikende uitrusting dan heeft hij de verplichting onmiddellijk de duwbakexploitant in te lichten.

§7

Kleinere schaden

1. Het claimen van schadevergoeding en van exploitatieverlies is in de verhouding tussen de duwbootexploitant en de duwbakexploitant in alle gevallen uitgesloten, indien zowel de zaakschade (exclusief expertisekosten, vaart naar de werf etc) als ook het exploitatieverlies elk EUR 4000,-- niet overschrijden.
2. Voor zover er geen kleinere schade overeenkomstig lid 1. bestaan, kan de schade in zijn geheel worden geclaimd.

§8

Ladingschade

De duwbakexploitant heeft de duwbootexploitant en de bemanning van de duwboot te vrijwaren voor claims, die vanwege beschadiging of verlies van de lading of vanwege een bijdrage van de lading in Avarij-Grosse wegens schuld van de bemanning tegen hem kan worden ingediend.

De bemanning heeft geen recht op vrijwaring, voor zover deze opzettelijk of lichtvaardig en in de wetenschap dat een dergelijke schade naar waarschijnlijkheid in zou treden, heeft gehandeld.

§9

Gevaarlijke stoffen

De aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, wordt geregeld overeenkomstig het toepasselijke recht.

**§ 10**  
**Personenschade**

De aansprakelijkheid voor personenschade (letsel, smartegeld etc). wordt geregeld overeenkomstig het toepasselijke recht.

**§ 11**  
**Verplichte verzekering**

De duwbootexploitant en de duwbakexploitant zijn verplicht hun aansprakelijkheidsrisico's voldoende te verzekeren. Zij kunnen van elkaar een bewijs van het bestaan van deze verzekering verlangen.

**§ 12**  
**Schade aan derden**

Ingeval van schade aan derden (b.v. schade aan schepen die niet behoren tot de duweenheid, veroorzaakt door aanvaring of ander foutief handelen van de bemanning van de duwboot als ook door ondeugdelijkheid of ontoereikende uitrusting van één der vaartuigen van de duweenheid) is in de verhouding tussen de duwbootexploitant en de duwbakexploitant diegene aansprakelijk, die de schade door schuld heeft veroorzaakt. In zoverre heeft diegene de andere(n) te vrijwaren voor aansprakelijkheid jegens derden.

**§ 13**  
**Toezicht op de duwbak vóór of ná het meenemen**

Neemt de duwbootexploitant of iemand namens hem ná of vóór het meenemen van de duwbak het toezicht op zich voor het laden of lossen of voor het toezicht ná het juiste neerleggen ter bestemde plaatse van de duwbak, dan is deze slechts aansprakelijk in geval van opzet of grove schuld.

**§ 14**  
**Beperking van de aansprakelijkheid**

Voor alle claims resulterend uit deze condities is de aansprakelijkheid van de duwbootexploitant / duwbakexploitant beperkt overeenkomstig het toepasselijke recht. De beperking van de aansprakelijkheid geldt, voor zover deze van toepassing is, ook voor de bemanning van de duwboot.

**§ 15**  
**Jurisdictie**

Over claims resulterend uit deze condities beslist de bevoegde rechter met inachtneming van deze condities.

**§ 16**  
**Toepasselijkheid van deze condities**

Deze condities zijn van toepassing wanneer zij zijn overeengekomen tussen de duwbootexploitant en de duwbakexploitant. Zij zijn niet van toepassing op schade aan derden (§ 12), ook niet indien de beschadigde vaartuigen worden ingezet door één der contractpartijen.

**§ 17**

### **Authentieke versie**

Deze condities worden in de Engelse, Duitse, Franse en Nederlandse taal opgesteld overeenkomstig het besluit van

- de Juridische Commissie van de Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen e.V. en
- de Juridische Commissie van de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR) op 1 maart 1997.

In geval van twijfel is de Duitse tekst in combinatie met de toelichtingen maatgevend.

### **§ 18 Depot**

Deze condities zijn gedeponneerd bij de Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen e.V. en bij de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR).

Verein für europäische Binnenschifffahrt  
und Wasserstrassen e.V.

Internationale Vereniging het  
Rijnschepenregister (IVR)

Duisburg-Ruhrort/Rotterdam, 22 mei 1997

voor de juistheid:

get. Dr. H.U. Pabst

Mr. T.K. van den Heuvel-Hacksteiner

**TOELICHTING OP DE  
EUROPESE DUWCONDITIES 1997**

## **Ad § 1 Definities**

Het leek zinvol enkele begrippen te definiëren.

### Ad § 1 a) en b) duwboot en duwbak:

De bepaling van deze begrippen is gebaseerd op § 1.01. van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR).

Onder “duwboten” worden ook begrepen motorschepen en sleepboten, die speciaal zijn ingericht tot het duwen van andere vaartuigen.

“Duwbakken” kunnen ook sleepschepen, RoRo-schepen en andere schepen met laadruimen zijn, indien zij speciaal zijn ingericht om geduwd te worden.

Niet inbegrepen zijn drijvende werktuigen en pontons.

### Ad § 1 c) duweenheid:

Als duweenheid worden ook tot het duwen gebouwde of speciaal daarvoor speciaal ingerichte motorschepen (zogenaamde duwmotorschepen) met voor of langs zij gekoppelde “duwbakken” beschouwd. Deze worden doorgaans “koppelverbanden” genoemd. In de duweenheid kunnen ook meerdere duwboten zijn opgenomen.

### Ad § 1 d) duwbootexploitant:

Als duwbootexploitant wordt niet alleen de eigenaren van een duwboot beschouwd, maar ook ondernemers, die vreemde, b.v. gehuurde, duwboten inzetten en deze hetzij zelf besturen hetzij met eigen personeel bemannen. (Conform het Duitse BinSchG gaat het hierbij om “Ausrüster” (§ 2 BinSchG)).

### Ad § 1 e) duwbakexploitant:

Dienovereenkomstig worden als “duwbakexploitanten” niet alleen de eigenaren van duwbakken maar ook ondernemers, die vreemde, b.v. gehuurde, duwbakken inzetten, beschouwd.

### Ad § 1 f) meenemen:

Het meenemen van duwbakken wordt – zoals tot nu toe – beperkt tot de tijd dat de duwbak deel uit maakt van de duweenheid, derhalve tot die tijd, waarin de duwbak zich in de feitelijke macht bevindt van de bemanning van de duwboot.

Tot het meenemen behoort ook het opnemen van de bak in de eenheid, in het bijzonder het koppelen, de gehele voortbeweging van de lichter op lange en korte afstanden inclusief het verhalen, alsmede het afkoppelen en het vastleggen van de bak op de ligplaats of op de laad- of losplaats alsmede de overdracht in de feitelijke macht van een andere duwboot.

Er is geen sprake van meenemen indien de duwbak op een duwbakligplaats wordt beweegt, om een andere – contractueel voort te bewegen – duwbak te bereiken. Eventueel kan schade aan derden overeenkomstig § 12 van deze condities ontstaan.

### Ad § 1 g) schade:

Als schade worden alle voorkomende schades beschouwd, derhalve buiten zaakschade ook exploitatieverlies alsmede alle direct door het schadevoorval veroorzaakte schades, b.v. kosten voor het slepen of duwen naar de werf en voor het inschakelen van experts.

## **§ 2: Schade aan de duwbakken tijdens het meenemen door duwboten**

### Ad § 2 lid 1:

#### 1. Voorwerp van aansprakelijkheid

Hierin wordt de aansprakelijkheid van de duwbootexploitant geregeld voor schades, die ontstaan aan vreemde in de duweenheid meegenomen bakken tijdens de periode dat deze deel uitmaken van de duweenheid, het meenemen.

Inbegrepen zijn derhalve alle schades, die bij het opnemen van een duwbak in de duweenheid nog niet aanwezig waren. Daartoe behoren uitgaande van schuldaansprakelijkheid conform lid 2 van deze toelichting op § 2 lid 1. ook de schades aan de duwbak die daardoor ontstaan dat de duwbak niet deugdelijk of conform de voorschriften was uitgerust, toen hij in de duweenheid werd opgenomen. Het laatste is b.v. het geval wanneer een polder niet meer goed functioneerde omdat deze was gescheurd en tijdens de reis helemaal afbreekt zodat de duweenheid uit elkaar breekt waarop de duwbak verdere

schade lijdt. De vergoeding van deze "overige schades" kan de duwbakexploitant eisen evenals schade die aan de duwbak daardoor ontstaan dat b.v. een in de duweenheid opgenomen andere ondeugdelijke duwbak zinkt, omdat het hier gaat om schades, die aan de duwbak zijn ontstaan nadat deze deel uit maakt van de duweenheid.

Was de duwboot niet deugdelijk of niet uitgerust conform de voorschriften en zijn daardoor schades aan de duwbak ontstaan, is de duwbootexploitant eveneens daarvoor aansprakelijk. Dit wordt nadrukkelijk verduidelijkt.

## 2. Schuldaansprakelijkheid

Er is slechts sprake van aansprakelijkheid van de duwbootexploitant voor zover de schade aan de duwbak berust op zijn schuld of op de schuld van de bemanning van de duwboot.

Er is b.v. sprake van eigen schuld van de duwbootexploitant wanneer de duwboot niet deugdelijk was en daardoor de beschadiging van de duwbak is veroorzaakt.

Er is b.v. sprake van schuld van de bemanning van de duwboot wanneer deze bij het samenstellen van de duweenheid en tijdens de vaart de voorschriften van de politie van het RPR of van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) of het DonauPR heeft overtreden en daarop de schade aan de duwbak berust. Er is derhalve ook sprake van schuld van de bemanning wanneer een duwbak in de duweenheid is opgenomen, die herkenbaar, dat betekent heel evident of bij het in acht nemen van de vereiste zorgvuldigheid vaststelbaar, ondeugdelijk of niet toereikend uitgerust was.

### Ad § 2 lid 2 en 3:

Er is juridisch geen verschil of de schade aan de duwbak is ontstaan tijdens de vaart of gedurende de overige tijd, waarop de duwbak feitelijk in de macht is van de bemanning van de duweenheid.

Op dezelfde wijze is de juridische situatie te beoordelen, wanneer b.v. een duwbak losraakt nadat de duwboot is weggevaren, voor zover de duwbak niet conform de voorschriften is vastgemaakt, wanneer deze b.v. niet goed is verankerd of niet conform de voorschriften is verlicht of niet buiten de vaarroute is neergelegd. In genoemde gevallen is de duwbootexploitant wegens schuld van zijn bemanning aansprakelijk.

Aan de andere kant is de duwbootexploitant niet meer aansprakelijk wanneer de duwbak zich in de feitelijke macht van een andere duwbootexploitant bevindt en pas dan de schade aan de duwbak is opgetreden.

## **Ad § 3: Schade aan de duwboot en andere vaartuigen van de duweenheid, veroorzaakt door één van de meegenomen duwbakken**

### 1. Voorwerp van de aansprakelijkheid

In deze paragraaf wordt de aansprakelijkheid van de duwbakexploitant voor schades geregeld, die ontstaan aan andere vaartuigen van de duweenheid (boot en bakken) gedurende de tijd dat een bak deel uitmaakt van de duweenheid, het "meenemen".

Deze Algemene Condities gelden weliswaar slechts in de relatie tussen de duwbootexploitant en de duwbakexploitant, derhalve tussen bepaalde contractpartijen; omdat deze Algemene Condities echter door meerdere, vermoedelijk door alle duwvaartondernemers zullen worden toegepast, kan ervan worden uitgegaan, dat de eigenaren van alle in de duweenheid opgenomen vaartuigen contractpartijen zijn.

Voor zover bepaalde duwboot- of duwbakexploitanten deze Algemene Condities niet toepassen, verdient het aanbeveling nog voorafgaande aan de samenstelling van de duweenheid condities af te spreken. Zelfs wanneer in uitzonderingsgevallen geen speciale afspraken overeenkomstig deze condities zijn gemaakt, bestaat de aansprakelijkheid niet alleen tegenover de duwboot van de contractpartij maar overeenkomstig de algemene rechtsbeginselen van de schuldaansprakelijkheid ook tegenover vaartuigen van derden in de duweenheid.



Ook de duwbakexploitant is slechts aansprakelijk voor schades, die bij het opnemen van de duwbak in de duweenheid bij andere vaartuigen nog niet aanwezig waren.

## 2. Schuldaansprakelijkheid

Aangezien deze Algemene Condities op het beginsel berusten dat aansprakelijkheid uitsluitend in geval van schuld bestaat, wordt dit duidelijk tot uitdrukking gebracht.

Er is slechts sprake van schuld van de duwbakexploitant wanneer ontoereikende deugdelijkheid of ontoereikende uitrusting van de duwbak schade heeft veroorzaakt aan andere vaartuigen van de duweenheid. Voor deze schadeorzaken staat de duwbakexploitant in. Van ontoereikende uitrusting is evenals bij de duwboot b.v. dan sprake wanneer een polder niet meer functioneerde (zie lid 1 van deze toelichting op § 2 lid 1).

### **Ad § 4'': Medeschuld**

Overeenkomstig het beginsel van schuldaansprakelijkheid is in geval van schuld van meerdere betrokkenen ieder voor zijn deel aansprakelijk.

### **Ad § 5: Bewijslast**

#### Ad § 5 lid 1:

De duwbootexploitant moet bewijzen dat de schades aan de meegenomen duwbakken niet berust op zijn schuld of op de schuld van de bemanning van de duwboot. Deze bewijsplicht van de duwbootexploitant komt overeen met algemene contractuele beginselen en berust daarop dat de duwbak zich in de feitelijke macht van de duwboot heeft bevonden.

Ook moet de duwbootexploitant bewijzen dat de ondeugdelijkheid of ontoereikende uitrusting van de duwboot, die de schade aan de duwbak tijdens het meenemen hebben veroorzaakt, niet berusten op zijn schuld of op de schuld van de bemanning van de duwboot. Deze bewijsplicht van de duwbootexploitant komt overeen met algemene contractuele beginselen en berust daarop dat de duwbootexploitant een deugdelijk en conform de voorschriften uitgeruste duwboot in moet zetten.

#### Ad § 5 lid 2:

De duwbakexploitant moet bewijzen dat het bij een geclaimde schadevergoeding gaat om een schade, die nog niet aanwezig was toen de duwbak werd opgenomen in de duweenheid. Ook deze verdeling van de bewijslast komt overeen met algemene contractuele rechtsbeginselen. Echter werd dit nadrukkelijk hierin verankerd. Daarbij werd onderkend dat de op de duwbakexploitant rustende bewijslast een zware is voor zover het gaat om schade die van buiten resp. niet zonder meer herkenbaar is en omdat de duwbak zich vaak langere tijd niet onder zijn directe toezicht bevindt. Er waren echter geen redenen aanwezig om deze bewijslast aan de duwbootexploitant op te leggen. Ook hij kan moeilijk dergelijke schade vaststellen en hij moet ervan uit kunnen gaan dat de aan hem toevertrouwde vreemde duwbak onbeschadigd is. Dit bevrijdt de duwbootexploitant echter niet van de bewijslast daarvoor, dat de bemanning de duwbak overeenkomstig de op haar in de feitelijke situatie rustende zorgplicht heeft gecontroleerd op deugdelijkheid en uitrusting overeenkomstig de voorschriften en geen van buiten herkenbare tekortkomingen heeft vastgesteld.

#### Ad § 5 lid 3

Tot het "meenemen" behoort ook het neerleggen van de duwbak conform de voorschriften ná diens voortbeweging. De verantwoordelijkheid van de duwbootexploitant heeft ook hierop betrekking. Wanneer b.v. een duwbak die niet conform de voorschriften is neergelegd los raakt nadat zich de duwboot heeft verwijderd, is de duwbootexploitant aansprakelijk vanwege schuld van de bemanning van de duwboot. Het leek echter gerechtvaardigd de duwbakexploitant met het bewijs voor de schuld van de bemanning van de duwboot aan de oorzaak van de schade te belasten. Desondanks berust bij de duwbootexploitant de bewijslast voor het conform de voorschriften, d.w.z. overeenkomstig de voorschriften van de scheepvaartpolitie, neerleggen en vastmaken of het conform de voorschriften overdragen aan een andere duwboot.

..

Ad § 5 lid 4:

De duwbakexploitant dient te bewijzen dat de deugdelijkheid of ontoereikende uitrusting van de duwbak waardoor schaden aan andere vaartuigen van de duweenheid zijn ontstaan, niet berusten op ; zijn schuld. Deze bewijsplicht komt overeen met algemene contractuele rechtsbeginselen.

Ad § 6: Mededeling

De mededeling is belangrijk opdat de duwbakexploitant de nodige stappen kan nemen. Daarom werd de mededelingsplicht van de duwbootkapitein uitdrukkelijk geformuleerd. Los daarvan zal aan de kant van de duwbootexploitant in het eigen belang alles eraan worden gedaan om de feitelijke toedracht op ..te helderen en de bewijzen te verzamelen. Het indienen van een verzoek om bewijs zeker te stellen 1 berust bij de belanghebbende duwbootexploitant en/of de duwbakexploitant.

Ad § 7: Kleinere schades

Bij kleinere schades wordt ter vereenvoudiging en ter besparing van relatief hoge bijkomende kosten afgezien van het indienen van claims. Bij kleinere zaakschades onder EUR 4000,-- kan het exploitatieverlies aanzienlijk zijn en mogelijk het bedrag van EUR 4000,-- te boven gaan, b.v. in geval van beschadiging van een dure duwboot. Het moet derhalve gaan om de hoogte van de pure zaakschade als ook zelfstandig om het exploitatieverlies. Het is aan de partijen om de hoogte van de zaakschade en van het exploitatieverlies contradictoir vast te stellen. Gaat het niet om een "kleinere schade" dan zijn zaakschade en exploitatieverlies volledig te vergoeden.

Ad § 8: Ladingschade

Hoewel de eigenaar van de lading over het algemeen geen partij is bij de totstandkoming van deze condities tussen de duwvaartexploitanten was het noodzakelijk om de interne verhouding van de contractpartijen te verduidelijken.

Overeenkomstig algemene rechtsbeginselen is de duwbootexploitant aansprakelijk voor door schuld veroorzaakte ladingschade. Het leek echter om rechts-politieke overwegingen en in overeenstemming met de bepalingen van Internationale aansprakelijkheidsverdragen zaak om een regresplicht van de duwbootexploitant vanwege gedragingen door schuld van de bemanning van de duwboot bij ladingschades uit te sluiten. Dit geldt echter niet indien de bemanning van de duwboot de ladingschade opzettelijk of lichtvaardig en in de wetenschap dat een schade waarschijnlijk op zou treden heeft gehandeld.

De uitsluiting van de aansprakelijkheid betreft niet alleen nautische fouten van de bemanning van de duwboot maar ook commerciële schuld van de duwbootexploitant. Het is aan de duwbakexploitant om het aansprakelijkheidsrisico zelf te dragen, zijn aansprakelijkheid uit te sluiten (door cognossemmentsbepalingen) of zijn aansprakelijkheidsrisico door een transportverzekering af te dekken.

Ad § 9: Gevaarlijke stoffen

Ad § 10: Personenschade

Om hiervoor separate rechtsregels te formuleren zou bij het opstellen van deze condities te ver zijn gegaan. In zo verre werd slechts vastgesteld, dat het op het geval betrekking hebbende recht van toepassing is.

Ad § 11: Verplichte verzekering

Het leek wenselijk om een verplichte verzekering in te voeren. Daarop berust de wederzijdse informatieplicht. Deze treedt echter pas op verzoek van één der partijen in werking.

Ad § 12: Schade aan derden

Bij de door de duweenheid veroorzaakte schade aan derden buiten de duweenheid (b.v. schade aan vreemde schepen veroorzaakt door aanvaring door schuld of anderszins foutieve handelswijze van de duweenheid) gelden dezelfde aansprakelijkheidsbeginselen als voor de aansprakelijkheid binnen de duweenheid. Daarmede gaan de duwvaartexploitanten ervan uit, dat door de rechtbanken het schuldprincipe zal worden gehanteerd, dat impliceert dat (ook) bij duweenheden de aansprakelijkheid slechts berust bij het schip dat de schade heeft veroorzaakt. Voor

schuldaansprakelijkheid nog vaartuigen van de duweenheid aansprakelijk gehouden mochten worden, die niet schuldig zijn aan de schade, wordt overeengekomen dat deze andere vaartuigen van de duweenheid zijn vrijgesteld van aansprakelijkheid jegens derden.

#### **Ad § 13: Toezicht op de duwbak vóór of ná het meenemen**

Deze situatie bevindt zich buiten de feitelijke duwvaart. In de praktijk komt het echter ook voor dat een duwbootexploitant ná of vóór het meenemen van een duwbak het toezicht voor deze op zich neemt, vooral bij het laden en lossen. In een dergelijk geval zal de duwbootexploitant principieel alleen bij opzettelijke of grof nalatig handelen aansprakelijk zijn. Een afwijkende bepaling zou binnen het contract betreffende het toezicht expliciet moeten worden overeengekomen.

#### **Ad § 14: Beperking van de aansprakelijkheid**

Ook voor de duwvaart wordt vastgehouden aan het beginsel van beperkte aansprakelijkheid. Dit komt overeen met het Verdrag van Straatsburg Conventie van 4 november 1988 aangaande de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI).

Met de toepassing van de beperking van aansprakelijkheid op de bemanning wordt een bijdrage geleverd aan de verdere ontwikkeling van het binnenvaartrecht.

Voor het overige vinden de overeenkomstig het geldende recht toepasbare wetten en verordeningen aanvullende toepassing. Dit werd ook o.a. met betrekking tot de verjaringskwestie als vanzelfsprekend en als niet bijzonder noemenswaardig beschouwd.

#### **Ad § 15: Jurisdictie**

Er werd afgezien van een specifieke jurisdictiebepaling. Vermelding verdient echter het feit dat in het toepassingsgebied van de Akte van Mannheim de Rijnvaartgerechten overeenkomstig Art. 34bis van de Akte van Mannheim bevoegd zijn. Voor het overige dient ook te worden gelet op het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie.

#### **Ad § 16: Toepasselijkheid van deze condities**

Deze condities zijn niet algemeen bindend. Zij dienen expliciet te worden overeengekomen. Dit kan gebeuren b.v. in het kader van de opdracht- of aannamebevestiging met toezending van de tekst van deze condities.

Er wordt nadrukkelijk op gewezen dat de Algemene Condities uitsluitend van toepassing zijn op de contractuele relatie binnen de duweenheid en derhalve niet van toepassing zijn op schades bij derden, aangezien de juridische relatie met derden niet per overeenkomst kan worden geregeld. Dientengevolge gelden de duwcondities zelfs dan niet wanneer de schade aan een vaartuig buiten de duweenheid is ontstaan dat (toevallig) door een van de contractpartijen wordt ingezet. Het leek echter noodzakelijk in dit verband expliciet op § 12 van de Algemene Condities te wijzen om te verduidelijken dat de – ook rechts-politiek – belangrijke aansprakelijkheidsbeginselen in de interne relatie in elk geval gelden. Op de toelichting behorend bij § 12 wordt verwezen.

#### **Ad § 17: Authentieke versie**

De originele versie is in de Duitse taal vervaardigd. Deze condities worden in de Engelse, Duitse, Franse en Nederlandse taal vertaald. In het kader van de beoogde juridische unificatie wordt vertaling in andere talen op prijs gesteld.

In geval van twijfel is de Duitse tekst in combinatie met de toelichtingen doorslaggevend.

#### **Ad § 18: Depot**

De originele versie van deze condities is gedeponereerd bij de Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen e.V. en bij de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR). Kopieën zijn bij beide organisaties verkrijgbaar.

Getekend Dr. Pabst  
(Namens de door VBW en IVR geïnstalleerde werkgroep)