

-T  
i  
a  
~  
" ,  
a

Unverbindliche Empfehlung.  
(Andere Bedingungen können vereinbart werden.)

Allgemeine Europäische Bedingungen  
für Verträge  
über die Mitnahme von Schubleichtern durch Schubboote  
2007

(EUROPÄISCHE SCHUBBEDINGUNGEN 2007)

gemeinsam erarbeitet vom  
Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. (VBW)  
(Duisburg-Ruhrort)  
und der  
Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR)  
(Rotterdam)

# Europäische Schubbedingungen

## § 1 Begriffsbestimmungen

In diesen Bedingungen gelten als

- a) Schubboot:  
ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das gebaut oder besonders eingerichtet ist, andere Fahrzeuge zu schieben;
- b) Schubleichter:  
ein zur Fortbewegung durch Schieben gebautes oder hierfür besonders eingerichtetes Fahrzeug;
- c) Schubverband:  
eine starre Verbindung eines Schubboots oder mehrerer Schubboote mit einem oder mehreren Schubleichtern, wobei der oder die Leichter vor und/oder längs-seits des Schubboots oder der Schubboote gekuppelt ist/sind; hierzu zählen auch Verbände aus einem schiebenden und einem geschobenen Fahrzeug, deren Kupplungen ein gesteuertes Knicken ermöglichen;
- d) Schubbootunternehmer:  
der Eigentümer eines Schubboots oder derjenige, der ein ihm nicht gehörendes Schubboot verwendet;
- e) Schubleichterunternehmer:  
der Eigentümer eines Schubleichters oder derjenige, der einen ihm nicht gehörenden Schubleichter verwendet;
- f) Mitnahme:  
Fortbewegung von Schubleichtern durch Schubboote einschließlich des Verholens, des Anlegens und Ablegens am Liegeplatz oder an der Lade- oder Löschstelle sowie einschließlich der Aufnahme eines Schubleichters in den Schubverband und des späteren Ausscheidens aus dem Schubverband, auch durch Übergabe eines Schubleichters an ein anderes Schubboot;
- g) Schäden:  
Sachschäden, Nutzungsverlust und alle anderen unmittelbar durch das Schadensereignis verursachten Schäden.

**§ 2**  
**Schäden an den Schubleichtern während  
der Mitnahme durch Schubboote**

1. Der Schubbootunternehmer haftet für Schäden, die durch sein Verschulden oder das Verschulden der Besatzung des Schubboots an dem Schubleichter verursacht worden sind, solange sich der Schubleichter während der Mitnahme in der tatsächlichen Gewalt (Obhut) der Besatzung des Schubboots befindet.

Dies gilt auch für Schäden, die während der Mitnahme durch Fahruntüchtigkeit oder unzureichende Ausrüstung des Schubboots an dem Schubleichter schuldhaft verursacht worden sind.

2. Für Schäden an dem Schubleichter, die eingetreten sind, nachdem sich das Schubboot entfernt hat, haftet der Schubbootunternehmer nur, wenn der Schubleichter durch Verschulden der Besatzung des Schubboots nicht ordnungsgemäß abgelegt worden ist und die Schäden hierauf beruhen.
3. Für Schäden an dem Schubleichter, die nach der Übergabe des Schubleichters an einen anderen Schubbootunternehmer eingetreten sind, haftet der vorherige Schubbootunternehmer nicht.

**§ 3**  
**Schäden am Schubboot und anderen Fahrzeugen  
des Schubverbands, verursacht durch einen  
der mitgenommenen Leichter**

Der Schubleichterunternehmer haftet für Schäden, die durch Fahruntüchtigkeit oder unzureichende Ausrüstung seines Schubleichters an den anderen Fahrzeugen des Schubverbands während der Mitnahme schuldhaft verursacht worden sind.

**§ 4**  
**Mitverschulden**

Sind die Schäden an einem Fahrzeug des Schubverbands sowohl durch Verschulden seitens des Schubbootunternehmers als auch durch Verschulden seitens eines Schubleichterunternehmers verursacht worden, haften beide gemäß ihren Schuldanteilen.

## **§ 5 Beweislast**

1. Der Schubbootunternehmer hat zu beweisen, daß die Schäden an den mitgenommenen Schubleichtern nicht auf seinem Verschulden oder auf dem Verschulden der Besatzung des Schubboots beruhen. Dies gilt auch für Schäden, die durch Fahruntüchtigkeit oder unzureichende Ausrüstung des Schubboots verursacht worden sind.  
- (zu § 2 Abs. 1) -.
2. Die Beweislast dafür, daß der reklamierte Schaden des Schubleichters nicht vorhanden war, als er in den Schubverband aufgenommen wurde, obliegt dem Schubleichterunternehmer.  
- (zu § 2 Abs. 1) -.
3. Sind Schäden an dem Schubleichter eingetreten, nachdem sich das Schubboot entfernt hat, trägt der Schubleichterunternehmer die Beweislast für die Schäden und das Verschulden seitens des Schubbootunternehmers. Jedoch muß der Schubbootunternehmer die ordnungsgemäße Ablegung oder die ordnungsgemäße Übergabe des Schubleichters an einen anderen Schubbootunternehmer beweisen.  
- (zu § 2 Abs. 2 und 3) -.
4. Werden Schäden an anderen Fahrzeugen des Schubverbands durch Fahruntüchtigkeit oder unzureichende Ausrüstung eines der mitgenommenen Schubleichter verursacht, hat dessen Unternehmer zu beweisen, daß die Fahruntüchtigkeit oder die unzureichende Ausrüstung nicht auf seinem Verschulden beruhen.  
- (zu § 3) -.

## **§ 6 Benachrichtigung**

Sobald der Führer des Schubboots während der Zeit der Mitnahme Kenntnis von Beschädigungen des Schubleichters sowie von dessen mangelnder Fahrtüchtigkeit oder unzureichender Ausrüstung erhält, hat er den Schubleichterunternehmer unverzüglich zu benachrichtigen.

..

1;

~ .

§ 7

### Kleinere Schäden

1. Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen und Ansprüchen auf Nutzungsverlust ist im Verhältnis zwischen Schubbootunternehmer und Schubleichterunternehmer in allen Fällen ausgeschlossen, wenn sowohl der Sachschaden (exklusive Expertengebühren, Fahrt zur *Werft* usw.) als auch der Nutzungsverlust je unter EUR 4000,-- liegen.
2. Sofern kleinere Schäden gemäß Nr. 1 nicht vorliegen, können die Schäden in voller Höhe geltend gemacht werden.

### §8

### Ladungsschäden

Der Schubleichterunternehmer hat den Schubbootunternehmer und die Besatzung des Schubboots von Ansprüchen freizustellen, die wegen Beschädigung oder Verlust der Ladung oder wegen eines Beitrags der Ladung in Havarie-Grosse aus Ver schulden der Besatzung gegen ihn erhoben werden können.

Die Besatzung hat keinen Anspruch auf Freistellung, soweit sie vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, gehandelt hat.

### § 9

### Gefährliche Güter

Die Haftung für Schäden, die durch gefährliche Güter verursacht werden, richtet sich nach dem jeweils anwendbaren Recht.

### §10

### Personenschäden

Die Haftung für Personenschäden (Körperverletzung, Schmerzensgeld usw.) richtet sich nach dem jeweils anwendbaren Recht.

## **§ 11 Versicherungspflicht**

Der Schubbootunternehmer und der Schubleichterunternehmer sind verpflichtet, ihre Haftungsrisiken ausreichend zu versichern. Sie können voneinander den Nachweis für das Bestehen der Versicherung durch Vorlage einer Versicherungsbestätigung verlangen.

## **§ 12 Drittschäden**

Bei Drittschäden (z. B. Schäden an nicht zum Schubverband gehörenden Schiffen, verursacht sowohl durch Anfahrung oder sonstiges fehlerhaftes Verhalten der Besatzung des Schubboots als auch durch Fahruntüchtigkeit oder unzureichende Ausrüstung eines der Fahrzeuge des Schubverbands) haftet im Innenverhältnis zwischen dem Schubbootunternehmer und dem Schubleichterunternehmer derjenige, auf dessen Seite der Schaden schuldhaft verursacht worden ist. Insoweit hat dieser den/die anderen von der Haftung gegenüber Dritten freizustellen.

## **§ 13 Aufsicht über Schubleichter vor oder nach ihrer Mitnahme**

Übernimmt der Schubbootunternehmer oder ein von ihm beauftragtes anderes Unternehmen nach oder vor der Mitnahme eines Schubleichters für diesen die Aufsicht, insbesondere beim Laden oder Löschen oder nach dem ordnungsgemäßen Ablegen des Leichters, haftet er nur bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Pflichtverletzung.

## **§ 14 Haftungsbeschränkung**

Für alle Ansprüche aus diesen Bedingungen ist die Haftung des Schubbootunternehmers/Schubleichterunternehmers nach dem jeweils anwendbaren Recht beschränkt. Die Haftungsbeschränkung gilt, soweit sie gegeben ist, auch für die Besatzung des Schubboots.

## **§ 15 Gerichtsstand**

Über die aus diesen Bedingungen entstehenden Ansprüche entscheidet das jeweils zuständige Gericht nach Maßgabe dieser Bedingungen.

## **§ 16 Anwendung der Bedingungen**

Diese Bedingungen sind anzuwenden, wenn sie zwischen dem Schubbootunternehmer und dem Schubleichterunternehmer vereinbart worden sind. Sie sind nicht anwendbar auf Drittschäden (§ 12), selbst wenn die geschädigten Fahrzeuge von einer der Vertragsparteien verwendet werden.

## **§ 17 Authentische Fassung**

Diese Bedingungen wurden in englischer, deutscher, französischer und niederländischer Fassung ausgefertigt nach Beschlußfassung

- des Fachausschusses für Binnenschiffahrtsrecht des Vereins für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. und der
- Juristischen Kommission der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters

am 1. März 1997.

In Zweifelsfragen ist die deutsche Textfassung in Verbindung mit den Erläuterungen maßgeblich.

## **§ 18 Hinterlegung**

Die Bedingungen sind beim Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. und bei der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters hinterlegt.

Verein für europäische Binnenschiffahrt  
und Wasserstraßen e. V.

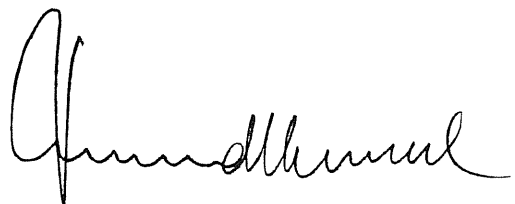
Internationale Vereinigung des  
Rheinschiffsregisters

Duisburg/Ruhrort/Rotterdam, den 22. Mai 1997

für die Richtigkeit:



(Dr. H. U. Pabst)



(Mr. T. K. van den Heuvel-Hacksteiner)

# ERLÄUTERUNGEN

## der

### EUROPÄISCHEN SCHUBBEDINGUNGEN

Im einzelnen werden die Bedingungen wie folgt erläutert:

#### **Zu § 1: Begriffsbestimmungen**

Es erschien zweckmäßig, einige Begriffe zu definieren.

#### Zu § 1a) und 1b): Schubboot und Schubleichter

Die Bestimmung dieser Begriffe entspricht § 1.01 RheinSchPVO.

Als "Schubboote" werden auch Motorschiffe und Schleppboote verstanden, die zum Schieben anderer Fahrzeuge besonders eingerichtet sind.

"Schubleichter" können auch Kähne, RoRo-Schiffe und sonstige Schiffe mit Laderäumen sein, wenn sie für die Fortbewegung durch Schieben besonders eingerichtet sind.

Nicht einbezogen sind schwimmende Geräte und Pontons.

#### Zu § 1c): Schubverband

Als "Schubverband" werden auch zum Schieben gebaute oder hierfür besonders eingerichtete Motorschiffe (sog. Schubmotorschiffe) mit vor oder längsseits gekuppelten "Schubleichtern" verstanden. Im Sprachgebrauch heißen sie auch "Koppelverbände". Im Schubverband können sich auch mehrere Schubboote befinden.

#### Zu § 1d): Schubbootunternehmer

Als "Schubbootunternehmer" sind nicht nur Eigentümer von Schubbooten anzusehen, sondern auch Unternehmer, die fremde, z. B. gemietete, Schubboote einsetzen und entweder selbst führen oder mit eigenem Personal besetzen. Nach dem deutschen BinSchG handelt es sich bei letzteren um "Ausrüster" (§ 2 Abs. 1 BinSchG).

#### Zu § 1e): Schubleichterunternehmer

Ebenfalls werden als "Schubleichterunternehmer" nicht nur die Eigner von Schubleichtern angesehen, sondern auch Unternehmer, die fremde, z. B. gemietete, Schubleichter einsetzen.

### Zu § 1f): Mitnahme

Die "Mitnahme" von Schubleichtern wird - wie bisher - auf die Zeit der Zugehörigkeit der Leichter zum Schubverband begrenzt, also auf die Zeit, in der sich der Schubleichter in der tatsächlichen Gewalt (Obhut) der Besatzung des Schubboots befindet.

Die "Mitnahme" umfaßt auch die Aufnahme des Leichters in den Verband, insbesondere das Ankuppeln, die gesamte Fortbewegung des Leichters auf langer und kurzer Strecke einschließlich des Verholens sowie das Abkuppeln und das Festlegen des Leichters am Liegeplatz oder an der Lade- oder Löschstelle sowie die Übergabe in die Obhut eines anderen Schubboots.

Keine "Mitnahme" liegt vor, wenn ein Schubleichter an einem Schubleichterliegeplatz bewegt wird, um an einen anderen - vertragsgemäß fortzubewegenden - Leichter heranzukommen. Gegebenenfalls entstehen Drittschäden gemäß § 12 der Allgemeinen Bedingungen.

### Zu § 1g): Schäden

Als Schäden werden alle in Betracht kommenden Schäden angesehen, also außer den Sachschäden auch der Nutzungsverlust sowie alle unmittelbar durch das Schadensereignis verursachten Schäden, z. B. Aufwendungen für das Schleppen oder Schieben zur Werft und für die Inanspruchnahme von Experten.

## **Zu § 2: Schäden an den Schubleichtern während der Mitnahme durch Schubboote**

### Zu § 2 Abs. 1:

#### 1. Gegenstand der Haftung

Geregelt wird die Haftung des Schubbootunternehmers für Schäden, die an fremden, im Schubverband mitgeführten Leichtern während ihrer Zugehörigkeit zum Schubverband, der "Mitnahme", eintreten.

Umfaßt werden also alle Schäden, die bei Aufnahme des Schubleichters in den Verband noch nicht vorhanden waren. Dazu gehören unter der Voraussetzung der Verschuldenshaftung gemäß Ziffer 2 dieser Erläuterungen zu § 2 Abs. 1 auch die Schäden am Schubleichter, die dadurch entstanden sind, daß der Schubleichter nicht fahrtüchtig oder nicht vorschriftsgemäß ausgerüstet war, als er in den Schubverband aufgenommen wurde. Letzteres ist z. B. gegeben, wenn ein Poller nicht mehr funktionstüchtig gewesen ist, weil er angerissen war und wenn er bei der Fahrt ganz abreißt, so daß der Schubverband auseinanderbricht, woraufhin der Schubleichter sonstige Schäden erleidet. Diese "sonstigen Schäden" kann der Schubleichterunternehmer ebenso ersetzt verlangen wie Schäden, die am Schubleichter dadurch entstehen, daß z. B. ein in den Schubverband aufgenommener anderer fahrtüchtiger Schubleichter sinkt, denn es handelt sich auch hierbei um Schäden, die an dem Schubleichter erst während der Zugehörigkeit zum Schubverband entstanden sind.

War das Schubboot nicht fahrtüchtig oder nicht vorschriftsgemäß ausgerüstet und sind hierdurch Schäden am Schubleichter entstanden, haftet der Schubbootunternehmer hierfür ebenfalls. Dies wird ausdrücklich klargestellt.

## 2. Verschuldenshaftung

Eine Haftung des Schubbootunternehmers ist aber stets nur und insoweit gegeben, als der Schaden am Leichter auf seinem Verschulden oder auf dem Verschulden der Besatzung des Schubboots beruht.

Eigenes Verschulden des Schubbootunternehmers liegt z. B. vor, wenn das Schubboot nicht fahrtüchtig war und dies die Ursache für die Beschädigung des Leichters gewesen ist.

Verschulden der Besatzung des Schubboots ist z. B. gegeben, wenn sie bei der Zusammenstellung des Verbands und bei der Fahrt die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften der RheinSchPVO oder der RheinSchUO oder der DonauSchPVO verletzt hat und hierauf der Schaden am Schubleichter beruht. Verschulden der Besatzung liegt also auch vor, wenn in den Verband ein Schubleichter aufgenommen wurde, der erkennbar, d. h. ganz offensichtlich oder bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt feststellbar, fahrtüchtig oder unzureichend ausgerüstet war.

### Zu § 2 Abs. 2 und Abs. 3:

Es ist rechtlich kein Unterschied, ob die Schäden am Schubleichter auf der Streckenfahrt oder während der übrigen Zeit entstehen, in der sich der Leichter in der tatsächlichen Gewalt (Obhut) der Besatzung des Schubverbands befindet.

Ebenso ist die Rechtslage zu beurteilen, wenn sich z. B. ein Schubleichter losreißt, nachdem sich das Schubboot entfernt hat, sofern der Schubleichter nicht ordnungsgemäß festgelegt wurde. Ein Schubleichter ist dann nicht ordnungsgemäß festgelegt worden, wenn er z. B. nicht richtig verankert oder nicht vorschriftsgemäß beleuchtet oder nicht außerhalb der Fahrinne abgelegt worden ist. In den genannten Fällen ist die Haftung des Schubbootunternehmers aus Verschulden der Besatzung gegeben.

Andererseits kommt eine Haftung des Schubbootunternehmers nicht mehr in Betracht, wenn der Schubleichter in die tatsächliche Gewalt (Obhut) eines anderen Schubbootunternehmers gelangt ist und erst dann der Schaden am Schubleichter eingetreten ist.

### **Zu § 3: Schäden am Schubboot und anderen Fahrzeugen des Schubverbands, verursacht durch einen der mitgenommenen Leichter**

#### **1. Gegenstand der Haftung**

Geregelt wird die Haftung des Schubleichterunternehmers für Schäden, die an den anderen Fahrzeugen des Schubverbands (Boot und Leichtern) während der Zugehörigkeit des Leichters zum Schubverband, der "Mitnahme", entstehen.

Die Allgemeinen Bedingungen gelten zwar nur im Verhältnis zwischen Schubbootunternehmer und Schubleichterunternehmer, also bestimmten Vertragsparteien; da die Allgemeinen Bedingungen aber von mehreren, voraussichtlich von allen Schubschiffahrttreibenden angewendet werden, kann davon ausgegangen werden, daß die Eigentümer aller im Verband befindlichen Fahrzeuge Vertragsparteien sind.

Soweit einzelne Schubboot- oder Schubleichterunternehmer die Allgemeinen Bedingungen nicht anwenden, wird empfohlen, entsprechende Bedingungen noch vor der Zusammenstellung des Verbands zu vereinbaren. Selbst wenn im Einzelfall keine besondere Vereinbarung nach Maßgabe dieser Allgemeinen Bedingungen getroffen wird, besteht die Haftung nicht nur gegenüber dem Schubboot des Vertragspartners, sondern nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Verschuldenshaftung auch gegenüber den im Schubverband befindlichen Fahrzeugen Dritter.

Auch der Schubleichterunternehmer haftet nur für Schäden, die bei Aufnahme des Schubleichters in den Verband bei den anderen Fahrzeugen noch nicht vorhanden waren.

#### **2. Verschuldenshaftung**

Da die Allgemeinen Bedingungen auf dem Grundsatz beruhen, daß eine Haftung nur bei Verschulden besteht, wird dies deutlich zum Ausdruck gebracht.

Verschulden des Schubleichterunternehmers kann nur vorliegen, wenn mangelnde Fahrtüchtigkeit oder unzureichende Ausrüstung des Schubleichters Schäden an den anderen Fahrzeugen des Schubverbands verursacht haben. Diese Schadensverursachung hat der Schubleichterunternehmer zu vertreten. Unzureichende Ausrüstung ist ebenso wie beim Schubboot z. B. gegeben, wenn ein Poller nicht mehr funktionstüchtig gewesen ist (s. Ziffer 1 dieser Erläuterungen zu § 2 Abs. 1).

### **Zu § 4: Mitverschulden**

Es entspricht dem Prinzip der Verschuldenshaftung, daß bei Verschulden mehrerer Beteiligter jeder gemäß seinem Schuldanteil haftet.

▪

'''

; Zu § 5 Abs. 4:

Der Schubleichterunternehmer muß beweisen, daß die Fahruntüchtigkeit oder unzureichende Ausrüstung des Schubleichters, durch die die Schäden an den anderen Fahrzeugen des Schubverbands entstanden sind, nicht auf seinem Verschulden beruhen. Diese Entlastungspflicht entspricht allgemeinen vertraglichen Grundsätzen.

### **Zu § 6: Benachrichtigung**

Die Benachrichtigung ist wichtig, damit der Schubleichterunternehmer Entsprechendes veranlassen kann. Daher wurde die Pflicht des Schubbootführers zur Benachrichtigung ausdrücklich festgestellt. Ohnehin dürfte auf seiten des Schubbootunternehmers im eigenen Interesse alles getan werden, um den Tatbestand aufzuklären und die Beweise zu sichern. Die Stellung von Beweissicherungsanträgen bleibt dem daran interessierten Schubbootunternehmer und/oder dem Schubleichterunternehmer überlassen.

### **Zu § 7: Kleinere Schäden**

Bei kleineren Schäden wird der Einfachheit halber, vor allem zur Einsparung unverhältnismäßig großer Nebenkosten, auf die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen verzichtet.

Bei kleineren Sachschäden unter EURO 4000,-- kann der Nutzungsverlust erheblich sein und evtl. den Betrag von EURO 4000,-- überschreiten, z. B. bei Beschädigung des teuren Schubboots. Es soll daher auf die Höhe des reinen Sachschadens sowie auch selbständig auf die des Nutzungsverlustes ankommen. Es bleibt den Beteiligten überlassen, die Höhe des Sachschadens und die des Nutzungsverlustes kontradiktorisch festzustellen. Handelt es sich nicht um einen "kleineren Schaden", sind Sachschaden und Nutzungsverlust voll zu ersetzen.

### **Zu § 8: Ladungsschäden**

Obwohl der Eigentümer der Ladung in der Regel nicht Beteiligter an der Vereinbarung der Allgemeinen Bedingungen unter den Schubschiffahrttreibenden ist, bedurfte es insoweit einer Klarstellung für das Innenverhältnis der Vertragspartner.

Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen haftet der Schubleichterunternehmer für schuldhaft herbeigeführte Ladungsschäden. Es erschien aber aus rechtspolitischen Erwägungen und in Übereinstimmung mit internationalen Haftungsübereinkommen angebracht, eine Regreßpflicht des Schubbootunternehmers für schuldhaftes Verhalten der Besatzung des Schubboots bei Ladungsschäden auszuschließen. Dies gilt selbstverständlich nicht, wenn die Besatzung des Schubboots vorsätzlich den Ladungsschaden herbeigeführt hat oder leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, gehandelt hat.

Der Ausschluß der Haftung umfaßt nicht nur nautisches Verschulden der Besatzung des Schubboots, sondern auch kommerzielles Verschulden des Schubbootunternehmers. Es bleibt dem Schubleichterunternehmer überlassen, das Haftungsrisiko selbst zu tragen, sich von der Haftung freizuzeichnen (durch Konnossementsbedingungen) oder sein Haftungsrisiko durch eine Transportversicherung abzudecken.

**Zu § 9: Gefährliche Güter**  
**Zu § 10: Personenschäden**

Hierfür besondere Rechtsregeln aufzustellen, würde über den Rahmen dieser Allgemeinen Bedingungen hinausgehen. Insoweit wird lediglich klargestellt, daß das jeweils geltende Recht anzuwenden ist.

**Zu § 11: Versicherungspflicht**

Eine Versicherungspflicht zu statuieren, erschien angebracht. Daraus ergibt sich die gegenseitige Auskunftspflicht. Diese soll jedoch nur auf Wunsch einer der Vertragsparteien eintreten.

**Zu § 12: Drittschäden**

Bei den durch den Schubverband verursachten Drittschäden außerhalb des Schubverbands (z. B. Schäden an fremden Schiffen, verursacht durch schuldhaftes Anfahren oder sonstiges fehlerhaftes Verhalten eines Schubverbands) gelten dieselben Haftungsgrundsätze, wie sie für die Haftung innerhalb des Schubverbands festgestellt sind. Damit gehen die Schubschiffahrttreibenden davon aus, daß von den Gerichten das Verschuldensprinzip angewendet wird, welches einschließt, daß sich (auch) bei Schubverbänden die Haftung nur auf das Schiff erstreckt, welches den Schaden verursacht hat. Für den Fall, daß ungeachtet der Verschuldenshaftung noch Fahrzeuge des Schubverbands zur Haftung herangezogen werden sollten, die kein Verschulden an dem Schadensfall trifft, wird vereinbart, daß diese anderen Fahrzeuge des Schubverbands von der Haftung gegenüber Dritten freigestellt werden.

**Zu § 13: Aufsicht über Schubleichter vor und nach ihrer Mitnahme**

Dieser Tatbestand liegt außerhalb der eigentlichen Schubfahrt. In der Praxis kommt es jedoch auch vor, daß ein Schubbootunternehmer nach oder vor der Mitnahme eines Schubleichters zusätzlich für diesen die Aufsicht übernimmt, insbesondere beim Laden und Löschen. In einem solchen Fall soll der Schubbootunternehmer grundsätzlich nur bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Pflichtverletzung haften. Anderes müßte im Rahmen des Vertrags über die Aufsicht ausdrücklich vereinbart werden.

## **Zu § 14: Haftungsbeschränkung**

Klargestellt wird, daß auch für den Bereich der Schubschiffahrt an dem Prinzip der beschränkten Haftung festgehalten wird. Dies entspricht dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI).

Mit der Erstreckung der Haftungsbeschränkung auf die Besatzung wird ein Beitrag zur weiteren Entwicklung des Binnenschiffahrtsrechts geleistet.

Im übrigen finden die nach dem jeweils anwendbaren Recht einschlägigen Gesetze und Verordnungen ergänzend Anwendung. Dies wurde u. a. auch im Hinblick auf die Frage der Verjährung als selbstverständlich und als nicht besonders erwähnenswert erachtet.

## **Zu § 15: Gerichtsstand**

Von einer besonderen Gerichtsstandsregelung wurde abgesehen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß im Geltungsbereich der Mannheimer Akte die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte nach Art. 34<sup>bis</sup> MA gegeben ist. Im übrigen ist auch das geltende EU-Recht zu beachten.

## **Zu § 16: Anwendung der Bedingungen**

Die Bedingungen sind nicht allgemeinverbindlich. Sie müssen ausdrücklich vereinbart werden. Dies kann z. B. im Wege der Auftragsbestätigung oder -annahme mit Übersendung des Textes dieser Bedingungen geschehen.

Ausdrücklich klargestellt wird, daß die Allgemeinen Bedingungen nur das Vertragsverhältnis innerhalb des Schubverbands betreffen können, also nicht auch auf Drittschäden anwendbar sind, denn das Rechtsverhältnis zu Dritten ist vertraglich nicht regelbar. Folgerichtig gelten die Schubbedingungen selbst dann nicht, wenn der Schaden an einem Fahrzeug außerhalb des Schubverbands entstanden ist, das (zufällig) von einer der Vertragsparteien verwendet wird. Allerdings erschien es geboten, in diesem Zusammenhang deutlich auf § 12 der Allgemeinen Bedingungen hinzuweisen, um klarzustellen, daß die - auch rechtspolitisch - wichtigen Haftungsgrundsätze im Innenverhältnis in jedem Falle gelten. Auf die Erläuterungen zu § 12 wird verwiesen.

## **Zu § 17: Authentische Fassung**

Der Urtext wurde in deutscher Sprache verfaßt. Er wird in die englische, französische und niederländische Sprache übersetzt. Im Sinne der angestrebten Rechtsvereinheitlichung wird die Übersetzung in weitere Sprachen befürwortet.

Sollten sich allerdings Auslegungsfragen ergeben, ist die deutsche Textfassung in Verbindung mit den in deutscher Sprache verfaßten Erläuterungen maßgeblich.

### **Zu § 18: Hinterlegung**

Der Urtext ist beim Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. und bei der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters deponiert. Kopien sind bei beiden Verbänden erhältlich.

gez. Dr. Pabst  
(für die vom VBW und der IVR  
eingesetzte Arbeitsgruppe)