MEDEDELINGENBLAD

van de

Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

NUMMER 11 SEPTEMBER 1993

Secretariaat: Prinsengracht 668, 1017 KW Amsterdam, telefoon: 020-6260761, telefax: 020-6205143

Inhoud:

Rijn-Main-Donaukanaal: enkele juridische aspecten.

IVR - bijeenkomst

Rijn-Main-Donaukanaal: enkele juridische aspecten.

(voordracht van Mr drs. W.A. Timmermans, Instituut voor Oosteuropees recht, R.U. Leiden, gehouden op de Algemene Ledenvergadering van 22 april 1993)

I. Inleiding

In 1992 werd het Rijn-Main-Donaukanaal (RMD-kanaal) geopend.
Dit kanaal verbindt de Main, een zijrivier van de Rijn met de Donau. Aldus is een vaarroute van 4500 km ontstaan die de Noordzee (Rotterdam) met de Zwarte Zee verbindt. Over de praktische en economische consequenties hiervan, met name voor de Nederlandse binnenvaart is reeds uitgebreid gepubliceerd. In dit verband wijs ik slechts op het NEA rapport uit 1990: "De Rijn-Main-Donauverbinding en de vervoersrelaties tussen Nederland en Oost-Europa".

In dit artikel zal aandacht worden besteed aan het juridische kader van de scheepvaart op de Donau, waarbij achtereenvolgens aan de orde zal komen: de internationale verdragen inzake de scheepvaart op de Donau; de nationale wetgeving van de Midden- en Oosteuropese Donaustaten; de recentelijk gesloten bilaterale verdragen tussen Nederland en de verschillende Donaulanden. Tenslotte zal ook zeer in het kort de milieu-aansprakelijkheid in de verschillende landen worden aangestipt.

II. Internationale Verdragen

Akte van Belgrado

Op 18 augustus 1948 werd de Conventie met betrekking tot het scheepvaartregime op de Donau gesloten te Belgrado waarbij alle Donaustaten met uitzondering van de BRD en Oostenrijk zich aansloten. Op 7 januari 1960 is Oostenrijk eveneens toegetreden tot de Donauconventie. De BRD heeft een waarnemersstatus. De Conventie van Belgrado vervangt alle voorgaande regelingen, in het bijzonder de Conventie van Parijs van 23 juli 1921 met betrekking tot de Donauvaart.
De Conventie - in werking getreden op 11 mei 1949 - garandeert "vrije en open vaart op de Donau voor alle onderdanen, koopvaardijschepen en handelswaren van alle Staten op voet van gelijkheid voor wat betreft havenrechten en heffingen op de scheepvaart, alsmede voor wat betreft de voorwaarden die van toepassing zijn op de handelsvaart." Dit regime is van toepassing op het gehele bevaarbare deel van de Donau vanaf Ulm tot de Zwarte Zee.
Belangrijkste verschillen met Akte van Mannheim:

- veel summierder;
- geen beperking tot "tot deRijnvaart behorende vaartuigen";
- geen speciale rechtbanken.

Voorts stelt het Verdrag een Donaucommissie in die haar zetel heeft in Budapest (oorspronkelijk te Galaţi [Galatz], Roemenië). De Donaucommissie houdt toezicht op het bevaarbaar houden van de Donau. Krachtens het Verdrag mogen de desbetreffende Donaustaten daartoe speciale heffingen instellen ten einde de noodzakelijke kosten voor het onderhoud te dekken. De heffingen mogen niet op winst gericht zijn. (art. 36).

Goederen- en personenvervoer tussen havens van hetzelfde land door derden is slechts mogelijk indien de nationale wetgeving van de staat wiens wateren worden bevaren zulks toestaat. Quod non.

Evenmin als de Akte van Mannheim bevat de Akte van Belgrado aansprakelijkheidsbepalingen.

III. Bilaterale verdragen tussen Donaustaten

De Akte van Belgrado is het enige multilaterale document dat tussen de Donaustaten gesloten. Er is wel een groot aantal bilaterale verdragen tussen de onderscheiden Donaulanden afgesloten. Voorbeelden hiervan zijn o.m.:

- de overeenkomst tussen de BRD en Joegoslavië m.b.t. het douaneregime voor schepen die de Donau bevaren van 17 juli 1956;
- de overeenkomst tussen Roemenië en Joegoslavië m.b.t. de vaststelling en het toezicht op de naleving van de vaarregels, het onderhoud en de verbetering van de vaarcondities in de sector waar de Donau de grens tussen beide staten vormt van 10 september 1976;
- een soortgelijke overeenkomst tussen Hongarije en Tsjechoslowakije van 27 februari 1968;
- de overeenkomst tussen Oostenrijk en Hongarije m.b.t. de inreis en het verblijf van schippers van 17 mei 1971.

IV. Overeenkomsten van Bratislava

Voorts hebben de verschillende Donau-rederijen overeenkomsten gesloten met betrekking tot aangelegenheden de Donauvaart betreffende. Ondanks het feit dat het hier om staatsrederijen ging

- en in de meeste gevallen nog steeds gaat - kan men niet stellen dat deze overeenkomsten normale internationale verplichtingen scheppende verdragen zijn. Zij gelden slechts tussen de contracterende rederijen. Zulks is in 1976 expliciet bepaald door de Sovjet zeearbitragecommissie in de zaak Sovjet Donauscheepvaartmij vs. Scheepswerf in Turnu-Severin (Roemenië) op 24 september 1976. Derhalve zijn zij wellicht voor de Nederlandse binnenvaarder niet direct relevant.

Er zijn drie zulke overeenkomsten gesloten - alle van 26 september 1955 te Bratislava:
- de overeenkomst over algemene voorwaarden voor het vervoer van goederen;
- de overeenkomst over uniforme tarieven;
- de overeenkomst over het slepen, hulpverlening bij averij en agenturen.

De overeenkomsten zijn oorspronkelijk gesloten tussen de volgende rederijen: de Bulgaarse rivierscheepvaartmaatschappij, Mahart (Hongarije), Navrom (Roemenië), de Sovjet Donau Staatsscheepvaartmaatschappij en de Tsjechoslowaakse Donau scheepvaartmaatschappij. Later hebben ook de Oostenrijkse Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, de Bayerische Lloyd, alsmede de Joegoslavische rederijen JRB en Dunavski Lloyd zich aangesloten bij alle drie de Overeenkomsten.
Enkele punten m.b.t. aansprakelijkheid zoals geregeld in de algemene voorwaarden voor het vervoer van goederen:
- de vervoerder is aansprakelijk voor verlies en schade van de vracht;
- de vervoerder is niet aansprakelijk voor zover hij bewijst dat de schade aan de vracht dan wel het verlies daarvan het gevolg is van omstandigheden die niet konden worden afgewend.

De meest recente overeenkomst in dit verband wordt gevormd door de Donauregels met betrekking tot averij grosse van 1990. De status van de Donauregels is die van appendix nr 6 bij de algemene voorwaarden voor het vervoer van goederen. De regels zijn van toepassing voor zover de betrokken partijen niets anders zijn overeengekomen.

V. Europees Aanvaringsverdrag

Bij het ECE Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart, gesloten te Genève op 15 maart 1960, zijn de meeste Donaulanden aangesloten: BRD, Oostenrijk, Hongarije, ex-Joegoslavië, Roemenië en de voormalige USSR.

Daarnaast zijn toegetreden Frankrijk (1962), Nederland (1966), Polen (1972) en Zwitserland (1972).
Overigens hebben Joegoslavië en de USSR een voorbehoud gemaakt t.a.v. het toepassingsgebied: zij hebben verklaard het aanvaringsverdrag slechts van toepassing te achten op de vaart op de Donau.
Het Verdrag regelt de schadevergoeding ten gevolge van een aanvaring tussen binnenschepen in de wateren van een van de aangesloten staten. De volgende categorieën schade komen voor vergoeding in aanmerking:
- schade aan vaartuigen;
- schade aan personen of zaken die zich aan boord van vaartuigen van bevinden;
- schade aan vaartuigen of aan zich aan boord daarvan bevindende personen of zaken ten gevolge van:
  * uitvoeren of nalaten van een manoeuvre;
  * het niet naleven van de voorschriften;
  * aanvaring behoeft zich niet noodzakelijkerwijs te hebben voorgedaan.

Vereiste voor aansprakelijkheid voor schade is de aanwezigheid van schuld waardoor de schade is veroorzaakt. Er bestaat geen wettelijk vermoeden van schuld. In geval van overmacht of wanneer de oorzaak niet kan worden vastgesteld wordt de schade gedragen door de gelaedeerde partij.

VI. Nationale wetgeving

Slowakije

Beide deelrepublieken van de voormalige CSFR hebben bij wet bepaald dat federale en republiekswetgeving ook na de splitsing van Tsjechoslowakije per 1 januari 1993 van kracht blijft op hun onderscheiden grondgebieden. Dit houdt o.m. in dat volgens deze regel de oude Tsjechoslowaakse Wet op de binnenvaart van 1964 (Nr 26/1964), zoals gewijzigd bij wet van 18 december 1974 (Nr. 126/1974) van kracht is voor wat betreft de vaart op de Donau. Deze wet die slechts 26 artikelen telt is zeer summier en geeft slechts regels voor waterwegen en havens; schepen en de registratie daarvan; de exploitatie van schepen; averij grosse; en enkele slotbepalingen. Uitvoeringsregelen met betrekking tot deze zijn uitgevaardigd door het Federale Ministerie van Vervoer. Krachtens de Wet is degene die het schip exploiteert en tevens eigenaar is, aansprakelijk voor de veiligheid van het vaartuig.
Klaarblijkelijk ging de wetgever ervan uit dat binnenschepen niet gecharterd kunnen worden. De Wet bevat geen regels voor aansprakelijkheid voor schade aan goederen, vaartuigen, noch regels met betrekking tot beperking van aansprakelijkheid. Voor wat schepen van de (thans) Slowaakse scheepvaartmaatschappij betreft gelden de regels van de Bratislava overeenkomsten. Voor buitenlandse schepen is de situatie complexer.
Mogelijk zijn de Bratislava overeenkomsten van analoge toepassing dan wel de regels van de Wet van 29 oktober 1952 (nr 61/1952) op de zeevaart.
De voormalige CSSR en CSFR exploiteerden een bescheiden zeevloot. Deze wet regelt o.m. de aansprakelijkheid voor aanvaringen: aansprakelijk is degene die het schip exploiteert en de schade heeft veroorzaakt, tenzij er sprake is van overmacht; de reder heeft het recht zijn aansprakelijkheid te beperken in o.m. de volgende gevallen: schade veroorzaakt door een verwijtbare handeling van de kapitein, andere bemanningsleden, een loods of andere personen aan boord in de uitvoering van hun plicht, en in het bijzonder schade als gevolg van wanprestatie van de vervoersovereenkomst tussen het moment van in- en uitlading van de goederen. De beperking van de aansprakelijkheid is o.m. niet van toepassing in gevallen waarin de reder de taken van de kapitein heeft verricht.

Hongarije

Jammergenoeg is er geen vertaling voorhanden van de Hongaarse wet op de binnenvaart van 1978 (Wet Nr 6/1973). Deze wet bevat bepalingen met betrekking tot o.m. registratie van schepen, eisen die gesteld worden ten aanzien van de schepen, vervoer van passagiers en goederen.

Servië

Aangezien de Donau alleen door de republiek Servië stroomt is slechts de wetgeving van deze deelrepubliek dat gezamenlijk met de republiek Cerna Gora ofwel Montenegro de nieuwe Federatie Joegoslavië vormt, relevant.
Aangezien deze Federatie zich als de rechtsopvolger van de oude Federatie beschouwt, is de wetgeving van de oude Federatie nog normaal van kracht. Dit geldt eveneens voor de Wet van 15 maart 1977 "Op de zee- en binnenvaart" [SL SFRJ No. 22/1977] met latere wijzigingen [SL 13/82, 30/85]. Deze vrij omvangrijke wet - 1046 artikelen - is gelijkelijk van toepassing op de zee- en binnenvaart. Hierin worden o.m. geregeld veiligheid van het scheepvaartverkeer, contractuele verplichtingen m.b.t. schepen, beperking van aansprakelijkheid, avarij-grosse.

Roemenië

De binnenvaart in Roemenië wordt geregeld bij decreet nr 443/1972 "Op de

civiele vaart" (BO 1972 Nr 132 d.d. 23 november 1972], dat van toepassing is op de bevaarbare binnenwateren en de territoriale zee. Het decreet geeft o.m. regels met betrekking tot vaartuigen (eigendom, registratie, overdracht, nationaliteit), bemanning, exploitatie van schepen, hulpverlening en berging, loodsen, toezicht, havens. Het decreet voorziet niet in het vervoer van goederen per binnenschip. Vervoer en koopvaardij worden nader geregeld in het Roemeense Wetboek van Koophandel (Codul comercial) van 1887 dat formeel nog altijd van kracht is. Dit wetboek is gebaseerd op de Italiaanse Codice di commercio van 1883.
Jammergenoeg is de tekst van het Roemeense Wetboek van koophandel niet beschikbaar.

Bulgarije

De Bulgaarse wetgeving kent enkele regelingen met betrekking tot de vaart op de Donau:

- Regeling voor het varen op het Bulgaarse deel van de rivier de Donau (goedgekeurd bij besluit d.d. 14 januari 1992, DV 1992 Nr 6);
- Regeling voor de bescherming van de wateren van de rivier de Donau tegen vervuiling door scheepvaart (goedgekeurd bij besluit van de Ministerraad d.d. 14 januari 1992, DV 1992 nr 6); helaas is alleen het goedkeuringsbesluit gepubliceerd in het Bulgaarse Staatsblad en niet eveneens de beide regelingen zelf;
- decreet van 2 oktober 1953 op de koopvaardij van de Republiek Bulgarije DV 1953 nr 79 met latere wijzigingen); dit decreet is in principe ook van toepassing op de internationale Donauvaart; het regelt o.m.: vervoersovereenkomsten, averij, schadevergoeding voor het vergaan en aanvaring van schepen, de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, bevoorrechte vorderingen;
- regeling van 9 september 1955 op de toepassing van het decreet [van 2 oktober 1953] op de koopvaardij van de Republiek Bulgarije op internationaal vervoer over de rivier de Donau; hierbij wordt het principe vastgelegd dat het internationale goederenvervoer geregeld wordt bij internationaal verdrag en eerst bij gebreke daarvan door de onderhavige regeling;
- artikel 3, lid 2, van het Bulgaarse Wetboek op de handelsvaart ter zee van 1970 (DV 1970 nr 55 met latere wijzigingen) bepaalt uitdrukkelijk dat dit Wetboek ook van toepassing is op de vaart van zeeschepen over rivieren, meren en andere waterwegen, voorzover dat verbonden is met de vaart ter zee, behalve indien bij speciale wet of internationale overeenkomst waaraan Bulgarije deelneemt, anders is voorzien.

Voor wat betreft de aansprakelijkheid van de vervoerder zou wellicht de regel uit het Wetboek op de handelsvaart ter zee kunnen worden toegepast dat de vervoerder aansprakelijk is van verlies of beschadiging van de goederen vanaf het moment van de ontvangst tot de aflevering aan de ontvanger, tenzij hij bewijst dat het niet door zijn schuld is geschied. (art. 170).

De conclusie moet derhalve luiden dat ook bovengenoemde wettelijke regelingen geen aansprakelijkheidsbepalingen bevatten ten aanzien van de vervoerder m.b.t. vervoerde goederen.

Oekraïne

Bij de oprichting van het GOS hebben de lidstaten bij het verdrag van Minsk verklaard zich gebonden te achten aan internationale verplichtingen van de voormalige USSR. De Oekraïne kan dus geacht worden nog altijd partij te zijn bij voornoemde verdragen waarbij de voormalige USSR was aangesloten.
Bij de soevereiniteitsverklaring heeft de Oekraïne als beginsel aanvaard dat in principe slechts Oekraïns recht van toepassing is en USSR wetgeving voor zover eigen Oekraïnse wetgeving nog ontbreekt. Derhalve is met betrekking tot de binnenvaart nog het USSR Wetboek op de handelsvaart ter zee van 1968 van toepassing, alsmede het USSR Statuut op het vervoer over de binnenwateren van 1955. Voornoemd Wetboek is evenwel slechts van toepassing voor zover het zeeschepen betreft die via binnenwateren varen ofwel binnenschepen die over zee varen dan wel door binnenwaterwegen waarbij zij een zeehaven aandoen; en in het geval van aanvaring met een zeeschip of redding van binnenschip door een zeeschip of andersom. In feite is het dus slechts van toepassing, indien een Oekraïens binnenschip Rotterdam aandoet via de Donau-Rijn.
De hoofdregel van het Statuut op de binnenvaart v.w.b. de aansprakelijkheid van de vervoerder is dat de rederij aansprakelijk is voor het behoud van de goederen tussen het moment van ontvangst en aflevering voorzover hij niet kan bewijzen dat het verlies, bederf of beschadiging van de goederen het gevolg is van omstandigheden die hij niet kon afwenden of die niet van hem afhingen. Doordat het Statuut van een planningssysteem van het goederenvervoer uitgaat is het in feite niet wel toepasbaar op buitenlandse vervoerders.
Overigens werkt de Oekraïne momenteel aan de opstelling van een nieuw Wetboek op de koopvaardij dat eveneens van kracht zou zijn op de scheepvaart op de Donau.

VII. Bilaterale verdragen

Inleiding

Nederland heeft inmiddels met de meeste Donaustaten bilaterale verdragen gesloten inzake de binnenvaart, alsmede met Polen. Tot op heden zijn nog geen verdragen gesloten met Bulgarije en Servië. Alle binnenvaartovereenkomsten hebben min of meer dezelfde opbouw en inhoud. Voorts zijn tussen de EG en de Vysegrad-landen (Polen, Hongarije, Tsjechië en Slowakije), alsmede Roemenië en Bulgarije associatieverdragen gesloten die mede een liberalisering van het wederzijdse vrachtverkeer nastreven. In dat kader is iedere vorm van vrachtverdeling niet toegestaan.

De navolgende overeenkomsten inzake de binnenvaart zijn inmiddels gesloten:

- Hongarije: ondertekening op 6 februari 1991 (Trb 1991 nr 46), geratificeerd op 6 juni 1992 (Trb. 1993 nr 37) en in werking getreden op 1 oktober 1992.
- Roemenië: ondertekening op 20 oktober 1992 (Trb. 1992 Nr 187), voorzover bekend is het verdrag nog niet geratificeerd.
- CSFR: ondertekening op 30 oktober 1991 (Trb. 1991 Nr 173), geratificeerd op 3 april 1992, in werking getreden op 1 juni 1992 (Trb. 1992 Nr 85).

Voorts zijn binnenvaartovereenkomsten gesloten met:

- Polen: 31 januari 1992 (Trb. 1992 Nr 30), geratificeerd op 22 mei 1992, in werking getreden op 1 december 1992 (Trb. 1992 Nr 175);
- Oostenrijk: 26 september 1991 (Trb. 1991 Nr 161); geratificeerd op 27 december 1991; in werking getreden per 1 januari 1993 (Trb. 1992 Nr 196).

De preambule van de verdragen wijst er reeds op dat de verdragen mede rekening houden met de wederzijdse belangen na de opening van het Main-Donaukanaal. De belangrijkste punten uit deze overeenkomsten zijn:

- wederzijds gebruik van elkaars vaarwegen voor transito- en wisselvervoer;
- vervoer door derden en derde-landenvervoer zijn slechts toegestaan in gevallen vastgesteld door de bevoegde autoriteiten op voorstel van de gemengde commissie;
- cabotage mag slechts geschieden met een speciale vergunning;
- toepasselijk recht is het recht van de staat wiens binnenwateren worden bevaren;
- gelijke behandeling van elkaars schepen;

In afwijking van het verdrag met Hon-

garije is in het verdrag met Roemenië opgenomen dat het verdrag de rechten en verplichtingen voortvloeiende uit Herziene Rijnvaartakte van 1868 en de Overeenkomst van Belgrado voor de beide verdragsluitende staten onverlet laat.

VII. Aansprakelijkheid voor milieuschade

Alle Donaulanden kennen milieuwetgeving op grond waarvan het veroorzaken van schade aan het leefmilieu verboden is. Op overtreding van dit verbod staat in de meeste gevallen een boete, alsmede de verplichting de aangebrachte schade te vergoeden. Ook bestaat veelal de mogelijkheid tot civielrechtelijke acties. Hieronder volgt een kort overzicht van de belangrijkste milieubepalingen in de onderscheiden Donaustaten:

Slowakije

Per 1 oktober 1991 is een federale wet op de bescherming van het water van kracht geworden die milieuschade aan wateren strafbaar stelt.

Hongarije

Wet nr II van 1976 op de bescherming van het menselijk leefmilieu verbiedt o.m. de schadelijke vervuiling van wateren. Op overtreding van dit verbod staat een boete waarvan de hoogte afhankelijk is van de toegebrachte schade. Los van de boete bestaat ook civielrechtelijke aansprakelijkheid voor schade toegebracht aan andere personen.

Servië

geen gegevens voorhanden

Roemenië

Wet van 23 juni 1973 op de bescherming van het milieu: in geval van milieuschade administratief- en/of strafrechtelijke sancties; ook civielrechtelijke acties zijn mogelijk.

Bulgarije

Wet inzake de bescherming van lucht, wateren en de grond van 29 oktober 1963 dat o.m. voorziet in een stelsel van boetes in het geval van milieuschade. Ondernemingen zijn daarnaast ook civielrechtelijk aansprakelijk.

Oekraïne

Een wet op de bescherming van het leefmilieu is nog in voorbereiding.
Vooruitlopend daarop is een tijdelijke regeling aangenomen die voorziet in een vergunningenstelsel voor milieuschadelijke bedrijfsactiviteiten.
Aansprakelijkheid voor milieuschade is daarin niet geregeld. Waarschijnlijk is derhalve de oude USSR regeling nog van toepassing waarbij een stelsel van boetes alsmede civielrechtelijke aansprakelijkheid bestond.

Slotopmerkingen

- het is veelal moeilijk vast te stellen welk recht van toepassing is: in veel gevallen verwijst de - dikwijls zeer summiere - nationale wetgeving niet naar internationaal recht;
- alleen de bilaterale binnenvaartverdragen hebben een verwijzingsregel (recht van de staat wiens wateren worden bevaren);
- derhalve zal veelal de vervoersovereenkomst zelf het belangrijkste document zijn op basis waarvan eventuele geschillen zullen worden beslist; het is derhalve zaak een goede vervoersoverenkomst af te sluiten waarbij zoveel mogelijk wordt geregeld;
- uniformering van de regels voor zowel de Rijn- als Donauvaart ligt voor de hand; dit kan het best geschieden in het kader van de Economische Commissie voor Europa te Genève (een regionaal orgaan van de VN);
- de meeste staten hebben veelal verbrokkelde en zeer summiere regelingen m.b.t. de binnenvaart; bijv. regelingen m.b.t. beperking van aansprakelijkheid ontbreken veelal;
- op nationaal niveau ligt er derhalve een belangrijke taak voor de betrokken landen - eigenlijk heeft alleen Joegoslavië een redelijk uitgewerkte wetgeving m.b.t. de binnenvaart; wellicht kan Nederland met zijn nieuwe Boek 8 hierbij het voortouw nemen.

© W.A. Timmermans, 1993

IVR-bijeenkomst in Wenen.

Op 15 en 16 april j.l. vond in Wenen een bijeenkomst over het onderwerp "Aansprakelijkheidsregelingen in de Binnenvaart" plaats. In het kader van de vergadering van de Juridische Commissie van de IVR werden onder het voorzitterschap van de heer Dr. G.E. Brunn vertegenwoordigers uit de Donaulanden uitgenodigd voor een eerste gedachtenwisseling over dit onderwerp. Reden voor deze bijeenkomst vormde het voornemen van de IVR om het voor de Rijnvaart uitgewerkte overzicht van aansprakelijkheidsregelingen uit te breiden met de betreffende regelingen in de Donauscheepvaart. Bovendien zou worden getracht in deze eerste ontmoeting met vertegenwoordigers van de Donauvaart uit Duitsland, Oostenrijk, Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Roemenië en de Oekraïne relevante informatie over andere, de Donauscheepvaart betreffende overwerpen te verkrijgen.
Tot op heden gold voor de scheepvaart op de Donau de "Bratislaver Overeenkomst", ondertekend door alle staatsrederijen van de Donaulanden. Gevallen van avarij werden in de praktijk van de Donauscheepvaart na verloop van een bepaalde tijd tussen de rederijen afgehandeld, zodat er in principe nooit sprake was van eisen tot schadevergoeding.
Het was derhalve tot nu toe in de Donauscheepvaart niet noodzakelijk om verzekerd te zijn.
Bij bergingen waren en zijn in de praktijk de plaatselijke havenkapitein en de scheepvaartautoriteit kompetent om maatregelen te nemen en de schades vast te stellen. Deze vaststellingen worden in de regel bijgewoond door de rederijvertegenwoordigers.

Schaderegelingen worden in de traditie van de Donaustaten anders afgehandeld dan op de Rijn, aangezien de samenwerking tussen de Donau-ondernemingen is gekenmerkt door het systeem van schadecompensatie. Dit systeem wordt tot op heden gehandhaafd. Voorwaarde voor dit systeem is echter dat de betrokken rederijen dienovereenkomstige overeenkomsten hebben afgesloten en werken met een bepaald vlootbestand. In het verkeer met westeuropese transporteurs is voortzetting van dit systeem echter niet meer denkbaar. Ook met betrekking tot zekerheidsgaranties bij avarijen, om het transport zo spoedig mogelijk te kunnen voortzetten, beschikt men in de Donaulanden niet over voldoende ervaring en rechtspraak. In Oostenrijk kent men weliswaar in de wetgeving de uitoefening van scheepsschuldeisersrechten. Dit geldt echter alleen in gevallen van Avarij-Grosse en niet in gevallen van Avarij-Particulier. De gehele wetgeving in de Donaulanden bevindt zich in verandering en regelingen zoals deze in de Rijnvaart gebruikelijk zijn, moeten voor een deel eerst worden gecreëerd. Dit betekent dat in de meeste Donaulanden geen zekere basis aangaande de opheldering van vele juridische en avarijtechnische vragen bestaat.
Uit de eerste ontmoeting kan algemeen worden geconcludeerd dat in de Donaulanden op alle gebieden een noodzakelijke juridische inhaalbehoefte bestaat. Daarbij wordt naar een uniformering van het binnenvaartrecht gestreefd. Ondanks vele onzekerheden kon echter reeds in deze eerste ontmoeting van diverse vertegenwoordigers informatie worden verstrekt over enkele bestaande aansprakelijkheidsregelingen.
De deelnemers werd afsluitend verzocht in de komende tijd in te gaan op de geformuleerde vragen en verdere schriftelijke informatie over de aansprakelijkheidssystemen te verstrekken. De IVR streeft ernaar, in de toekomst het bestaande overzicht van de aansprakelijkheidsvoorschriften voor de Rijnscheepvaart uit te breiden met de betreffende voorschriften in de Donauscheepvaart.