



Avarij-Grosse Regels IVR met commentaar

Uitgave 2006

Vastgesteld door de Raad van Beheer op 1 juni 2006 te Gent

Inhoud

Regel I	Avarij-Grosse
Regel II	Plaatsvervangende kosten
Regel III	Invloed van schuld
Regel IV	Uitsluitingen
Regel V	Bewijs
Regel VI	Vergoedingen-schip
Regel VII	Vergoedingen-lading
Regel VIII	Vergoedingen-vracht
Regel IX	Vergoedingen-rente
Regel X	Vergoedingen-expertisekosten enz.
Regel XI	Muntsoort
Regel XII	Dragende waarden
Regel XIII	Expertise
Regel XIV	Verplichting tot het verschaffen van de vereiste inlichtingen
Regel XV	Opstelling van de dispache
Regel XVI	Betwisting van de dispache
Regel XVII	Behandeling van depôts in geld en garanties
Regel XVIII	Vrijwillige stranding
Regel XIX	Vlotbrenging van een gezonken schip
Regel XX	Tornen enz.
Regel XXI	Lichten
Regel XXII	Overwintering
Regel XXIII	Bepalingen geldend voor de Regels XX, XXI en XXII
Regel XXIV	Noodhaven
Regel XXV	Samenstel
Regel XXVI	Vervoermiddelen, containers, laadborden en soortgelijk vervoergerei

Voorwoord bij de uitgave van de Avarij-Grosse Regels IVR 2003

Tot de kerntaken van de IVR behoort het streven naar juridische unificatie in de binnenvaart. Om bij Avarij-Grosse gevallen uniforme regels toe te passen, werden voor de internationale Rijnvaart reeds in 1956 de zogenaamde "Rijnregels IVR" opgesteld en aanbevolen. Dit heeft in de praktijk van de Rijnvaart decennialang geleid tot toepassing van uniforme regels in het belang van de binnenvaart en de verzekeraars. Met de realisatie van de verbinding tussen Rijn en Donau heeft de IVR zich in versterkte mate ingezet voor een toenadering tussen Oost en West en voor een streven naar een paneuropese unificatie. Teneinde een analoge toepassing van de tot dan geldende Rijnregels IVR voor Avarij-Grosse gevallen in de Midden- en Oost-Europese landen in het belang van een uniforme regeling aan te bevelen heeft de Raad van Beheer van de IVR op voorstel van de Avarij-Commissie besloten de naam van de huidige regels te wijzigen in "Avarij-Grosse Regels IVR".. De brede toepassing van deze regels in Avarij-Grosse gevallen wordt dientengevolg aan de praktijk in het belang van alle betrokkenen aanbevolen.

Voorwoord bij de uitgave 2006

Met het oog op mogelijke strijdigheid met in de Europese Unie geldend mededingingsrecht werd in 2004 besloten de door de IVR vrijblijvend aanbevolen richtlijnen en tarieven (voor o.a. bijdragende waarden van schepen en voor tornlonen) met onmiddellijke ingang in te trekken. De daaruit voortvloeiende verandering is inde uitgave 2006 van de Avarij Grosse Regels IVR verwerkt. Voorts is in Regel IX vastgesteld dat het rentepercentage jaarlijks wordt vastgesteld opdat dat percentage in overeenstemming blijft met de geldende markttrente.

Regel I Avarij-Grosse

Avarij-grosse zijn de opofferingen en uitgaven, redelijkerwijs verricht en/of gedaan bij aanwezigheid van bijzondere omstandigheden met het doel een schip en zijn lading uit een gemeenschappelijk gevaar te redden.

Onderscheiding: kosten en opofferingen

Regel I somt de kenmerken der avarij-grosse op en maakt, evenals overigens iedere wetgeving op het gebied der avarij-grosse (daaronder begrepen de York Antwerp Rules), een onderscheid tussen opofferingen en kosten; dat wil zeggen tussen materiële schade enerzijds en geldelijke uitgaven anderzijds.

Par. 78 BSG (Binnenschiffahrtsgesetz = Duitse wet van 15 juni 1895 betreffende privaatrechtelijke betrekkingen in de binnenvaart) beperkt het gebied van wat als opoffering in avarij-grosse vergoed kan worden tot schaden, toegebracht aan het schip of zijn lading. Terecht bevatten de andere wetgevingen een dergelijke beperking niet. Indien bijvoorbeeld een brandende lading door de vervoerder op eigen kade wordt gelost en aldaar schade veroorzaakt is er geen enkele reden deze schade niet als avarijgrosse toe te laten. Bij schade aan derden doet zich een dergelijke kwestie niet voor; de vergoeding voor aan derden berokkende schade wordt als uitgave in avarij-grosse vergoed (zie Regel XX lid 1 sub (d)).

De bestanddelen van de avarij-grosse-handeling

Teneinde als avarij-grosse te worden aangemerkt moet een opoffering of een uitgave voldoen aan de volgende voorwaarden: zij moeten zijn:

Het redelijk karakter

Voor de toelaatbaarheid in avarij-grosse is vereist dat de uitgaven en opofferingen een redelijk karakter hebben. Dit is een fundamenteel rechtsbeginsel: niemand kan de schadelijke gevolgen van eigen wandaad of eigen onredelijke handelingen door derden laten dragen. Het woord 'redelijk' houdt echter niet noodzakelijkerwijze in dat de handeling de juiste was. Het kan immers voorkomen dat een bepaalde maatregel, die op het ogenblik waarop hij genomen wordt, geenszins onredelijk lijkt, later blijkt slecht gekozen te zijn geweest. Men zal zich bij deze vraag moeten richten naar het normaal gedrag van een oplettende en te goeder trouw handelende schipper.

Opzettelijke opofferingen

Een offer is alleen dan toelaatbaar in avarij-grosse, wanneer het wordt gebracht met het doel schip en lading te beschutten tegen, of te redden uit, een gemeenschappelijk gevaar. Dit is trouwens het wezen van de avarij-grosse-handeling: het offer moet opzettelijk zijn gebracht en niet toevallig zijn geleden. Zo kunnen niet als avarij-grosse worden beschouwd schaden, ontstaan doordat een schip toevallig is gestrand, terwijl anderzijds schaden opzettelijk toegebracht tijdens het weer vlotbrengen als avarij-grosse worden toegelaten. Het zal dikwijls moeilijk zijn te onderscheiden tussen toevallige schade en opzettelijke opoffering. Niemand zal betwisten dat het breken van een tros tijdens het vlotbrengen van een schip een willens en wetens toegebrachte schade is. Maar wanneer gedurende deze zelfde manoeuvre het schip ten tweede male strandt of ergens tegenaan slaat, dan kan men er over twisten of ook dit gebeuren met opzet is teweeg gebracht. In feite moet het criterium of een schade al dan niet als opzettelijke opoffering bij wijze van avarij-grosse kan worden vergoed daarin worden gezocht, of de maatregelen door een oplettende schipper in redelijkheid genomen hadden kunnen worden en de gevolgen daarvan hadden kunnen worden overzien.

Gevaar

Het doel van degene die de schade toebrengt moet zijn de redding van schip en lading uit een gemeenschappelijk gevaar. De opstellers van deze Regels hebben het geven van een definitie van het begrip 'gevaar' vermeden. Zij hebben zelfs geen andere kwalificatie van dit woord willen geven uit vrees de draagwijdte ervan te beperken en aldus te komen tot minder rechtvaardige gevolgen. De Regel eist eenvoudigweg dat de opzettelijke handeling bij

aanwezigheid van een gevaar is geschied; hij zegt echter welbewust niet in welke mate gevaar aanwezig moet zijn wil de handeling gerechtvaardigd zijn. Niets is nodig dat het gevaar onmiddellijk dreigend zij, noch dat schip en lading met totale ondergang worden bedreigd; vereist is alleen dat aan de situatie noemenswaardige risico's zijn verbonden. Alles wordt hier overgelaten aan het gezond verstand, het rechtvaardigheidsgevoel en het inzicht van de dispacheur. De ondervinding leert dat een dispache slechts bij uitzondering op dit punt wordt betwist. De avarij-grosse-handeling kan haar grondslag ook vinden in een vermeend gevaar. Wanneer de situatie van dien aard is dat de schipper te goeder trouw gevaar voor schip en lading aanwezig acht, en hij dienovereenkomstig maatregelen neemt zullen deze maatregelen als avarij-grosse-handeling worden beschouwd, zelfs indien achteraf zou blijken dat er in het geheel geen gevaar is geweest. Dit is de onverdeelde opinie van schrijvers en van de rechter. Terecht hebben zij erkend dat het onbillijk zou zijn alleen de eigenaar de gevolgen te laten dragen van een onjuiste beoordeling der situatie door de schipper, nu deze, bezorgd zijn plicht te doen, een door hem als redelijk geoordeelde maatregel met het oog op de bescherming van de aan hem toevertrouwde belangen heeft genomen.

Gemeenschappelijk gevaar voor schip en lading

Regel I doet duidelijk uitkomen dat het gevaar waaruit de schipper schip en lading heeft willen redden, een gemeenschappelijk gevaar moet zijn; dat wil zeggen een gevaar dat tegelijk schip en lading bedreigt. Het geval kan zich voordoen dat het gevaar voor het ene belang veel groter is geweest dan voor het andere; deze omstandigheid heeft echter niet de minste invloed op het avarij-grosse-karakter der verrichte opofferingen. Alleen indien er in het geheel geen gevaar is geweest voor een der belangen is het niet mogelijk de genomen maatregelen als avarij-grosse-handelingen te beschouwen. In dat geval is en blijft een maatregel, genomen om één bepaald belang uit gevaar te redden, een particuliere avarij en komt als zodanig ten laste uitsluitend van degene aan wie zij ten goede is gekomen.

Buitengewone omstandigheden

Het offer moet zijn gebracht vanwege buitengewone omstandigheden. Door deze essentiële voorwaarde is elke normale uitgave, dat wil zeggen elke handeling die behoort tot de normale exploitatie van het schip, van de avarij-grosse uitgesloten. Deze handelingen immers vallen onder de uitvoering van het vervoerscontract; de reder houdt daarmee rekening bij het bepalen van de vracht. Wanneer bijvoorbeeld voor het volbrengen van de reis op een bepaalde plaats gewoonlijk een gedeelte van de lading moet worden overgeladen dan is hier geen sprake van een bijzondere omstandigheid; dientengevolge zal zulk een overslag niet als avarij-grosse-handeling kunnen worden beschouwd. Wanneer echter een schip is gestrand en vervolgens is gelicht om het weer vlot te krijgen, dan zullen de hieraan verbonden uitgaven als avarij-grosse worden toegelaten. Het is zelfs mogelijk dat een bepaalde uitgave, die bij aanwezigheid van bijzondere omstandigheden is gedaan, gedeeltelijk het karakter heeft van een normale uitgave. Dit kan bijvoorbeeld voorkomen, wanneer tijdens een normale sleepreis een sleepboot gebruikt wordt om het hoofd te bieden aan de gevolgen van een bijzondere omstandigheid, waardoor schip en lading in gevaar zijn gekomen. In zulk een geval zullen van de vergoeding, verschuldigd aan de sleepboot, moeten worden afgetrokken de normale sleepkosten om aldus het in avarij-grosse toelaatbare bedrag te bepalen. Hetzelfde geldt voor normaal gewichtsverlies tijdens de reis dat dus evenmin onder avarij-grosse valt.

Gemeenschappelijke redding

Niet alleen het gevaar, maar ook de redding moet het karakter van gemeenschappelijkheid zowel voor schip als voor lading hebben. Indien dus na een stranding de reddingsmaatregelen slechts beogen het lichten van de lading, terwijl overigens het schip als onherstelbaar wordt beschouwd, zullen de terzake gedane uitgaven niet als avarij-grosse worden toegelaten, zelfs niet indien veel later het schip zou kunnen worden gered (zie hierover het commentaar op Regel XIX). In een dergelijk geval werden twee duidelijk van elkaar onderscheiden maatregelen genomen: zij moeten dan ook ten laste blijven van het belang dat erdoor werd gered.

Opdracht van de schipper

Indien wij deze voorwaarden met die opgesomd in par. 78 BSG vergelijken, blijkt dat Regel I niet eist dat de avarij-grosse-handeling door de schipper zelf of in diens opdracht is verricht. De opstellers van de onderhavige Regels hebben gemeend dat de restrictie van het BSG streng, zelfs onrechtvaardig is. De praktijk heeft trouwens uitgewezen dat de tekst van het BSG zeer ruim wordt uitgelegd. Zo wordt steeds aangenomen dat maatregelen genomen door havenautoriteiten, brandweer of experts door de schipper zelf zijn genomen. Het ware immers onrechtvaardig jegens belanghebbenden bij bepaalde voorwerpen die zijn opgeofferd aan hen een vordering in avarij-grosse te ontzeggen

op grond dat een derde die onder omstandigheden meer aangewezen is bepaalde maatregelen met het oog op de redding van schip en lading te nemen zulks in plaats van de schipper heeft gedaan. Terecht hebben derhalve de opstellers van de Regels deze voorwaarde van het BSG niet overgenomen.

Gunstig resultaat niet essentieel

Om een handeling als avarij-grosse-handeling te kunnen aanmerken vereist lid 2 van par. 78 BSG dat zij succes heeft gehad en dat dientengevolge het avontuur tot een goed einde gebracht kon worden. De Regels verlangen dit niet. Zelfs al is juist dat de handeling niet met succes is bekroond wanneer schip en lading uiteindelijk verloren gaan en derhalve bij gebrek aan dragende belangen geen avarij-grosse-bijdrage kan worden verlangd, die handeling blijft niettemin een avarij-grosse-handeling. Het zou niet alleen duidelijk onbillijk zijn de gevolgen van handelingen, die de schipper te goeder trouw heeft verricht teneinde zijn schip en diens lading te redden, te zijnen laste te laten wanneer de redding uit het gevaar niet door die handeling, doch door een gelukkige omstandigheid die zich voordoet ná de vruchteloze poging wordt verwezenlijkt; een dergelijke opvatting zou bovendien de schipper kunnen ontmoedigen om die maatregelen te nemen waarvan gunstig resultaat waarschijnlijk maar niet zeker is. Indien derhalve de hulp aan een aan de grond gelopen schip geen resultaat oplevert, maar het schip vlot komt door een onvoorziene stijging van het water, moeten de kosten van de hulpverlening als avarij-grosse worden beschouwd.

Regel II Plaatsvervangende Kosten

Extra kosten, veroorzaakt door een maatregel tengevolge waarvan als avarij-grosse toe te laten uitgaven zijn vermeden, zullen als avarij-grosse worden toegelaten tot het beloop van de aldus vermeden uitgaven.

Als extra kosten zullen zijn te beschouwen de onkosten, ontstaan door de bovenbedoelde maatregel, na aftrek van het bedrag der uitgaven, die bij het normaal verloop van de reis zouden zijn gedaan.

Het beginsel van gelijkstelling

Het in Regel II neergelegde beginsel werd tot nu toe alleen uitdrukkelijk vermeld in de York Antwerp Rules (Regel F) en in de Zwitserse wet. Het werd echter sedert lang in de Rijnvaart-praktijk toegepast.

Het gaat hier om een eenvoudig toe te passen beginsel van elementaire rechtvaardigheid dat de mogelijkheid opent redelijke kosten, uitgegeven in het gemeenschappelijk belang, waarvan toelating als avarij-grosse echter niet gerechtvaardigd is omdat zij niet rechtstreeks gemaakt zijn om schip en lading uit een gemeenschappelijk gevaar te redden, niettemin met de werkelijke avarij-grosse-kosten gelijk te stellen. In de praktijk heeft de schipper soms de keuze tussen twee maatregelen: enerzijds kan hij een maatregel nemen, die aanzienlijke kosten meebrengt die als avarij-grosse kunnen worden toegelaten; anderzijds kan hij een maatregel nemen, die, niet het karakter van avarij-grosse hebbende, in feite veel minder bezwarend is voor de avarij-grosse-gemeenschap, doch voor hemzelf belangrijke kosten meebrengt.

Voorbeeld

In plaats van de lading van een schip dat is gezonken geheel te lossen brengt de schipper het schip vlot, pompt het leeg, brengt een voorlopige reparatie aan en vervolgt zijn reis, terwijl hij de definitieve reparatie uitstelt. In dit geval zou het beslist onrechtvaardig zijn de kosten van de voorlopige reparatie door de schipper te laten dragen. Nu hij de hoge lossingskosten die toelaatbaar zijn als avarij-grosse (Regel XXI) heeft bespaard, dienen hem vergoed te worden de kosten die hij te dien einde heeft gemaakt. Dit eenvoudige beginsel van billijkheid vormt de basis van Regel II.

De begrenzing der plaatsvervangende kosten

De Regel brengt duidelijk tot uitdrukking dat het bedrag der kosten die bij wijze van plaatsvervangende uitgaven als avarij-grosse toelaatbaar zijn, zijn begrenzing vindt in de besparing die ten goede komt aan de avarij-grosse. In zoverre deze kosten de voor de gemeenschap bespaarde uitgaven te boven gaan komen zij ten laste van hem die hen

heeft gemaakt.

De netto-kosten

De tweede alinea van de Regel geeft een omschrijving van 'netto-kosten' en bepaalt dat uitsluitend 'extra' kosten als plaatsvervangende kosten kunnen worden beschouwd. Het ligt voor de hand dat de uitgaven die bij het normaal verloop van de reis zouden zijn gedaan niet als avarij-grosse kunnen worden vergoed, noch rechtstreeks door toepassing van Regel I, noch indirect door toepassing van het beginsel der plaatsvervangende kosten.

De beperking tot uitgaven

De Regel spreekt alleen van uitgaven. Aldus worden niet meegerekend de schaden en verliezen geleden om een avarij-grosse te vermijden. Om de besparing die door de plaatsvervangende maatregel is verkregen te berekenen, moeten dus materiële schaden die als avarij-grosse hadden kunnen worden vergoed buiten beschouwing blijven. Indien derhalve de schipper de reis voortzet met een beschadigde machine in plaats van deze te repareren in een noodhaven en aldus extra schade veroorzaakt, zal die schade niet als avarij-grosse kunnen worden beschouwd. Dit is een onbillijke beperking, die echter is ingegeven door de zorg het terrein van de avarij-grosse niet uit te breiden door veronderstellingen die weliswaar aannemelijk zijn, maar die zulke speciale omstandigheden betreffen dat zij niet in de Regels kunnen worden opgenomen.

Doorvervoer enz.

In de zeevaart komen plaatsvervangende uitgaven regelmatig voor. In hoofdzaak gaat het om voorlopige reparaties, doorvervoer van de lading met een ander schip en het slepen van het beschadigde schip naar de haven van bestemming. In al die gevallen zijn het voornamelijk belangrijke uitgaven in verband met het noodhavenverblijf die worden bespaard; in de eerste plaats kost- en maandgelden van de bemanning, lossings-, opslag- en herladingskosten van de lading indien de reparaties lossing noodzakelijk maakten. Het gevolg hiervan is dat de bereikte besparingen zeer aanzienlijk kunnen zijn, hetgeen vergoeding in avarij-grosse van het geheel of van een zeer groot deel der plaatsvervangende kosten mogelijk maakt. In de Rijnvaart zijn de in avarij-grosse te vergoeden kosten in geval van een noodhavenverblijf veel geringer: Regel XXIV laat als avarij-grosse slechts toe: de kosten van in- en uitlopen, sleeploon, havengelden en bewakingskosten voor het beladen schip en sluit van vergoeding in avarij-grosse uit de bemanningskosten en de kosten van opslag der lading nodig voor herstel van het schip. Voorlopige reparatie, doorvervoer of slepen kunnen dus, wanneer het gemeenschappelijk gevaar na binnenkomst in de noodhaven is geweken, geen aanzienlijke besparingen voor de avarij-grosse teweegbrengen en die kosten zullen dan ook slechts in beperkte mate als plaatsvervangende kosten in avarij-grosse kunnen worden vergoed. Vooral echter wanneer een clause in het cognossement aan de vervoerder het recht geeft de reis na lossing in de noodhaven als beëindigd te beschouwen en hem daardoor in staat stelt de kosten van doorvervoer in hun geheel ten laste van ladingbelanghebbenden te brengen wordt dikwijls een kostenverdeling volgens de normen der avarij-grosse aanvaard; dit lijkt ook billijker.

Regel III **Invloed van Schuld**

Wanneer het voorval, dat de aanleiding heeft gegeven tot de opoffering of de uitgaven, het gevolg zal zijn geweest van de schuld van één der betrokkenen, zal er desalniettemin moeten worden bijgedragen, doch deze bepaling zal niet van invloed zijn op enige aanspraken, welke uit hoofde van deze schuld op grond van wet of overeenkomst jegens of door die betrokkene geldend gemaakt zouden kunnen worden, noch op enige verweren, welke deze op grond van wet of overeenkomst zou kunnen voeren.

Schuld en avarij-grosse

Deze Regel is opgesteld naar het voorbeeld van Regel D van de York Antwerp Rules. Het beginsel dat erin is neergelegd is ook terug te vinden in par. 79 BSG, hoewel die bepaling geen avarij-grosse-vergoeding ten gunste van

degene, die het gevaar veroorzaakt heeft, toelaat.

Regel III bepaalt dat, niettegenstaande dat het gevaar door een der bij het vervoer betrokken partijen is teweeggebracht, de opofferingen en uitgaven die als gevolg daarvan zijn gedaan, niettemin aanleiding geven tot het opmaken van een dispache. Op het eerste gezicht lijkt een dergelijke bepaling onbillijk. Zo lijkt het misschien onrechtvaardig dat de schipper wiens schip door eigen schuld is gestrand aanspraak kan maken op vergoeding in avarij-grosse. Men moet evenwel niet vergeten dat de avarij-grosse in zee- en binnenvaartrecht is opgenomen om diegene schadeloos te stellen die opofferingen heeft gedaan voor het algemeen belang van schip en lading, zonder dat nagegaan wordt of de oorzaak van die opofferingen wellicht bij schuld van een der betrokken partijen gezocht moet worden.

Men zij er in dit verband overigens op gewezen dat hij die de fout heeft begaan, in het als voorbeeld genomen geval de schipper, in het algemeen een beroep kan doen op hetzij een wettelijke bepaling, hetzij een wettelijk geoorloofde clause die in het vervoercontract is opgenomen; langs beide wegen kan hij zich dan vrijwaren van elke aansprakelijkheid. Hetzelfde is het geval wanneer door schuld van de schipper de lading totaal verloren gaat. Het zou onlogisch zijn om uitgaven gedaan ter vermijding van een totaal verlies ten laste van de schuldige schipper te laten terwijl dit totale verlies niet te zijnen laste zou zijn. Evenzo zou het, ingeval de schipper, hoewel aansprakelijk, niet in staat is de door hem verschuldigde vergoeding te betalen, onrechtvaardig zijn de schade veroorzaakt voor de gemeenschappelijke redding van alle belangen alleen te laten dragen door het benadeelde belang. Het is dan ook redelijk en billijk aan de benadeelde partij de mogelijkheid te geven de schade die zij heeft geleden hetzij in zijn geheel, hetzij gedeeltelijk door middel van avarij-grosse vergoed te krijgen.

Verhaal jegens de schuldige partij

Anderzijds is het evenzeer van belang niet hem, die de schuld treft, van zijn normale aansprakelijkheid te ontheffen. Regel III voldoet aan deze beide eisen; enerzijds stelt hij dat de oorsprong van het gevaar geen invloed heeft op het avarij-grosse-karakter van de maatregelen voor het gemeenschappelijk heil genomen, anderzijds laat hij onverlet de mogelijkheid van verhaal op de schuldige, zulks in overeenstemming met de wettelijke bepalingen of met de bepalingen van de vervoersovereenkomst.

Regel IV Uitsluitingen

1. Verlies van schade geleden of uitgaven gedaan tengevolge van vertraging, hetzij gedurende de reis, hetzij daarna, zoals bijvoorbeeld oponthoudschade, alsmede elke - welke dan ook - indirecte schade, zoals bijvoorbeeld verlies door koersverschil, zullen niet worden toegelaten als avarij-grosse.
2. In geen geval worden verliezen, schade of kosten, die verband houden met milieuschade, in het bijzonder niet de kosten van de verwijdering van dergelijke schade in avarij-grosse vergoed. Kosten ter voorkoming of ter vermindering van milieuschade worden evenwel vergoed, indien zij als voorwaarde voor een avarij-grosse-maatregel zijn gemaakt.

Lid 1

Het oorzakelijk verband

De avarij-grosse-handeling kan een hele serie aan elkaar verbonden gevolgen hebben. De moeilijkheid is nu vast te leggen of en tot hoever deze aaneenschakeling van oorzaken en gevolgen juridisch gesproken oorzakelijk verband oplevert. Generaties juristen hebben zich moeite gegeven het begrip oorzakelijk in een in juridisch opzicht aanvaardbare definitie te gieten, maar het resultaat van hun werk is nog immer aan discussie onderhevig.

De opstellers van de Rijnregels IVR 1979, thans geheten Avarij-Grosse Regels IVR, hebben zich dan ook niet beziggehouden met de definiëring van dit begrip maar zij hebben er de voorkeur aan gegeven slechts aan te geven dat van avarij-grosse dienen te worden uitgesloten enerzijds schaden voortvloeiende uit vertraging, hetzij gedurende, hetzij na de reis, anderzijds elke - welke ook - indirecte schade (zie ook Regel C van de York-Antwerp Rules).

Zeker, vele problemen zijn aldus nog niet opgelost; vooral een nauwkeurige omschrijving van het begrip indirecte schade zal in de praktijk niet altijd gemakkelijk zijn te geven.

Vertraging

De uiteindelijke oorzaak van bepaalde schaden kan zijn gelegen in vertraging die is ontstaan. Onder deze schaden kunnen onder meer vallen annulering van koop- of vervoercontracten, prijsdaling, etc. Het gaat hier echter slechts om van het toeval afhankelijke omstandigheden en het is juist vanwege het wisselvallige en hypothetische karakter van deze indirecte schaden, dat Regel IV de verrekening ervan in avarij-grosse uitsluit. Men mag hierbij niet uit het oog verliezen dat de avarij-grosse een werkelijk geleden nadeel onderstelt. Regel IV geeft nog een ander voorbeeld. Wanneer aan het schip bepaalde, in avarij-grosse toelaatbare avarijen moeten worden gerepareerd, zullen de kosten van deze reparatie in de dispache worden opgenomen ten gunste van de schipper. Dit is echter niet mogelijk voor de schade die door de schipper wordt geleden, omdat hij gedurende de reparatie zijn schip niet heeft kunnen gebruiken. Aldus ontstane stillischade is en blijft avarij-particulier.

Indirecte schade

Regel IV geeft zelf een voorbeeld van indirecte schade: koersverschil, d.w.z. een commercieel nadeel, dat het gevolg is van het stilliggen van het schip en de daaruit voortvloeiende vertraging. De doorslaggevende reden die op zichzelf reeds de uitsluiting van avarij-grosse van de indirecte schaden zoals oponthoudschade, vertraging in de aflevering, koersverlies rechtvaardigt, is deze, dat het in de meeste gevallen zeer moeilijk zal zijn nauwkeurig de omvang van het geleden nadeel te becijferen. Het is juist het wisselvallige karakter van zulk een nadeel, dat zich tegen opnemng in de dispache verzet.

Lid 2

Milieuschade

In navolging van de wijziging die in 1994 is aangebracht in Regel C van de York-Antwerp Rules wordt nu ook in een nieuw lid 2 van Regel IV van de Uitgave 1996 van de Rijnregels IVR 1979, thans geheten Avarij-Grosse Regels IVR, alle milieuschade die tengevolge van een avarij-grosse-maatregel is ontstaan van vergoeding in avarij-grosse uitgesloten. Deze uitsluiting is het gevolg van het algemeen gevoelen dat vergoeding in avarij-grosse van milieuschade het terrein van de avarij-grosse te ver zou uitbreiden. Bovendien zouden casco- en ladingverzekeraars - te wier laste immers doorgaans de avarij-grosse bijdragen komen - via de avarij-grosse risico's te dragen krijgen die zij nooit hebben bedoeld te dekken. Onder Regel IV zoals zij tot nu toe luidt komen echter alle als direct gevolg van de avarij-grosse-maatregel veroorzaakte verliezen, schade en kosten en dus ook mogelijke milieuschade voor vergoeding in avarij-grosse in aanmerking. Een uitsluiting met zoveel woorden van milieuschade, ook al is zij het direct gevolg van een avarij-grosse-maatregel, was derhalve nodig en is gevonden in het nieuwe lid 2 van Regel IV. Opmerking verdient dat met de uitsluiting van verliezen, schade of kosten mede bedoeld is alle mogelijke aansprakelijkheid voor milieuschade uit te sluiten.

In de Duitse tekst worden afzonderlijk "Wasserhaushaltschäden" uitgesloten, omdat naar Duitse opvattingen niet steeds duidelijk is dat milieuschade mede "Wasserhaushaltschäden" omvat.

Indien, teneinde een avarij-grosse-maatregel mogelijk te maken (b.v. het bergen of vlotbrengen van een schip) bepaalde voorzieningen getroffen moeten worden om milieuschade te voorkomen of te verminderen dan worden de kosten van die voorzieningen echter wèl in avarij-grosse vergoed. Deze bepaling, deze uitzondering op de uitsluiting, komt overeen met de nieuwe Regel XI d van de York-Antwerp Rules 1994.

Regel V

Bewijs

De bewijslast, dat een verlies of een uitgave als avarij-grosse moet worden toegelaten, drukt op hem, die op dergelijke toelating aanspraak maakt.

De bewijslast

Deze Regel is evenals de eerste alinea van Regel E van de De bewijslast York Antwerp Rules 1994, waarvan de tekst bijna woordelijk is overgenomen, theoretisch overbodig. Niettemin is hij terecht opgenomen. De Regel wijst aan op

wie de bewijslast drukt: op degene die aanspraak maakt op toelating. De Regel zal zeker nuttig zijn voor de dispacheur, wanneer hij wordt bestookt met vorderingen van hen die vergoedingen reclameren, zonder dat hiervoor een deugdelijk bewijs is geleverd. Regel XIII somt de middelen op, die door belanghebbenden kunnen worden aangewend, teneinde een aanvraag tot toelating te rechtvaardigen.

Regel VI Vergoedingen-Schip

1. Het als avarij-grosse toe te laten bedrag voor materiële schade zal worden vastgelegd met als basis de in Regel XIII bedoelde expertise.
2. Van het als avarij-grosse toe te laten bedrag zal voor verschil tussen nieuw en oud worden afgetrokken:
 - 1/5 van de vernieuwingen aangebracht aan schepen, motoren, machines of ketels, die van 1 tot 5 jaar in gebruik zijn;
 - 1/4 van de vernieuwingen aangebracht aan schepen, motoren, machines of ketels, die van 6 tot 10 jaar in gebruik zijn;
 - 1/3 van de vernieuwingen aangebracht aan schepen, motoren, machines of ketels, die langer dan 10 jaar in gebruik zijn.Geen aftrek met betrekking tot ankers en ankerkettingen. Geen aftrek op de kosten van tijdelijke reparaties, noch op die van vernieuwingen aan schepen, motoren, machines of ketels, die op de dag van het ongeval nog geen jaar in gebruik waren.
3. Sleep- en koppeldraden zullen met hun netto waarde toegelaten worden.
4. De aftrek zal slechts worden toegepast op de kosten van het nieuwe materiaal of de nieuwe delen op het moment dat deze voltooid zijn en gereed om in het schip te worden aanbracht.
5. Wanneer een schip vlot is, zal geen verlies of schade, veroorzaakt door het gebruik van een of meerdere ankers, als avarij-grosse worden toegelaten.

Lid 1

Het expertiserapport

Het eerste lid van Regel VI roept in herinnering het beginsel neergelegd in het BSG (par. 85 BSG jo. par 709 Handelsgesetzbuch (HGB)) volgens hetwelk het in avarijgrosse toelaatbare bedrag voor materiële schade door middel van een expertiserapport moet worden vastgesteld. In dit opzicht moet deze Regel worden beschouwd als een toepassing van Regel V. Het enige bewijsmiddel toegelaten om het bedrag der materiële schade te bepalen is dus een expertiserapport. Elk ander bewijsmiddel is uitgesloten, in het bijzonder getuigenbewijs, zelfs indien dit door een nationale wet zou zijn toegelaten.

De tussenkomst van de dispacheur

De praktijk laat echter de mogelijkheid open te bewijzen dat de werkelijke kosten van de reparaties niet overeenkomen met het bedrag door de experts in hun rapport vastgesteld. In dit geval dient de dispacheur alle inlichtingen te verzamelen waarover hij kan beschikken zodat hij zich een oordeel kan vormen en de zijns inziens noodzakelijke verbeteringen kan aanbrengen. Hij mag evenwel niet te zeer afwijken van het expertiserapport dat immers volgens deze Regel de grondslag moet vormen van de berekeningen.

Lid 2 en 3

Aftrek nieuw voor oud

Leden 2 en 3 van Regel VI sommen op de aftrekken die moeten worden toegepast om rekening te houden met het verschil tussen oud en nieuw. De ondervinding heeft geleerd dat het dikwijls moeilijk is nauwkeurig het bedrag van de meerwaarde of van de verkregen besparing te becijferen. De ondervinding heeft ook geleerd dat het riskant kan zijn aan de experts zelf de schatting van het bedrag der aftrekken over te laten.

Gefixeerde aftrekken

Naar het voorbeeld van de York Antwerp Rules (Regel XIII) hebben de opstellers van de Rijnregels IVR 1979, thans geheten Avarij-Grosse Regels IVR, een systeem van vaste aftrekken toegepast.

Ankers en ankerkettingen

Omdat de levensduur van ankers bijna onbeperkt is, brengt de vernieuwing van een anker geen enkel voordeel toe aan de schipper: Regel VI schrijft dan ook geen enkele aftrek voor (par. 85 BSG jo. par. 710 HGB). Voor ankerkettingen geldt nagenoeg hetzelfde en terwille van harmonie en eenvoud sluit Regel VI hier aan bij Regel XIII van de York Antwerp Rules en niet bij par. 85 BSG jo. par. 710 HGB, door de kosten van de vernieuwing geheel in avarij-grosse toe te laten.

Sleepdraden

In lid 3 volgt Regel VI de praktijk van experts die in hun rapporten steeds de netto-waarde van de sleepdraden vermelden: voor toepassen van een aftrek is derhalve geen reden meer.

Lid 4

De wezenlijke waarde

Lid 4 van Regel VI geeft antwoord op een vraag die in het verleden enige moeilijkheden heeft opgeleverd. Bepaald is dat de aftrek 'nieuw voor oud' moet worden berekend op basis van de wezenlijke waarde van de vervangende voorwerpen, zonder alle bijkomende kosten zoals bijvoorbeeld dokhuur, sleepboothulp, demontering van motoren, het afnemen van platen, in aanmerking te nemen. Al deze kosten, hoewel noodzakelijk om het vervangende voorwerp op zijn plaats te brengen verhogen in het algemeen de waarde van het gerepareerde schip niet. (contra: par. 85 BSG jo. par. 710 HGB)

De tekst die deze wezenlijke waarde omschrijft is ontleend aan Regel XIII van de York Antwerp Rules.

Lid 5

Gebruik van ankers

Zoals uiteengezet moet, om te voldoen aan het vereiste van een avarij-grosse-handeling, volgens Regel I een opoffering gedaan zijn wegens buitengewone omstandigheden. Een normale maatregel in het gebruik van het schip vormt dus nooit een avarij-grosse-handeling. Het gebruik van ankers levert hier een probleem op. Over het algemeen is het zetten van een anker een normale navigatiehandeling; het anker is er voor om in het water geworpen te worden om het schip te stoppen of om het op een vaste plaats te houden. Anderzijds, wanneer een anker wordt opgeofferd met het doel het schip vlot te brengen, is er zeker sprake van een opoffering wegens een buitengewone omstandigheid. Om aan alle onzekerheid op dit punt een einde te maken, bepaalt deze Regel dat de opoffering van een anker door een schip dat vlot is nooit als avarij-grosse-handeling kan worden beschouwd. Dientengevolge kunnen noch het anker zelf noch de ketting, noch ook de door het werpen van het anker aan casco of elders toegebrachte schade in avarij-grosse worden vergoed, wanneer het schip vlot was op het moment van het werpen.

RegelVII **Vergoedingen-Lading**

1. Het als avarij-grosse toe te laten bedrag voor schade aan of verlies van opgeofferde lading zal gelijk zijn aan het verlies dat de belanghebbende bij de lading zal hebben geleden, berekend op de grondslag van de C.I.F.-waarde op de laatste losdag van het schip of bij het einde van de

reis, indien deze eindigt in een andere plaats dan de oorspronkelijke bestemming.

2. Indien het geheel of een gedeelte der aldus beschadigde lading wordt verkocht en omtrent het bedrag der schade niet op andere wijze overeenstemming is bereikt, zal het als avarij-grosse toe te laten verlies zijn het verschil tussen de netto-opbrengst van verkoop en de netto-waarde in gezonde staat, berekend zoals aangegeven in het eerste lid van deze regel.

Lid 1

Elementen van objectiviteit

De tekst van de Regel houdt in een beginsel dat alle wetgevingen over avarij-grosse gemeen hebben. De belanghebbenden bij de lading moeten schadeloos worden gesteld voor de schade die hun door de opoffering van hun goed wordt berokkend. Deze schade zal echter zo objectief mogelijk moeten worden vastgesteld. De waarde op basis waarvan de uitkering zal geschieden mag niet worden beïnvloed door meer of minder gelukkige speculaties. Eveneens is van groot belang dat de persoonlijke omstandigheden van de eigenaar van de goederen geen rol mogen spelen.

De C.I.F.-waarde

In de oorspronkelijke versie van de Regels van 1956 had men getracht deze noodzakelijke objectiviteit te bereiken door als grondslag voor de berekening van het verlies de marktwaarde van het goed te nemen. In theorie is dat juist, want het is de marktwaarde die 'in risico' is voor een ladingontvanger. In de praktijk heeft dit criterium echter moeilijkheden veroorzaakt. Enerzijds bestaat er niet voor alle goederen een echte markt, een goederenbeurs of een prijsvaststelling, anderzijds - indien de basisgegevens al verkregen kunnen worden - is het niet steeds eenvoudig deze op de juiste manier te interpreteren. Bovendien moeten op de marktwaarde in mindering worden gebracht alle kosten die degene, die vergoeding vraagt in normale omstandigheden had moeten maken om zijn goederen te gelde te maken en die hij uiteindelijk door de opoffering heeft bespaard. Dergelijke kosten zijn bijvoorbeeld: lossingkosten, kosten van vervoer per vrachtauto, invoerrechten, enz. (zie par. 85 BSG jo. par. 711/714 HGB).

Om die moeilijkheden te vermijden zijn de York Antwerp Rules (Regels XVI en XVII) in 1974 gewijzigd in die zin dat de schadeberekening gedaan moet worden 'op grondslag van de waarde ten tijde van de lossing, vastgesteld aan de hand van de handelsfactuur, die aan de ontvanger is overhandigd, of indien een dergelijke factuur niet bestaat, aan de hand van de waarde in de aflaadhaven'. In de praktijk is gebleken, dat deze Regel moeilijk toe te passen is; de factuurwaarde verschilt van koper tot koper en niet iedere koper is steeds bereid de factuur over te leggen. Om aldus ontstane onzekerheden uit de weg te ruimen en met het oogmerk toch een waarde te vinden die vast en verzekeraar is en die, doordat zij voor ieder gelijk is, voldoet aan het vereiste der objectiviteit, heeft Regel VII als basis genomen de C.I.F.-waarde, een begrip dat voldoende bekend is om, naar men hoopt, al te grote moeilijkheden te ontgaan. Voor een nauwkeurige vaststelling van het te vergoeden bedrag moet ook rekening worden gehouden met de kwantitatieve of kwalitatieve waardevermindering, waaraan het goed normaliter onderhevig is, evenzo met vermindering in waarde als gevolg van een voorval dat na de avarij-grosse-handeling gedurende de voortzetting van de reis heeft plaatsgevonden en als gevolg waarvan de waarde van de reeds geheel of ten dele opgeofferde goederen wordt beïnvloed. Dit is het geval o.a. met het steeds optredende zgn. usantiële onderwicht. Hetzelfde geldt wanneer goederen werden opgeofferd die op het ogenblik, waarop zij werden geworpen, reeds beschadigd waren. De vergoeding moet dan worden becijferd, rekening houdend met de waarde die de goederen bij aankomst ter plaatse van bestemming in de reeds beschadigde toestand zouden hebben gehad. (Par. 85 BSG jo. par. 713 HGB).

Lid 2

Verkoop van de lading

Het tweede lid van Regel VII stemt overeen met de tweede alinea van Regel XVI der York Antwerp Rules. Ingeval goederen zijn beschadigd als gevolg van avarijen die zijn veroorzaakt door een maatregel genomen voor het gemeenschappelijk heil, zal bij verkoop van die goederen de berekening van de door de opoffering geleden schade geschieden door vergelijking van de netto-opbrengst van deze verkoop met de waarde die de goederen zouden hebben gehad, indien zij niet als gevolg van de avarij-grosse-handeling zouden zijn beschadigd. Ook hier moet niet steeds de gezonde waarde der goederen in aanmerking worden genomen: het is immers mogelijk, dat goederen mede beschadigd zijn geworden door een andere oorzaak dan de avarij-grosse-handeling; in dit geval moet de netto-

verkoopopbrengst worden vergeleken met de waarde van het goed in beschadigde toestand.

Regel VIII **Vergoedingen-Vracht**

Het als avarij-grosse toe te laten bedrag ter zake van niet betaalde vracht voor opgeofferde lading zal zijn de verloren gegane bruto vracht.

Wijze van vrachtbetaling

De aandacht dient te worden gevestigd op een fundamenteel onderscheid betreffende de wijze waarop de vracht, aan de vervoerder verschuldigd, wordt betaald. In het vervoercontract kan ten aanzien van de vracht zijn bepaald, dat deze is:

- hetzij 'te allen tijde verworven'; in dit geval is de vrachtverschuldigd, wat er ook met de goederen mocht gebeuren gedurende het transport,
- hetzij 'betaalbaar bij goede aflevering'; dat wil zeggen dat de vracht eerst verschuldigd is, wanneer de goederen werkelijk zijn afgeleverd.

Vracht te allen tijde verworven

In het eerste geval komt de vergoeding, verschuldigd ten bate van de opgeofferde goederen, overeen met de waarde van deze goederen, waarin begrepen de als zuivere verliespost (immers zonder enige tegenprestatie) betaalde vracht. In overeenstemming met Regel VII komt deze vergoeding overeen met het door de belanghebbende bij de lading geleden verlies, een volkomen billijke oplossing, aangezien hij vracht heeft betaald zonder dat hij de voor hem bestemde, inmiddels opgeofferde, goederen heeft ontvangen. Hier bestaat vanzelfsprekend geen aanleiding kosten die moeten worden gemaakt teneinde die vracht te verdienen, in mindering te brengen, aangezien deze in ieder geval is verschuldigd.

Vracht betaalbaar bij aflevering

In het tweede geval verliest de schipper zijn recht op vracht zodra de goederen zijn opgeofferd. Deze opoffering doet dus het recht op vracht verloren gaan. Dit verlies wordt toegelaten als avarij-grosse ten bate van de vervoerder. In theorie zou niet de bruto-vracht doch slechts de nettovracht in avarij-grosse vergoed moeten worden, d.w.z. het bruto bedrag der vracht na aftrek van de kosten die de vervoerder normaliter had moeten maken om de vracht te verdienen, zoals: loodskosten, sluisgelden, lossingkosten, kosten voor sorteren en tellen der goederen. In de praktijk is gebleken dat de berekening van de aftrek van die kosten, die na de avarij-grosse-handeling nog gemaakt moesten worden om de vracht te verdienen, nagenoeg onmogelijk is en bovendien leidt die berekening slechts tot onaanzienlijke aftrekken. Dat is de reden waarom terwille van de vereenvoudiging van de avarij-grosse Regel VIII de vergoeding van de brutovracht, zonder enige aftrek, in avarij-grosse toelaat. (Par. 85 BSG jo. par. 715 HGB).

Regel IX **Vergoedingen-Rente**

De bedragen, die als avarij-grosse zijn toegelaten, zullen rente dragen berekend van het moment van hun betaling of van het ogenblik, waarop de rechthebbende het opgeofferde goed had behoren te ontvangen of werkelijk heeft ontvangen, tot drie maanden na de datum der dispache. Het rentepercentage wordt jaarlijks door de Raad van Beheer van de IVR vastgesteld uitgaande van het Euribor-rentepercentage. Dat percentage geldt dan voor de rente die ontstaat gedurende het volgende kalenderjaar.

Ratio voor renteberekening

Indien men als avarij-grosse alleen zou vergoeden het zuivere bedrag van de verliezen, schaden of uitgaven, ontstaan door de avarij-grosse-handeling, zou de belanghebbende, te wiens nadele offers zijn gebracht, niet geheel schadeloos worden gesteld. Hij moet immers wachten op het opstellen en goedkeuren van de dispache om de vergoedingen te zijnen gunste te kunnen incasseren en het komt dikwijls voor dat de dispache eerst lang na het einde van de reis kan worden opgesteld en afgewikkeld. Belanghebbenden missen hierdoor de beschikking over belangrijke fondsen. Om deze reden is het billijk te bepalen dat elk bedrag dat als avarij-grosse zal worden vergoed, hetzij uit hoofde van schade, hetzij uit hoofde van uitgaven, rente zal dragen, en wel vanaf de datum waarop de belanghebbende het verlies werkelijk heeft geleden of de kosten heeft betaald tot de dag waarop hem de schadeloosstelling zal zijn uitgekeerd.

Begin en einde van de renteberekening

Regel IX geeft nauwkeurig aan dat, wanneer het gaat om uitgaven of kosten die betaald zijn, de rente zal lopen vanaf de datum waarop deze kosten en uitgaven zijn betaald. Wanneer het verliezen of schaden betreft gaat de rente in op het ogenblik waarop de goederen die werden opgeofferd of beschadigd ter beschikking van de ontvanger hadden moeten zijn gesteld. De rente loopt tot de dag waarop de belanghebbende schadeloos is gesteld: Regel IX stelt dit ogenblik in overeenstemming met de York-Antwerp Rules 1994 vast op drie maanden na de datum van de dispache.

Rentevoet

Het rentepercentage wordt jaarlijks door de Raad van Beheer van de IVR voor het volgende kalenderjaar vastgesteld, uitgaande van het Euribor-percentages. Daarmee wordt gepoogd te bereiken dat de rente flexibel is en daardoor marktconform blijft. .

Rechthebbenden op de rente

De in avarij-grosse toelaatbare rente komt ten goede aan hen, die de schaden hebben geleden of de uitgaven hebben gedaan. het bedrag aan rente zal worden opgeteld bij het hoofdbedrag; de som van deze twee bedragen vormt de in totaal uit te keren vergoeding. Indien een van de belanghebbenden reeds vóór de datum waarop de rente afloopt, door de andere bij de avarij-grosse betrokken partijen is schadeloos gesteld, zal het bedrag der rente ten goede komen aan deze laatsten. Indien b.v. voorschot-betalingen zijn verricht door depôtgevers als bedoeld in Regel XVII, dan moet de rente ten goede komen aan hen die het depôt hebben gesteld en wel vanaf de datum van de betalingen van het voorschot. (Zie York Antwerp Rules, Regel XXI in fine).

Regel X

Vergoedingen-Expertisekosten enz.

Eveneens zullen als avarij-grosse worden toegelaten de kosten van expertise en onderzoek, noodzakelijk voor de opstelling van de dispache, alsmede de kosten en honoraria van de dispacheur en die van de IVR.

Alle kosten die voor de afwikkeling van de avarij-grosse noodzakelijk zijn moeten als avarij-grosse worden toegelaten. Zij zijn gemaakt in het belang van alle partijen en moeten derhalve door hen gedragen worden in verhouding tot de respectieve belangen. (Par. 85 BSG).

Regel XI Muntsoort

De onkosten zullen worden toegelaten in de muntsoort, waarin zij zijn gemaakt. De vervoerder zal echter vergoeding krijgen in zijn nationale muntsoort, indien hij in het compromis te kennen heeft gegeven, dat hij zulks wenst. De vergoedingen met betrekking tot de lading zullen worden berekend in de muntsoort geldig op de plaats en op het tijdstip van het einde van de reis. De berekening van de dragende waarden geschiedt naar de koers geldend op de datum van het einde van de reis.

Beginsel

Slechts bij uitzondering zullen alle belanghebbenden bij een bepaald transport op de Rijn van dezelfde nationaliteit zijn. Bij bijna alle dispaches zal zich de vraag voordoen in welke muntsoort de verliezen en uitgaven moeten worden vergoed. Voor de oplossing van deze moeilijke kwestie moet men teruggrijpen naar het grondbeginsel van de avarij-grosse, volgens hetwelk belanghebbenden moeten worden schadeloos gesteld op zodanige wijze dat zij, behoudens hun eigen bijdrage in de avarij-grosse, worden hersteld in dezelfde financiële situatie waarin zij zouden hebben verkeerd indien de opoffering niet gebracht, respectievelijk de schade niet geleden zou zijn. Om dit te bereiken legt Regel XI vast dat de uitgaven in beginsel zullen worden vergoed in de muntsoort waarin zij zijn gedaan. Dit zou leiden tot dispaches opgesteld in meerdere muntsoorten, hetgeen het werk van de dispacheur in aanzienlijke mate ingewikkelder zou maken. In de praktijk is dan ook het gebruik ontstaan om uitgaven in avarij-grosse te vergoeden in de nationale muntsoort van de vervoerder; voor omrekening wordt toegepast de koers geldende op de dag van de betaling. De Regel laat deze gewoonte toe, zij het onder voorwaarde dat de vervoerder die vergoeding wenst te ontvangen in zijn nationale muntsoort dit in het revers te kennen geeft. De praktijk heeft met deze voorwaarde echter geen rekening gehouden en het is gewoonte geworden om de dispaches zonder dat enige formaliteit wordt vereist, op te stellen in de muntsoort van het land van de vervoerder. Dit geldt zelfs voor vergoedingen aan de lading en ook op dit punt wijkt de praktijk af van Regel XI. Indien van een ladingvergoeding sprake is en wanneer de ladingbelanghebbende niet dezelfde nationaliteit bezit als de vervoerder, wordt de vergoeding omgerekend naar de koers geldend op de dag waarop de reis eindigt. Het is immers op dat moment dat de schade geleden is. De Regel maakt ditzelfde systeem toepasselijk op de berekening van de dragende waarden, die immers eveneens eerst aan het einde van de reis kunnen worden vastgesteld.

Regel XII Dragende Waarden

1. In beginsel zal de dragende waarde van het schip worden gebaseerd op de waarde daarvan aan het einde van de reis en in de staat waarin het zich dan bevindt; de verkoopwaarde zal bij de vaststelling van deze waarde slechts als aanwijzing in beschouwing worden genomen.
2. In beginsel zal de dragende waarde van de lading worden gebaseerd op de C.I.F.-waarde aan het einde van de reis en in de staat waarin zij zich dan bevindt. De dragende waarde van gedurende de reis verkochte lading zal zijn de netto-opbrengst, vermeerderd met het bedrag van eventuele vergoedingen in avarij-grosse.
3. Van de op de hierboven aangegeven wijze vastgestelde waarden zullen worden afgetrokken alle kosten verschuldigd geworden na het voorval, dat aanleiding gaf tot de avarij-grosse, en vóór het einde van de oorspronkelijke reis. Een ten laste van het schip komende bijzondere vergoeding ingevolge art. 14 van het Internationale Verdrag inzake Hulpverlening van 1989 wordt echter niet afgetrokken van de overeenkomstig lid 1 bepaalde waarde.

4. Bij de waarden, vastgesteld op de hierboven aangegeven wijze, zullen worden opgeteld de bedragen toegelaten als avarij-grosse uit hoofde van materiële schade.
5. Postzendingen, mondvoorraden, passagiersbagage, zelfs wanneer geregistreerd, en persoonlijke bezittingen dragen niet bij.
6. De vracht, voorzover voor risico van de vervoerder, zal bijdragen met haar bruto-bedrag. Voorzover onbetaalde vracht als avarij-grosse wordt toegelaten, zal zij over dat toegelaten bedrag bijdragen.

Deze lange Regel beoogt op te lossen de problemen die voortvloeien uit de bepaling van de dragende waarden, d.w.z. de waarden die moeten worden toegekend aan de diverse belangen welke hebben bij te dragen in de avarij-grosse.

Dragende waarden

De opstellers van de Rijnregels IVR 1979, thans geheten Avarij Grosse Regels IVR hebben zich hierbij gehouden aan de algemene praktijk; daarin komt de avarij-grosse ten laste van belanghebbenden bij het schip, de lading en de vracht: deze drie elementen vindt men terug in de Regels.

Het algemeen beginsel

Regel XII geeft de berekeningsmethode aan die voor de vaststelling van de dragende waarden van deze drie belangen gevolgd moet worden. Als beginsel geldt: de dragende waarde is de waarde van het belang in kwestie op de plaats en op het tijdstip waarop de reis eindigt, d.w.z. het bedrag, dat door de avarij-grosse-handeling is gered. Om deze waarde te verkrijgen dient men rekening te houden met de basiswaarde aangegeven in lid 1, 2 en 6 van Regel XII. Maar om de ontvangers die hun goederen ontvangen gelijk te stellen met hen die in plaats van hun lading een vergoeding in avarij-grosse krijgen, dient de bijdrage in avarij-grosse evenzeer op die vergoeding als op het geredde goed te drukken. Alleen dán bestaat er geen verschil tussen het belang dat is opgeofferd maar in avarij-grosse vergoed, en het geredde belang (lid 4).

Toe te passen verminderingen

De basiswaarden van de drie bijdragende belangen zijn niet geheel gelijk aan de door de avarij-grosse-handeling geredde bedragen. Indien bijvoorbeeld de vracht in risico is voor de vervoerder, zou de ontvanger geen vracht behoeven te betalen ingeval van verlies van de lading en voor hem is dus door de avarij-grosse-handeling niet de C.I.F.-waarde gered, doch die waarde onder aftrek van de vracht. Een ander voorbeeld vindt men bij twee elkaar opvolgende gevallen van avarij-grosse. De bijdragende belangen zouden de bijdragen aan de tweede avarij-grosse niet hebben behoeven te betalen indien zij tijdens het eerste ongeval verloren waren gegaan. Teneinde de dragende waarde voor de eerste avarij-grosse te berekenen moet derhalve van de waarde aan het einde van de reis de bijdrage aan de tweede avarij-grosse worden afgetrokken. Aldus moeten bij het vaststellen van het juiste bedrag der werkelijk geredde waarden op de waarden ter destinatie in mindering worden gebracht alle uitgaven die na de avarij-grosse-handelingen ertoe hebben bijgedragen dat die waarde ter destinatie behouden bleef. Die bepaling vindt men in lid 3.

In de versie 1996 van de Rijnregels: thans geheten Avarij-grosse Regels IVR is overeenkomstig Regel XVII van de York-Antwerp Rules 1994 vastgelegd dat een bijzondere vergoeding ten gunste van de berger overeenkomstig art. 14 van het Internationale Verdrag inzake Hulpverlening 1989 niet van de waarde van het schip mag worden afgetrokken. In het Commentaar bij Regel XXIII lid 4 (zie pag. 225) is uiteengezet dat deze bijzondere vergoeding niet als avarij-grosse toegelaten wordt; zou men het bedrag van deze vergoeding als "kosten verschuldigd na het voorval" als bedoeld in lid 3 van Regel XII aftrekken van de waarde van het schip, dan zou het ladingaandeel in avarij-grosse worden verhoogd en zou de bepaling van de tweede volzin van lid 4 van Regel XXIII worden gefrustreerd.

Het schip

De praktijk heeft bewezen, dat het niet steeds eenvoudig is de waarde van een schip vast te stellen. Wanneer partijen

het niet eens kunnen worden over die waarde is het aan te bevelen het advies van een onafhankelijke en onpartijdige expert in te winnen. De verkoopwaarde kan niet onder alle omstandigheden een nauwkeurige basis zijn. Deze waarde kan immers in sterke mate afhankelijk zijn van de economische conjunctuur en is zeer gevoelig voor het verloop van de vrachtenmarkt. Derhalve wordt in Regel XII vermeld, dat de verkoopwaarde slechts als aanwijzing kan dienen en geen doorslaggevende betekenis heeft.

De lading

Ten aanzien van de lading geeft het tweede lid een bepaling analoog aan die, welke wij zojuist voor het schip nader hebben bekeken. Voor de berekening van de dragende waarde moet men uitgaan van de werkelijke waarde der lading aan het einde van de reis. Zoals aangegeven in Regel VII moet men zijn berekeningen baseren op de C.I.F.-waarde aan het einde van de reis. Als datum van het einde van de reis houdt men aan de dag waarop de lossing van het schip is voltooid. Om praktische redenen kijkt men niet naar de data waarop de lossing van elk der verschillende ladingpartijen is voltooid. De C.I.F.-waarde bevat noodzakelijkerwijze de vracht. Als regel is in de Rijnvaart de vracht te allen tijde verschuldigd, d.w.z. de vracht is aan de vervoerder verschuldigd zelfs indien de lading ter bestemming niet wordt afgeleverd. Wanneer de vracht te allen tijde is verschuldigd, wordt de vervoerder betaald, hoe ook de reis moge uitvallen. Dientengevolge zou het onbillijk zijn de vervoerder te laten bijdragen over de vracht die niet voor zijn risico is. De vracht is in risico voor de ontvanger; zij zal niet van de C.I.F.-waarde worden afgetrokken en de ontvanger zal over de vracht een gedeelte als bijdrage betalen. Hoewel het geval zich in de Rijnvaart zelden voordoet heeft men van Regel XVII van de York Antwerp Rules de bepaling overgenomen dat de dragende waarde van tijdens de reis verkochte lading zal zijn de netto-verkoopopbrengst van die lading. Door die bepaling letterlijk uit de York Antwerp Rules over te nemen heeft men uit het oog verloren dat de toevoeging van de vergoeding in avarië-grosse aan het bedrag van de netto-verkoopopbrengst een dubbele toevoeging tengevolge heeft nu immers deze kwestie reeds in lid 4 van Regel XII geregeld is.

Vracht

In de zeldzame gevallen dat de vracht in risico is voor de vervoerder moet deze laatste over de vracht bijdragen. Overigens zal die vracht deel uitmaken van de kosten die moeten worden afgetrokken om de dragende waarde van de lading vast te stellen. Eenvoudigheidshalve bepaalt lid 6 dat de vracht met haar bruto-bedrag bijdraagt, d.w.z. de uitgaven door de vervoerder na de avarië-grosse-handeling gedaan om de vracht te verdienen zullen niet worden afgetrokken. (Men dient in het voorkomende geval echter wel een bijdrage aan een volgende avarië-grosse af te trekken). Wanneer men lading opoffert waarover de vracht in risico is voor de vervoerder, zal de vervoerder voor dat verlies worden schadeloos gesteld door vergoeding in avarië-grosse van het bruto-bedrag van de vracht (zie Regel VIII). Overenstemming tussen de Regels XII en VIII wordt derhalve bereikt door de bepaling dat de vervoerder bijdraagt over het bedrag van de vergoeding.

Uitzondering

Lid 5 van Regel XII bepaalt dat postzendingen, mondvoorraden, passagiersbagage en persoonlijke bezittingen niet bijdragen.

Regel XIII Expertise

1. In alle gevallen, die aanleiding geven tot het vragen van een vergoeding als avarië-grosse zullen de oorzaak, de aard en het belang van de materiële schade moeten worden vastgesteld op de volgende wijze:
 - a) wat betreft de lading: door een expertise, gehouden ten spoedigste na de aflevering van de beschadigde goederen. De belanghebbende bij het schip is te verwittigen, zodat hij aan de expertise kan deelnemen. Bij gebreke van dergelijke verwittiging of bij gebreke van een aanvraag tot expertise door deskundigen binnen een termijn van acht dagen na de aflevering van de goederen wordt, behoudens tegenbewijs, aangenomen, dat de goederen

in goede toestand zijn uitgeleverd.

- b) wat betreft het schip: door een expertise, gehouden door één of meer experts, zo snel mogelijk na het ongeval en zo mogelijk voor het begin van een nieuwe reis. De belanghebbenden bij de lading moeten door een aantekening in het compromis worden gewaarschuwd en kunnen zich bij de expertise laten vertegenwoordigen.

2. Bij tussenkomen van verscheidene deskundigen en verschil van mening tussen hen zal nog een deskundige, wiens beslissing bindend zal zijn, moeten worden aangewezen door de Voorzitter van de Avarij-Commissie van de IVR.

Expertise: bewijs

Het in Regel XIII geformuleerde beginsel vindt men terug in het BSG (par. 85 jo par. 709 en par. 712 HGB), nl. het beginsel dat elke aanvraag tot toelating in avarij-grosse moet steunen op een expertiserapport. Dit rapport moet niet slechts een opsomming geven van de opofferingen; het moet tevens de aard, het bedrag en de oorzaak van de schade vermelden. Zo dient b.v. de expert in geval van brand onderscheid te maken tussen brand- en blusschaden. De Regel onderscheidt schade aan goederen en schade aan het schip; voor beide belangen echter is de voorgeschreven wijze van expertise dezelfde; de expertise dient zo vlug mogelijk te geschieden; beide partijen (schip en lading) moeten eraan kunnen deelnemen en beide partijen moeten de gelegenheid hebben bezwaren te uiten.

Lading

Wat belanghebbenden bij de lading betreft zij opgemerkt, dat deze slechts één tegenpartij hebben: de eigenaar van het schip; aan hem is gemakkelijk gelegenheid te geven tot deelneming aan de expertise. De eerste alinea van paragraaf a) van lid 1 van Regel XIII bepaalt, dat de expertise moet plaatsvinden zo spoedig mogelijk na aflevering van de goederen. Deze verplichting wordt aanzienlijk verzacht door de laatste alinea van diezelfde paragraaf, waarin wordt bepaald dat de aanvraag tot expertise binnen een termijn van acht dagen moet worden ingediend. Deze termijn van acht dagen heeft dus geen betrekking op de expertise zelf, maar slechts op de aanvraag tot expertise. De sanctie aan het einde van de alinea wordt derhalve niet toegepast, wanneer de expertise niet heeft plaatsgehad binnen acht dagen, maar uitsluitend wanneer de ontvanger zelfs niet de moeite heeft genomen om een expertise aan te vragen. In feite is de sanctie op dit verzuim niet erg zwaar: de eigenaar van de goederen verliest daardoor niet zijn recht; er wordt, behoudens tegenbewijs, slechts verondersteld, dat de goederen in goede staat zijn afgeleverd. In dit verband zouden wij in herinnering willen brengen het beginsel, dat degene, die toelating tot avarij-grosse vraagt, ook het bewijs moet leveren dat hij daartoe gerechtigd is. Insgelijks moet hij, die toelating aanvraagt, of er nu een expertise heeft plaatsgevonden of niet, altijd het bewijs leveren, dat zijn aanvraag gegrond is. Met zekerheid kan echter worden aangenomen dat de dispacheur weinig geneigd zal zijn kosten of schade toe te laten, die niet zijn opgenomen in een expertiserapport, dat is opgemaakt volgens de bepalingen van Regel XIII; hij zal dan ook zwaardere eisen stellen al naarmate de aanvrager de bepalingen van deze Regel niet heeft geëerbiedigd. Ook indien de vervoerder niet behoorlijk is uitgenodigd tot deelneming aan de expertise, zal de bewijslast altijd drukken op ladingbelanghebbenden; het ligt echter voor de hand dat een expertise, gedaan buiten medeweten van de vervoerder veel minder bewijskracht zal hebben dan een expertise, die in zijn tegenwoordigheid is geschied.

Schip

Paragraaf b) van Regel XIII betreft de expertise van het schip.

Ook daar moet de expertise zo vlug mogelijk geschieden, zelfs vóór het begin van een nieuwe reis. In dit opzicht houdt de Regel rekening met de moeilijkheden, die de vervoerder zou kunnen ondervinden en die verband houden met de exploitatie van zijn schip. Maar men houde in het oog, dat belanghebbenden bij de lading moeten worden ingelicht omtrent aanvragen tot toelating als avarij-grosse voor schade, die het schip heeft opgelopen. De Regel bepaalt in dit opzicht, dat de vervoerder niet gehouden is alle ontvangers afzonderlijk op te roepen; een eenvoudige aantekening op het compromis is voldoende. Desgewenst kunnen de ontvangers aan de expertise deelnemen; het is duidelijk, dat ook in dit geval een contradictoire expertise meer bewijskracht zal hebben dan een expertise, die eenzijdig door de belanghebbende bij het schip is gehouden.

Gebrek aan overeenstemming tussen experts

Tenslotte geeft Regel XIII een voorziening voor het in de praktijk zeldzame geval dat de experts van partijen het niet eens kunnen worden. Een expert-arbiter, benoemd door de Voorzitter van de Avarij-Commissie van de IVR, zal dan in hoogste instantie beslissen.

Regel XIV

Verplichting tot het Verschaffen van de Vereiste Inlichtingen

De belanghebbenden bij de avarij-grosse zullen aan de dispacheur iedere inlichting en alle documenten, die hij vraagt voor de opstelling van de dispache, verschaffen uiterlijk binnen 6 maanden nadat de dispacheur deze heeft opgevraagd. Wanneer zij deze verplichting niet nakomen zal de dispacheur zich de noodzakelijke inlichtingen verschaffen en zal, behoudens tegenbewijs, haar juistheid worden aangehouden.

Bevoegdheden van de dispacheur

De dispacheur kan alleen dan zijn taak naar behoren vervullen, wanneer hij alle noodzakelijke documenten en inlichtingen ter beschikking heeft (zie par. 87 BSG). Overeenkomstig Regel E van de York-Antwerp Rules 1994 is in de versie 1996 van de Rijnregels IVR 1979, thans geheten Avarij Grosse Regels IVR een tijdsbepaling (6 maanden) toegevoegd aan de verplichting tot het verschaffen van inlichtingen en documenten. Helaas is in de praktijk gebleken, dat hij dikwijls moeilijk deze documenten en inlichtingen kan verkrijgen. Teneinde hem in de vervulling van zijn taak te steunen, machtigt Regel XIV hem, indien een der belanghebbenden zijn verplichting tot het geven van inlichtingen binnen de gestelde termijn niet nakomt, zich op eigen gezag de benodigde documentatie te verschaffen met alle middelen, zulks in het belang van diegenen die hun verplichtingen wel hebben gehonoreerd. Op de partij, die in gebreke gebleven is, rust dan volgens de Regel het bewijs, dat de aldus door de dispacheur verkregen en gebruikte inlichtingen niet juist zijn.

Regel XV

Opstelling van de Dispache

De schipper heeft het recht en is, wanneer één der belanghebbenden zulks eist, verplicht de dispache te doen opstellen door een erkende dispacheur.

De benoeming van de dispacheur

In de praktijk van de Rijnvaart worden de dispaches opgesteld door een dispacheur of in eenvoudige en minder belangrijke gevallen, door de reder zelf of door zijn assurantiemakelaar. Regel XV brengt in deze praktijk geen wijziging; hij behoudt voor belanghebbende alleen het recht vóór, benoeming te vragen van een erkend dispacheur. De bepaling heeft het oog op dispaches, die zouden zijn opgemaakt door de schipper zelf, wiens technische en juridische hoedanigheden niet voldoende zouden kunnen zijn teneinde een juiste en onpartijdige opstelling der dispache te bewerkstelligen. Regel XV waarborgt op deze wijze zowel de kwaliteit als de onpartijdigheid van het werk.

Regel XVI
Betwisting van de Dispache

Alle dispaches kunnen met de daartoe noodzakelijke documenten aan de contrôle van de IVR worden onderworpen, zonder dat hieruit enige afstand van betrokkenen van enig recht een rechterlijke of scheidsrechterlijke beslissing uit te lokken, voortvloeit.

Bewijskracht van de dispache

Deze Regel sanctioneert de praktijk die in de Rijnvaart reeds wordt gevolgd, hierin bestaande, dat alle dispaches, alvorens te worden uitgevoerd, kunnen worden onderworpen aan de contrôle van de IVR. Regel XVI bepaalt echter ook, dat een dergelijke contrôle geenszins in de plaats kan treden van de gerechtelijke contrôle. Een door de IVR goedgekeurde dispache heeft dus geen kracht van gewijsde en omgekeerd belet weigering van goedkeuring door de IVR belanghebbenden in geen enkel opzicht een beroep te doen op de rechter of een arbiter, teneinde homologatie en executoirverklaring van de dispache te verkrijgen.

Regel XVII
Behandeling van Depôts in Geld en Garanties

Indien depôts in geld zullen zijn geïncasseerd tot de zekerheid van de verplichting van de lading tot het bijdragen in avarij-grosse zullen die depôts zonder enig verwijl op een afzonderlijke rekening moeten worden geplaatst ten gezamenlijke name van de dispacheur en de IVR bij een in het compromis (Revers) aangegeven bank.

Het aldus gedeponeerde bedrag, vermeerderd met de eventueel bijgeschreven rente, zal worden gehouden als zekerheid voor de betaling aan de daartoe gerechtigden van de avarij-grosse of bijzondere kosten verschuldigd door de lading, waarvoor de zekerheid werd gesteld.

Betalingen op rekening of terugbetalingen van depots mogen geschieden indien schriftelijk toegestaan door de dispacheur en de IVR.

Deze depôts, betalingen of terugstortingen zullen op de uiteindelijke aansprakelijkheid van partijen niet van invloed zijn.

De aldus gedeponeerde bedragen zullen rente dragen op de voet van het in Regel IX genoemde percentage, welke rente als avarij-grosse zal worden toegelaten; de gekweekte bankrente zal aan de avarij-grosse worden gecrediteerd.

Eveneens zullen als avarij-grosse worden toegelaten de onkosten, gevallen op de waarborgen, verstrekt voor de afwikkeling van de dispache of voor de voldoening van verplichtingen jegens bergers en anderen.

De betalingen op rekening, verricht op deze garanties, zullen eveneens rente dragen op de voet van het volgens Regel IX geldende percentage, welke rente als avarij-grosse zal worden toegelaten.

De gezamenlijke rekening

Volgens deze Regel moeten de depôts door de vervoerder onverwijld op een gezamenlijke rekening 'ad hoc' worden gestort, welke rekening bij een in het compromis aangegeven bank zal worden geopend. Deze rekening zal staan ten name van de twee onpartijdige personen, die bij alle avarij-grosse-gevallen worden betrokken: de dispacheur en de IVR. Zo wordt bereikt, dat alleen deze beide personen over deze rekening kunnen beschikken en alleen zij haar, nadat de dispache is goedgekeurd, kunnen vereffenen.

Rente

Aangezien de depôts worden gestort ten bate van de gezamenlijke belanghebbenden bij de avarij-grosse, moeten deze belanghebbenden ook degenen, die de gelden hebben gestort, schadeloosstellen voor het door hen geleden renteverlies. Zij zijn hiervoor verschuldigd een rentevergoeding volgens het in Regel IX genoemde percentage. Op deze rente zal echter in mindering worden gebracht de rente, die de bank vergoedt en die ten gunste van de depôtgever komt. Een dergelijke zeer juiste bepaling ontbreekt in de York Antwerp Rules.

A-conto-betalingen

Hebben á-conto-betalingen uit deze rekening plaatsgevonden om uitgaven, die door de vervoerder zijn gedaan en die later als avarij-grosse worden vergoed, te dekken, dan worden in werkelijkheid deze kosten door de depôtgevers betaald. Om deze reden komt hun de volgens regel IX geldende rente toe: het laatste lid van Regel XVII zegt dit nog eens uitdrukkelijk. De gestorte depôts blijven het eigendom van de deposant en kunnen dientengevolge niet aan de andere bij de avarijgrosse belanghebbenden worden overgedragen zonder diens toestemming. Aan de andere kant dienen deze depôts als waarborg voor de betaling van de bijdrage in avarij-grosse en van eventuele bijzondere kosten, die door de deposant zijn verschuldigd. Deze gelden kunnen hem dan ook niet worden terugbetaald zonder toestemming van degene, die tot de bijdragen of tot vergoeding van de bijzondere kosten is gerechtigd.

Regel XVIII **Vrijwillige Stranding**

De schaden en kosten van een vrijwillige stranding, zelfs wanneer deze een avarij-grosse-handeling oplevert, zullen slechts voor toelating als avarij-grosse in aanmerking komen, wanneer het schip nadien zal zijn vlotgebracht en redelijkerwijs te repareren zal blijken te zijn.

Regel XVIII vindt zijn oorsprong in de bepalingen van par. 82 sub 3 BSG en houdt rekening met bezwaren die zich in de praktijk zouden kunnen voordoen, namelijk bedrog van de schipper. Wanneer een schip verloren is gegaan tengevolge van een toevallige stranding, zou de schipper kunnen trachten het te doen voorkomen alsof dit gebeuren het gevolg is geweest van een avarij-grosse-handeling; ook zou hij kunnen trachten schadevergoeding te krijgen door een oud, praktisch waardeloos schip opzettelijk te doen stranden. Om de mogelijkheid hiertoe in te perken laat de Regel alleen dan de gevolgen van een vrijwillige stranding in avarij-grosse toe, wanneer dit voorval niet het algehele verlies van het schip tengevolge heeft gehad. Een dergelijke bepaling kan rampzalige gevolgen hebben voor de eerlijke schipper, die, om schip en lading te redden, zijn schip laat stranden, de lading redt, maar tenslotte zijn schip verliest. Hij zal zelf dit verlies, dat als avarij-particulier geldt, moeten dragen. Wanneer echter de financiële gevolgen van zijn opoffering minder ernstig zijn en niet bestaan uit totaal verlies van het schip, zal de schipper wel schadeloos worden gesteld: in dat geval immers kan hij geen enkel voordeel putten uit de stranding en wordt hij derhalve niet in verleiding gebracht. Overigens kan de gestrengheid van deze Regel op de lading evenzeer als op het schip zijn weerslag vinden: wanneer de lading verloren gaat tengevolge van een vrijwillige stranding, waarbij ook het schip verloren gaat, kan de schipper het geluk hebben een gedeelte van zijn materiaal te redden, terwijl het verlies van de opgeofferde lading definitief voor rekening zal blijven van de eigenaar.

De Regel stelt 'constructive total loss' gelijk met het algehele verlies van het schip: ingeval de reparatie van het schip economisch of financieel niet verantwoord is, wordt het beschouwd als geheel verloren, zodat zelfs in dit geval de schipper op generlei vergoeding aanspraak zal kunnen doen gelden.

Deze Regel stelt dus een streng beginsel, waaraan ernstige gevolgen kunnen zijn verbonden. Een dergelijke bepaling bevindt zich niet in de York Antwerp Rules, waar, integendeel, volgens Regel V alle gevolgen van een vrijwillige stranding in avarij-grosse worden vergoed.

Regel XIX **Voortbrenging van een Gezonken Schip**

Wanneer het schip gezonken is (zonder dat dit ter redding van schip en lading is veroorzaakt) behoren weliswaar niet de door het ongeval veroorzaakte schaden, doch wel de kosten gemaakt om door eenzelfde maatregel schip en lading te lichten, alsmede de tot dit doel aan schip en/of lading opzettelijk toegebrachte schaden tot de avarij-grosse.

Ondeelbaarheid van reddingsmaatregelen

Deze Regel is eveneens ingegeven door par. 82 sub 3 BSG. Het in deze Regel neergelegde beginsel, waarvan de theoretische waarde overigens niet zeer groot is, luidt, dat schaden, veroorzaakt doordat een schip is gezonken zonder dat dit een avarij-grosse-handeling oplevert, niet toelaatbaar zijn als avarij-grosse. Anders is het gesteld met de opofferingen en schaden, die zijn geleden juist met het doel het schip weer te lichten.

De Regel legt er de nadruk op, hetgeen overigens ook reeds in Regel I is bepaald, dat het gezonken schip en zijn lading door 'eenzelfde maatregel' gered moeten worden. In de praktijk zal dit criterium dikwijls moeilijk zijn toe te passen. Als regel beginnen de werkzaamheden van het lichten met het lossen van de lading, terwijl het lichten van het schip zelf eerst geschiedt na algehele lossing. Dit wil niet steeds zeggen, dat een dergelijke redding niet kan worden beschouwd als één en dezelfde maatregel. Wanneer echter tussen het lossen van de lading en het lichten van het schip geen enkel verband kan worden gelegd, zal men aan deze werkzaamheden het karakter van avarij-grosse-handeling moeten ontzeggen. Deze gevallen, waarin de reddingswerkzaamheden niet als één en ondeelbaar kunnen worden beschouwd, zijn trouwens uiterst zeldzaam.

Regel XX **Tornen, enz.**

1. In het geval van tornen op een gestrand schip, wanneer dit een avarij-grosse-handeling oplevert, zal het bedrag van de vergoeding, betaald aan de hulpverlener, als avarij-grosse worden toegelaten, doch dit bedrag zal slechts uit de volgende onderdelen worden samengesteld:
 - a) De vergoeding voor het varen naar de plaats van het ongeval, het oponthoud en de hulpverlening aldaar, alsmede het terugvaren.
 - b) De waarde van het verloren gegane materiaal en/of de kosten van het herstel van de schaden, geleden door de hulpverlener gedurende de eigenlijke vlotbrengingspogingen. Deze beginnen, bijzondere omstandigheden voorbehouden, op het ogenblik, dat de sleepdraad wordt overgegeven en eindigen op het ogenblik, dat deze is of kon zijn losgemaakt. Als bijzondere omstandigheid zal bijvoorbeeld worden beschouwd, dat het hulpverlenende schip zich -vóór het overgeven of na het losgooien van de sleepdraad - in onmiddellijk verband met de hulpverlening in de gevarezone bevindt.
 - c) De vergoeding voor schade door oponthoud, doch uitsluitend voor de periode, dat het hulpverlenende vaartuig uit de vaart is gedurende de vervangings- of

herstelwerkzaamheden, hierboven bedoeld.

- d) De materiële schade aan derden gedurende het tornen toegebracht, oponthoudschade inbegrepen, voorzover als de hulpverlener aan wettelijk gegronde aanspraken tot vergoeding gevolg heeft moeten geven.

2. In het geval van tussenkomst van een duwboot vinden bovengenoemde bepalingen overeenkomstige toepassing.

Lid 1

In tegenstelling tot de voorgaande Regels heeft Regel XX groot praktisch nut, immers het weer vlot brengen van gestrande schepen is in de Rijnvaart de meest voorkomende avarij-grosse-handeling. Al handelt deze Regel volgens het opschrift over tornen in het algemeen, in de eerste volzin wordt reeds gepreciseerd dat het hier alleen gaat om hulp die wordt verleend aan een schip, dat aan de grond is gelopen. Vooropgesteld zij, dat voor de toepassing van deze Regel noodzakelijk is, dat de hulpverlening een avarij-grosse-handeling oplevert, zoals omschreven in Regel I. De vergoeding voor hulpverlening is echter niet altijd het enige offer, dat de schipper in het gemeenschappelijk belang zal moeten brengen. Regel XX geeft dan ook nog drie andere bronnen voor vergoeding:

a) Avarij geleden door het hulpverlenende vaartuig

Herhaaldelijk gebeurt het, dat door de hulpverlening zelf het hulpverlenend schip avarij oploopt. Het is redelijk, dat de eigenaar van dit schip hiervoor schadeloos wordt gesteld.

Een moeilijkheid doet zich hier voor, indien de hulpverlener schade lijdt, buiten de eigenlijke vlotbrengingspogingen om, hetzij vóórdat de sleepdraad is overgegeven, hetzij nadat deze is losgemaakt. Het zou bijvoorbeeld onrechtvaardig zijn ten laste van de hulpverlener te laten de avarijen, die zijn schip oploopt als gevolg van stranding terwijl hij het gestrande schip nadert. Daarentegen moeten de gevolgen van een stranding, terwijl het hulpverlenende vaartuig op weg is naar het gestrande schip en hiervan nog vele kilometers verwijderd is, voor rekening van de hulpverlener komen. Regel XX tracht deze moeilijkheden op te lossen door te bepalen, dat schaden geleden door het hulpverlenende vaartuig, terwijl het zich in de gevarenzone bevindt, moeten worden gelijkgesteld met schaden geleden gedurende de eigenlijke hulpverlening.

Dit criterium is ongetwijfeld vaag, maar het is moeilijk hier de grens nauwkeuriger te bepalen. Men zal bij de toepassing van deze Regel rekening moeten houden met de geest ervan; d.w.z. dat als avarij-grosse alleen kunnen worden toegelaten schaden die direct verband houden met de eigenlijke vlotbrengingspogingen.

b) Het oponthoud van het hulpverlenende vaartuig gedurende de reparatie

De hulpverlener zal niet geheel schadeloos zijn gesteld als men hem alleen de reparatiekosten vergoedt. Hij lijdt ook schade door het stilliggen van het schip gedurende de reparatie. Ook deze schade, ofschoon indirect, zal deel uitmaken van het hulploon, toelaatbaar als avarij grosse.

c) Verhaal van derden op de hulpverlener

Tenslotte kan ook voorkomen, dat de hulpverlener op zijn beurt tot schadevergoeding jegens derden is gehouden wegens aan hen gedurende de hulpverlening toegebrachte schade. Vanzelfsprekend zullen ook de uit dien hoofde betaalde bedragen moeten worden opgenomen in het avarij-grosse toegelaten hulploon. Het zou onbillijk zijn wanneer de hulpverlener niet ook zou worden schadeloosgesteld voor oponthoudschade van een ander schip die hij aan dat andere schip heeft moeten vergoeden en derhalve vermeldt Regel XX lid 1 sub (d) deze schade uitdrukkelijk.

Werkelijke vergoeding voor hulpverlening

De toelaatbare bedragen zullen dus alleen de hierboven vermelde elementen mogen bevatten. Regel XX handelt echter slechts over de tussen schipper en ladingbelanghebbenden bestaande contractuele verhoudingen: de hulpverlener is aan deze bepalingen niet gebonden. Indien deze laatste zich dus niet wenst tevreden te stellen met een schadevergoeding, berekend op basis van Regel XX, kan hij zeer wel een hoger bedrag vorderen en toegewezen krijgen. In Regel XXIII lid 1 wordt bepaald dat vergoedingen, vastgesteld door gerechtelijke of scheidsrechterlijke

uitspraken in hun geheel als avarij-grosse zullen worden toegelaten.

Lid 2

De Duwvaart heeft zich zodanig ontwikkeld dat men er bij vlotbrengingsacties rekening mee moeten houden. Regel XX is dan ook naar analogie van toepassing op hulpverlening niet door een sleep- maar door een duwboot.

Regel XXI
Lichten

1. Wanneer het op de wal opslaan of het overslaan van de gehele lading of een gedeelte daarvan een avarij-grosse-handeling oplevert, zullen als avarij-grosse slechts worden toegelaten:
 - a) de kosten, veroorzaakt door de lossing, de opslag in lichters of op de wal en het weer aan boord nemen van de aldus geloste lading.
 - b) de waarde van het verloren gegane materiaal en/of de kosten van het herstel van de schaden, geleden door deze lichters gedurende het lichten.
 - c) de vergoeding voor schade door oponthoud, doch uitsluitend voor de periode, dat de lichter uit de vaart is gedurende de vervangings- of herstelwerkzaamheden, hierboven bedoeld.
 - d) de schaden geleden door het schip, waaraan hulp is verleend, gedurende deze handelingen.
 - e) de verliezen en schaden geleden door de aldus geloste lading, zowel die geleden door manipulaties, als die geleden gedurende de opslag op de wal of in de lichters.
 - f) de premie voor een eventueel gesloten verzekering.
2. Wanneer het schip gedurende het normale verloop van de reis gelicht is, is er geen avarij-grosse.

Algemene beginselen

Het lichten van schepen kan dikwijls een avarij-grosse-handeling opleveren. Dit zal volgens Regel I het geval zijn, wanneer het lichten is geschied onder buitengewone omstandigheden en met het doel om door een gemeenschappelijke reddingshandeling schip en lading te redden uit een gemeenschappelijk gevaar. In alle andere gevallen zullen de kosten van het lichten of de daaruit voortvloeiende schaden ten laste blijven van degene, die ze heeft gemaakt resp. geleden.

Limitatieve opsomming

Het eerste lid van de Regel wijzigt op geen enkel punt de algemene beginselen van de avarij-grosse, noch de voorwaarden, waaronder het lichten als een avarij-grosse-handeling kan worden beschouwd. De Regel (die is overgenomen van par. 82 lid 2 BSG) is echter niet zonder belang: integendeel, zij geeft in lid 1 een limitatieve opsomming van uitgaven en schaden, die als avarij-grosse kunnen worden toegelaten, wanneer het lichten een avarij-grosse-handeling oplevert. In theorie beperkt de opsomming in deze regel het gebied van de avarij-grosse, maar die beperking is niet zeer belangrijk. Het is moeilijk zich in de praktijk een geval voor de geest te halen waarin een uitgave, die normaliter in avarij-grosse zou zijn vergoed, nu niet kan worden toegelaten op grond van de limitatieve opsomming van Regel XXI. Een enkel voorbeeld is er wel: om zijn lading te lichten moet het schip een haven binnenvaren en daar enige tijd verblijven. De havengelden, die zeker het gevolg zijn van het lichten der lading worden niet als avarij-grosse toegelaten, want zij komen niet voor in de opsomming van Regel XXI.

Uitbreiding van het gebied der avarij-grosse

De Regel laat in avarij-grosse toe de verzekeringspremie om de risico's die door de schipper of de lading gelopen worden, te dekken; zulk een verzekering wordt beschouwd een direct gevolg van het lichten te zijn (vergelijk Regel

X c van de York-Antwerp Rules).

Zo zal ingeval van brandschade gedurende de opslag op de wal de verzekeringspremie wel in avarij-grosse worden toegelaten, maar een uitkering onder die verzekering komt aan de gezamenlijke belanghebbenden bij schip en lading niet ten goede; dat zou alleen dan wel het geval zijn als de brand als een direct gevolg van het lichten zou zijn aan te merken, wat zich zelden zal voordoen.

Het derogatoire karakter van Regel XXI

Men dient niet uit het oog te verliezen dat de uitgaven en schaden als opgesomd in Regel XXI niet zelf het karakter van avarij-grosse behoeven te hebben. De inhoud van Regel XXI prevaleert immers boven de beginselen, neergelegd in de Regels I tot V. Derhalve zal een uitgave of een schade, die volgens deze artikelen niet als avarij-grosse zou worden toegelaten, toch worden vergoed, indien zij in de opsomming van Artikel XXI is vermeld.

Wel eist Regel XXIII voor toelaatbaarheid in avarij-grosse dat de uitgave of de schade het onmiddellijk gevolg is van het lichten. Uitgesloten van avarij-grosse worden dus schaden, die zouden kunnen ontstaan gedurende de opslag of het verblijf in een lichter maar die daarmee geen oorzakelijk verband hebben. Wanneer bijvoorbeeld gedurende de opslag brandschade ontstaat, zal deze schade niet in avarij-grosse worden toegelaten, omdat er geen oorzakelijk verband bestaat tussen lichten en de brand. Evenmin zullen als avarij-grosse worden vergoed avarijen aan het schip dat wordt gelicht of aan de lichters, overkomen als gevolg van een aanvaring, wanneer deze aanvaring niet het onmiddellijke gevolg is van het lichten.

Regel XXII Overwintering

Wanneer, ingevolge de vorst, de schipper gedwongen wordt in een tussenhaven te vluchten, zullen slechts de kosten van in- en uitlopen, de sleeplonen, de havengelden en de voor bewaking van het beladen schip noodzakelijk geworden kosten als avarij-grosse worden toegelaten, alsook de kosten van het lichten en de door het lichten ontstane schade, indien voor het lichten van het schip de lading geheel of gedeeltelijk in lichters moet worden overgeladen.

Vorst

Deze Regel neemt in zijn eerste lid de bepalingen over van par. 82 lid 5 BSG. Wanneer de schipper zich door vorst genoodzaakt ziet een noodhaven op te zoeken, levert dit een avarij-grosse-handeling op. Vereist is dat tot deze maatregel is besloten 'met het doel het schip en zijn lading uit een gemeenschappelijk gevaar te redden'; niet is nodig, ingeval van vorst, dat dit gevaar groter is dan in de andere gevallen van avarij-grosse. Van dit standpunt uit bezien blijkt, dat Regel XXII de algemene beginselen van de avarij-grosse eerbiedigt, doch door niet de eis te stellen, dat de vorst, die de schipper noodzaakt een noodhaven te zoeken, een 'bijzondere omstandigheid' is, breidt hij het gebied van toepassing zeer ver uit. Zelfs indien de reis is ondernomen in de winter en zelfs wanneer men bij het sluiten van het vervoercontract zou hebben kunnen verwachten, dat de weersomstandigheden de normale uitvoering daarvan zouden kunnen verhinderen, dan nog moet de 'overwintering' als een avarij-grosse-handeling worden beschouwd.

Het begrip tussenhaven

De noodhaven moet een tussenhaven zijn, d.w.z. een haven die het schip normaal niet zou zijn aangelopen. Deze haven kan ook de vertrekhaven zijn, mits het schip er eerst uit is vertrokken en vervolgens daar is teruggekeerd, nadat de reis was begonnen. Het spreekt vanzelf dat de haven van bestemming nooit het karakter van een 'tussenhaven' kan hebben, daar deze reeds ligt besloten in het normale reisplan van het schip.

Het begrip vluchthaven

Vereist is dat de schipper een noodhaven opzoekt: indien hij dus wegens ijsgang niet uit een haven kan vertrekken, wordt deze haven geen overwinteringshaven in de zin van Regel XXII.

Limitatieve opsomming van toelaatbare kosten

De in avarij-grosse te vergoeden kosten ingeval van overwintering worden in Regel XXII limitatief opgesomd: zij bevatten in het bijzonder de kosten voor bewaking van het geladen schip; gages en kosten van levensonderhoud van het personeel, evenals bewakingskosten na volledige lossing van het schip, worden evenwel niet in avarij-grosse vergoed.

Lichten

Het gebeurt dikwijls dat het schip, nadat het de overwinteringshaven is binnengekomen of zelfs alleen al om er binnen te lopen, moet worden gelicht. In dat geval zullen het lichten en de daaruit voortvloeiende schade in avarij-grosse worden toegelaten, echter alleen wanneer het lichten is geschied in lichters en niet op de wal.

Regel XXIII **Bepalingen geldend voor de Regels XX, XXI en XXII**

1. Niettegenstaande de beperkende bepalingen in de hierboven genoemde Regels, zullen de door rechterlijke of scheidsrechterlijke uitspraken vastgestelde vergoedingen als avarij-grosse toegelaten worden.
2. Alle bepalingen in deze zelfde Regels gegeven, evenals die omschreven in het eerste lid van de onderhavige Regel, gelden zonder beperking, zelfs wanneer het hulpverlenende en het geholpen schip aan dezelfde reder of eigenaar toebehoren of onder hetzelfde beheer staan.
3. De vergoedingen, in deze Regels genoemd, omvatten uitsluitend de verliezen en schaden, die de onmiddellijke gevolgen zijn van de hulpverlening, het lichten of slepen.
4. De avarij-grosse vergoedingen zullen mede hulploon omvatten bij de vaststelling waarvan rekening is gehouden met de vakkundigheid en inspanningen van de hulpverleners, betoond bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu, als bedoeld in art. 13 lid 1(b) van het Internationaal Verdrag Inzake Hulpverlening 1989. Een bijzondere vergoeding, die door de reder ingevolge art.14 van genoemd verdrag, zoals nader bepaald in lid 4 van dat artikel, of ingevolge enige andere naar inhoud overeenkomstige bepaling, aan de hulpverlener verschuldigd is, zal niet in avarij-grosse worden toegelaten.

Zoals reeds in het commentaar op Regel XX is opgemerkt kunnen derden, geen partijen bij het vervoercontract zijnde, niet door de Avarij-grosse regels worden gebonden.

Tussenkomst van de rechter of de scheidsrechter

De Regels XX, XXI en XXII beperken de hoogte van verschillende vergoedingen, door de schipper aan derden betaald, die in avarij-grosse kunnen worden gegeven. Indien zulke schadeloosstellingen het bedrag waarvoor de reder vergoeding in avarij-grosse kan krijgen te boven gaan loopt hij het risico een zeker ongedekt gedeelte zelf te moeten dragen. Om deze anomalie te verzachten bepaalt Regel XXIII dat de in de drie voorgaande Regels bedoelde schadeloosstellingen altijd in haar geheel in avarij-grosse worden toegelaten wanneer zij gerechtelijk of arbitraal zijn vastgesteld, zelfs indien zij de door de Regels voorziene grenzen overschrijden. Hetzelfde geldt natuurlijk ook, wanneer de bijdragende partijen het bedrag der schadeloosstelling in der minne hebben geregeld. Indien een lichter als bedoeld in Regel XXI (c) op grond van een arbitrale beslissing een vergoeding voor stilliggen ontvangt voor een periode langer dan in Regel XXI is voorzien; in dat geval zal de schadeloosstelling voor de langere periode in avarij-grosse worden vergoed.

De "Sistership Clause"

Lid 2 van Regel XXIII noemt een in cognosementen veelal gebruikelijke clause over, de "Sistershipclause".

Volgens deze clausule verandert de omstandigheid dat een schip geassisteerd of gelicht wordt door een schip, dat aan dezelfde eigenaar toebehoort, in geen dele het principe van de toelaatbaarheid in avarij-grosse van vergoedingen verschuldigd voor assistentie, lichtingskosten enz. Deze bepaling is billijk: er is immers geen reden de eigenaar van een helpend schip van zijn recht op beloning te beroven alleen op grond dat het geassisteerde schip hem ook toebehoort. Indien deze beloning door de voorafgaande regels voorgeschreven grenzen overschrijdt, zal zij slechts in avarij-grosse worden toegelaten in zoverre zij gerechtelijk of door arbitrage is vastgesteld.

Onmiddellijk gevolg

Het derde lid van Regel XXIII herhaalt slechts het beginsel van Regel IV: indirecte schade wordt nooit in avarij-grosse vergoed.

Milieu-aspect bij hulpverlening

Lid 4 is opgenomen naar aanleiding van het in 1989 in London gesloten Internationale Verdrag inzake Hulpverlening dat ingevolge art. 1(a) ook van toepassing is op de binnenwateren. Art. 13 van dit verdrag vermeldt in lid 1(b) een nieuw criterium voor het vaststellen van hulploon, te weten "de vakkundigheid en inspanningen van de hulpverleners betoond bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu". Art. 14 stelt vervolgens een bijzondere vergoeding vast ten behoeve van de berger die - al dan niet met succes - hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading schade dreigde toe te brengen aan het milieu, maar die op grond van art. 13 geen hulploon heeft ontvangen dat ten minste gelijk is aan de bijzondere vergoeding die hij volgens art. 14 zou kunnen ontvangen. In een resolutie, aangenomen door de conferentie van de International Maritime Organisation (IMO), die dit verdrag opstelde, wordt overwogen dat de door de reder verschuldigde bijzondere vergoeding van art. 14 niet bestemd is om als avarij-grosse te worden vergoed. Hiertegenover staat dat het hulploon als bedoeld in art. 13 - ook indien dit door "milieu-inspanningen" van de hulpverlener verhoogd zou zijn - voor vergoeding in avarij-grosse in aanmerking komt. Op verzoek van de IMO is in juni 1990 Regel VI van de York Antwerp Rules 1974 in deze zin gewijzigd en in verband met mogelijke toepassing van het verdrag op de binnenvaart zijn de Rijnregels IVR 1979, thans Avarij-Grosse Regels IVR door toevoeging van een vierde lid aan Regel XXIII hieraan aangepast.

INTERNATIONAAL VERDRAG INZAKE HULPVERLENING, 1989:

Artikel 13:

Criteria voor het vaststellen van het hulploon

1. Het hulploon wordt vastgesteld met het oog op het aanmoedigen van hulpverlening, rekening houdend met de volgende criteria ongeacht de volgorde waarin zij hieronder zijn opgesomd:

- a) de geredde waarde van het schip en de andere goederen;
- b) de vakkundigheid en inspanningen van de hulpverleners, betoond bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu;
- c) de mate van de door de hulpverleners verkregen gunstige uitslag;
- d) de aard en ernst van het gevaar;
- e) de vakkundigheid en inspanningen betoond door de hulpverleners bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens;
- f) de door de hulpverleners gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen;
- g) het risico van aansprakelijkheid en andere door de hulpverleners of hun uitrusting gelopen risico's;
- h) de snelheid van de verleende diensten;
- i) de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor hulpverlening bestemde uitrusting;
- j) de staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de hulpverleners.

2. De betaling van een in overeenstemming met het eerste lid vastgesteld hulploon geschiedt door alle belanghebbenden bij het schip en de andere goederen in evenredigheid met de geredde waarde daarvan. Een staat die partij is bij dit verdrag mag echter in zijn nationale wetgeving bepalen dat de betaling van een hulploon door één van deze belanghebbenden geschiedt, met dien verstande dat die belanghebbende een recht van verhaal heeft jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel. Niets in dit artikel belet het gebruik van enig verweermiddel.

3. Het hulploon, met uitzondering van rente en verhaalbare gerechtelijke kosten, mag de geredde waarde van het schip of de andere goederen niet overtreffen.

Artikel 14:

Bijzondere vergoeding

1. Indien een hulpverlener hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading schade dreigde toe te brengen aan het milieu en hij geen hulploon heeft verkregen krachtens artikel 13 dat ten minste gelijk is aan de volgens dit artikel vast te stellen bijzondere vergoeding heeft hij recht op een bijzondere vergoeding van de zijde van de eigenaar van het schip, gelijk aan de door hem gemaakte kosten zoals in dit artikel omschreven.
2. Indien de hulpverlener in de in het eerste lid bedoelde omstandigheden door zijn hulpverleningswerkzaamheden schade aan het milieu heeft voorkomen of heeft beperkt, kan de door de eigenaar volgens het eerste lid aan de hulpverlener te betalen bijzondere vergoeding worden verhoogd tot een maximum van 30 % van de door de hulpverlener gemaakte kosten indien echter het gerecht, rekening houdend met de in het eerste lid van artikel 13 genoemde criteria, zulks billijk en rechtvaardig acht, kan het die bijzondere vergoeding verder verhogen, maar de totale verhoging mag in geen geval meer bedragen van 100 % van de door de hulpverlener gemaakte kosten.
3. Voor de toepassing van het eerste en tweede lid worden onder kosten van de hulpverlener verstaan de contante uitgaven die door de hulpverlener redelijkerwijze zijn gemaakt bij de hulpverlening en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkerwijze zijn ingezet tijdens de hulpverlening, in aanmerking nemend de criteria genoemd in artikel 13, lid 1 onder h), i) en j).
4. De totale bijzondere vergoeding krachtens dit artikel wordt slechts betaald indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het hulploon dat de hulpverlener krachtens artikel 13 kan ontvangen.
5. Indien de hulpverlener nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven schade aan het milieu te voorkomen of te beperken kan hem de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk worden ontzegd.
6. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal van de eigenaar van het schip.

Regel XXIV Noodhaven

1. Wanneer, buiten het geval van Regel XXII de schipper bij wijze van avarij-grosse-handeling een haven aanloopt en/of daar verblijft, zullen uitsluitend de kosten van in- en uitlopen, sleeploon, havengelden en bewakingskosten voor het beladen schip als avarij-grosse worden toegelaten.
2. De omstandigheid echter, dat een schip met het oog op laag water een haven aanloopt en/of daar verblijft zal geen grond opleveren tot enige toelating als avarij-grosse.

Beperking der avarij-grosse

Regel XXIV is bijna geheel uit par. 83 BSG overgenomen. In de Rijnvaart gebeurt het dikwijls dat een schipper vanwege een schade aan zijn schip of machines zich met het oog op dreigend verlies genoodzaakt ziet een haven binnen te lopen. Dit is dan een avarij-grosse-handeling bij uitstek; overigens een typisch voorbeeld van avarij-grosse in de zeevaart; daar worden niet alleen de kosten van het binnenlopen van de haven in avarij-grosse toegelaten, maar ook alle kosten die gedurende het verblijf in de noodhaven zijn gemaakt, daaronder begrepen de gages en de kostgelden van de bemanning. Geheel anders is dit in de Rijnvaart. Men vreesde dat in een periode van economische neergang de schipper geneigd zou kunnen zijn een haven binnen te vluchten, aldaar gedurende de crisisperiode langdurig reparaties te doen uitvoeren en het kostgeld en de gages van hem en zijn familie die als leden van de bemanning zijn aangenomen, aan de avarij-grosse te belasten. Regel XXIV laat mitsdien slechts in avarij-grosse toe die kosten, waaraan noch de schipper noch zijn familie een voordeel kunnen behalen. Derhalve worden noch de gages en het kostgeld van de bemanning, noch de verbruikte brandstof etc. in avarij-grosse toegelaten.

Periode van laag water

Het tweede lid van Regel XXIV beperkt andermaal het begrip noodhaven: wanneer een schipper wegens laag water gedwongen is een noodhaven aan te lopen of daar te verblijven, zal dit nooit een avarij-grosse-handeling opleveren,

zelfs niet indien aan de voorwaarden gesteld door de beginsel-Regels is voldaan. Ook deze strenge bepaling vindt haar oorsprong in de hierboven reeds besproken vrees. Het gebeurt tamelijk dikwijls dat op de Rijn de waterstand zo laag is dat de normale scheepvaart moet worden onderbroken. Regel XXIV bepaalt nog eens dat deze omstandigheid, aangezien zijn niet als buitengewoon valt aan te merken (Regel I), toelating in avarij-grosse van verblijfskosten in een noodhaven niet rechtvaardigt.

Regel XXV Samenstel

1. Als samenstel in de betekenis van deze Regel wordt een groep van vaartuigen beschouwd, die zodanig met elkaar verbonden zijn, dat elk vaartuig voor zich geen eigen bewegingsvrijheid heeft.
2. Wanneer maatregelen worden genomen om een vaartuig en/of enige of alle vaartuigen van dit samenstel en hun lading uit een gemeenschappelijk gevaar te redden worden de Regels I tot en met XXIV overeenkomstig toegepast. Een vaartuig van een samenstel is met een ander vaartuig van dit samenstel niet in een gemeenschappelijk gevaar, wanneer het door het enkele verbreken van de verbinding met dit andere vaartuig in veiligheid kan worden gebracht.
3. In het geval van een gemeenschappelijk gevaar gelden de Regels I tot en met XXIV zowel ten gunste als ten laste van de belanghebbenden bij de vaartuigen van het samenstel en hun ladingen.
4. Voor de berekening van dragende waarden en vergoedingen worden de vaartuigen geacht "het schip" en de gehele in de vaartuigen vervoerde lading "de lading" te zijn, zoals deze woorden in de Regels I tot en met XXIV zijn gebruikt.

Samenstel

Op het gebied van de avarij-grosse heeft de ontwikkeling van het vervoer door middel van duwconvoien haar eigen problemen opgeleverd. In de eerste plaats moet men vaststellen onder welke omstandigheden meerdere schepen als een samenstel beschouwd kunnen worden. Men heeft het criterium gevonden in het gebrek aan bewegingsvrijheid van ieder afzonderlijk schip. Indien geen der gezamenlijk varende schepen zijn koers kan wijzigen zonder dat de anderen die beweging volgen, is er sprake van een samenstel: indien de verbinding tussen de schepen nog individuele bewegingsvrijheid toelaat kunnen die schepen niet worden beschouwd als delen van het samenstel. Alvorens sprake kan zijn van avarij-grosse moeten altijd twee voorwaarden zijn vervuld, te weten:

- a) de eenheid schip-lading moet zijn bedreigd door een gemeenschappelijk gevaar,
- b) maatregelen moeten zijn genomen die de gemeenschappelijke redding van deze eenheid schiplading uit dit gevaar beogen.

Wanneer het aanwezige gevaar niet deze eenheid als geheel bedreigt, doch slechts hetzij het schip, hetzij de lading alléén, of ook wanneer de maatregelen niet zijn genomen voor de eenheid als geheel, doch slechts voor één der samenstellende delen, is er geen avarij-grosse; het offer zal in deze gevallen dan ook ten laste komen van degene die er van heeft geprofiteerd. Voor het duwconvooi en de daarmee vervoerde lading is de onderhavige kwestie zeer ingewikkeld. Moet men zeggen, dat de duwboot en de duwbakken 'het schip' vormen, dat de lading die in deze verschillende duwbakken is geborgen een 'lading'-eenheid vormt of zelfs, dat de duwboot, de bakken en het geheel der lading een eenheid 'schip/lading' vormen? Of moet men daarentegen uitgaan van de gedachte dat er evenzo vele eenheden 'schip/lading' zijn als er geladen bakken zijn en dat de duwboot gelijk de sleepboot buiten iedere eenheid staat? Het begrip eenheid 'schip/lading' is al een juridisch begrip van bijzondere aard, zo veel te meer de opvatting waarin verschillende schepen en de daarin geborgen lading als een eenheid worden beschouwd. Onder deze omstandigheden blijkt onmogelijk van te voren uit te maken of men bij een bepaald duwconvooi moet spreken van één enkele eenheid, gevormd door de duwboot, de bakken en het geheel der lading, dan wel dat men deze samenstellende delen zal moeten zien als gescheiden eenheden. Niettemin zal rekening moeten worden gehouden

met het geval waarin voor alle of voor enkele der eenheden van het convoi gevaar bestaat; in zulk een geval immers zou het ontegenzeggelijk onbillijk zijn het begrip avarij-grosse niet toe te passen. Stel bijvoorbeeld dat een brand in een der bakken die is geladen met explosieven, lading, bakken en duwboot dreigt te vernietigen; zou het dan niet onbillijk zijn de daardoor ontstane schaden en blussingskosten te laten dragen, alléén door de lading en de bak waar de brand is ontstaan, zonder de andere geredde belangen daarin te doen delen? Deze laatste vraag wordt bevestigend beantwoord in lid 2 van Regel XXV. De grote moeilijkheid blijft echter het antwoord op de vraag wanneer van een gemeenschappelijk gevaar sprake is en, zo dit het geval is, voor welke vaartuigen van het samenstel dit gevaar gemeenschappelijk was: voor alle of slechts voor enkele? De Regel tracht hiervoor een oplossing te vinden door vast te stellen dat een vaartuig dat door het enkele verbreken van de verbinding met een ander in gevaar verkerend vaartuig, zich in veiligheid kan brengen, zich niet met dat andere vaartuig in een gemeenschappelijk gevaar bevindt. Indien derhalve bijvoorbeeld een schip van het samenstel aan de grond loopt en de andere schepen van het samenstel en de duwboot zich gemakkelijk van het gestrande schip kunnen losmaken, is er geen gemeenschappelijk gevaar tussen dat gestrande schip en andere leden van het samenstel ongeacht of de verbindingen daadwerkelijk zijn losgemaakt. Hetzelfde geldt wanneer alle boten vastlopen, maar de duwboot door zich los te koppelen zichzelf in veiligheid kan brengen. Zelfs wanneer de duwboot die mogelijkheid, wanneer zij bestaat, niet benut, maar onmiddellijk met het vlotbrengen van de gestrande schepen van het samenstel, begint, blijft de duwboot buiten de gemeenschap van die gestrande schepen. Er zal derhalve sprake zijn van één avarij-grosse voor alle of verscheidene delen van het samenstel in de zin van lid 2 van Regel XXV, telkens wanneer;

a) een gemeenschappelijk gevaar niet slechts één bak en zijn lading, doch alle of meerdere delen van het samenstel bedreigt, en

b) bovendien de maatregelen die zijn genomen de gemeenschappelijke redding van deze eenheden ten doel hebben.

Door een dergelijke regel evenwel is het beoogde doel nog niet bereikt. Immers al zijn de Avarij-Grosse Regels IVR in een contract opgenomen door de clause 'avarij-grosse zal worden geregeld overeenkomstig de Avarij-Grosse Regels IVR', dan nog is dit alleen van kracht tussen de contractpartijen. Alleen zij zijn onderling gebonden; derden kunnen daaraan geen rechten ontlenen, noch kunnen zij daardoor gebonden worden. Men kan zeggen dat de met betrekking tot vervoer van goederen in duwconvoeien bestaande contracten van tweeërlei aard zijn: het duwcontract tussen duwboot en bakken en de contracten gesloten met de ladingbelanghebbenden voor het vervoer van hun goederen, d.w.z. de cognossementen. Door in deze contracten een nieuwe Avarij-Grosse Regel in te voegen wordt die Regel van kracht tussen betrokken partijen, d.w.z. tussen de eigenaar van de duwboot en die eigenaren van de bakken enerzijds en tussen deze laatsten en de eigenaren van de in die bakken vervoerde goederen anderzijds. Niet tussen alle belanghebbende partijen bestaan echter dergelijke contractuele banden. Er is bijvoorbeeld geen rechtsband tussen de eigenaar van de duwboot en de eigenaren van de lading, evenmin tussen deze laatsten onderling of tussen de bakeigenaren onderling. Ook bestaat geen contractuele verhouding tussen de bakeigenaren enerzijds en de ladingeigenaren anderzijds. Als gevolg van dit ontbreken van de contractuele banden is het niet mogelijk het beoogde doel te bereiken door eenvoudig een nieuwe Avarij-Grosse Regel in een reeds bestaand contract in te lassen. Een rechtsband tussen de genoemde partijen zou men kunnen scheppen door een contract te maken waarin wordt bepaald dat, wanneer een gemeenschappelijk gevaar ontstaat en wanneer met het oog op de gemeenschappelijke redding uit dat gevaar maatregelen zijn genomen, die avarij-grosse-regeling toepassing vindt; dit contract zou men dan vóór het begin van de reis moeten laten ondertekenen, een ingewikkelde en moeizame procedure. Gelukkig kent de wet (d.w.z. alle wetten van de Rijnsoeverstaten) een eenvoudiger middel om hetzelfde doel te bereiken, namelijk de mogelijkheid in een overeenkomst tussen A en B een beding in te lassen ten gunste van C en ten laste van een van beide contractanten. Aldus kan C uit hoofde van dit beding, opgenomen in de overeenkomst tussen A en B - een overeenkomst waar hij overigens geheel buiten staat - zijn rechten tegen A of B geldend maken. In deze richting heeft men de oplossing gevonden. Men moet in ieder duwcontract en in ieder cognossement de bepaling invoegen dat in de vorenbedoelde omstandigheden (gemeenschappelijk gevaar en redding) de contractpartijen zich jegens hen die geen partij zijn, verbinden om in avarij-grosse bij te dragen. Het eenvoudigst is, deze bepaling in de Avarij-Grosse Regels IVR op te nemen en vervolgens deze Regels zelf in te voegen door middel van de reeds gebruikelijke clause: 'avarij-grosse zal worden geregeld overeenkomstig de Avarij-Grosse Regels IVR'. Men kan hiermee evenwel niet volstaan. Analoge toepassing van de Avarij-grosse Regels IVR op de rechtsverhouding tussen de verschillende belanghebbenden in een duwconvooi brengt enige, overigens gemakkelijk op te lossen, moeilijkheden mee. Voor de berekening van de dragende waarden en van de vergoedingen moet men duwboot tezamen met duwbakken gelijkstellen met 'het schip' en het geheel der lading met 'de lading' (Regel XXV lid 4).

Regel XXVI

Vervoermiddelen, Containers, Laadborden en Soortgelijk vervoergerei

1. Telkens wanneer in de voorgaande Regels sprake is van "lading" wordt daaronder tevens verstaan vervoermiddelen, containers, laadborden of soortgelijk vervoergerei, bestemd om goederen bijeen te brengen, onverschillig aan wie dit toebehoort.
2. In plaats van op de in de Regels VII en XII genoemde C.I.F.- waarde zullen vergoedingen en dragende waarden van het in het eerste lid genoemde vervoergerei gebaseerd worden op de werkelijke waarde daarvan op de laatste losdag van het schip of bij het einde van de reis, indien deze eindigt in een andere plaats dan de oorspronkelijke eindbestemming.
4. Ingeval een expertise, als bedoeld in Regel XIII lid 1 onder a, vervoergerei als genoemd in het eerste lid betreft, zijn zowel de belanghebbenden bij het schip als de belanghebbenden bij dit vervoergerei en bij de overige lading te verwittigen zodat zij aan de expertise kunnen deelnemen en gelden tevens de overige bepalingen van Regel XIII.

Vervoermiddelen, containers, laadborden en soortgelijk vervoergerei

1. Het vervoer van 'containers' heeft reeds een dergelijke omvang aangenomen, dat moeilijkheden te vrezen zijn bij de berekening van opgekomen verliezen of schaden en de vaststelling van dragende waarden. Twijfel of containers onder het begrip 'lading' vallen, zou kunnen rijzen, wanneer zij aan de eigenaar van het schip of de vervoerder toebehoren en teneinde aan deze twijfel een einde te maken, stelt de onderhavige Regel vast, dat 'containers' enz. aan wie zij ook toebehoren, bij de interpretatie van de Avarij-grosse regels als lading moeten worden beschouwd. Zij vormen als het ware een vierde belang naast schip, vracht en traditionele lading.
2. Wat hier voor 'containers' geldt, is evenzeer van belang voor ander soortgelijk laadgerei als pallets enz. De voorgestelde tekst is ontleend aan artikel 4 vijfde lid onder c van de zogenaamde Hague-Visbyrules (Nederlandse tekst: Bundel Transport p. 704; artikel 8.5.2.15, lid 3, Nieuw Burgerlijk Wetboek. Franse Tekst: Bundel Transport p. 708), wat het voordeel heeft dat van internationaal erkende regels wordt uitgegaan
3. Het vervoer van beladen vrachtauto's en opleggers op de zogenaamde 'Ro-Ro-schepen' vindt ook in de Rijnvaart ingang. Het is wenselijk vast te leggen dat ook op hen de in de Regels met betrekking tot lading gegeven bepalingen van toepassing zijn. uitgegaan.