
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CLNI/CONF (12) 4

16 juli 2012

Or : de de/fr/nl/en

Door de CCR georganiseerde Diplomatieke Conferentie
voor de goedkeuring van het Herziene Verdrag van Straatsburg
inzake de beperking van aansprakelijkheid van
scheepseigenaren (CLNI)
(Straatsburg, 25- 27 september 2012)

**Voorstellen en opmerkingen met betrekking tot de ontwerptekst voor het Herziene
Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid van
Scheepseigenaren
(CLNI 2012)**

Mededeling van de IVR

De in de IVR vertegenwoordigde bedrijfstakken steunen het voornemen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) om een nieuwe overeenkomst over de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart, CLNI, tot stand te brengen, zodat het toepassingsgebied van dit verdrag kan worden uitgebreid. Een uniforme regeling voor de beperking van de aansprakelijkheid verhoogt de rechtszekerheid en daardoor de verzekerbaarheid in combinatie met een adequate verzekeringsdekking. Dit laatste houdt echter in dat de aansprakelijkheidsgrenzen van het Verdrag worden verhoogd, waarbij rekening dient te worden gehouden met de bijzondere criteria van het bedrijfsleven.

Met betrekking tot de laatste versie van het ontwerpdocument, CLNI/EG (12) 8 van 21 mei 2012, stellen wij de Diplomatieke Conferentie de volgende wijzigingen voor.

Deze wijzigingsvoorstellen worden gesteund door de VBW (“Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.”).

Artikel 1 – Personen die gerechtigd zijn, hun aansprakelijkheid te beperken, definities

Om een zo ruim mogelijk toepassingsgebied van het CLNI ter bescherming van scheepseigenaren en ter vermijding van lacunes te waarborgen, zou artikel 1, tweede lid, onder b) en e) als volgt moeten worden aangevuld.

Artikel 1

Personen die gerechtigd zijn, hun aansprakelijkheid te beperken, definities

(1) Scheepseigenaren en hulpverleners, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.

(2) De uitdrukking

..

b) "schip" betekent een voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikt binnenschip en omvat mede voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikte draagvleugelboten, kleine vaartuigen en veerponten, maar niet luchtkussenvoertuigen. Een schip is een binnenschip zoals bedoeld in dit Verdrag, wanneer het voor de vaart op binnenwateren of meren bestemd is of voornamelijk daarvoor gebruikt wordt. Met schepen worden gelijkgesteld baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard;

..

e) „waterweg“ betekent een bevaarbaar binnenwater, met inbegrip van meren en kustwateren.

....

Artikel 6 – Algemene aansprakelijkheidsgrenzen

In het licht van de al eerder, in onze eerste reactie naar voren gebrachte argumenten (CLNI/EG (11) 4), pleit de IVR voor een verhoging van de oorspronkelijke bedragen in artikel 6, eerste lid, letter a) met maximaal 50%.

Artikel 6

Algemene aansprakelijkheidsgrenzen

1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in de artikelen 7 en 8, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

a) met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel:

- (i) voor een schip, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 300 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1 400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
- (ii) voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 400 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1050 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
- (iii) voor een duw- of sleepboot, 1050 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
- (iv) voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt het overeenkomstig onderdeel (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 150 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;

- (v) voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt het overeenkomstig de onderdelen (i), (ii) of (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 150 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;
- (vi) voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal in de zin van artikel 1, tweede lid, letter b), tweede volzin, hun waarde op het tijdstip van het voorval;

Artikel 7 – Aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit in verbinding met artikel 18, eerste lid, letter b) - voorbehouden

In het kader van de invoering van een specifieke regeling voor vorderingen wegens schade die uit het vervoer van schadelijke stoffen voortvloeit, druist het a priori in tegen het streven om tot harmonisatie te komen, wanneer het mogelijk gemaakt wordt, een voorbehoud te maken zodat landen hogere nationale aansprakelijkheidsbedragen kunnen invoeren, te meer omdat voor de aansprakelijkheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen de algemene aansprakelijkheidsgrenzen van artikel 6 al verdubbeld zijn.

Daarom pleiten wij voor de schrapping van artikel 18, eerste lid, letter b).

Artikel 18

Voorbehouden

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en op elk later tijdstip zich het recht voorbehouden de toepassing van de regels van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van:

- a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
- ~~b) vorderingen bedoeld in artikel 7, voor zover daarop een internationaal verdrag of nationale regelgeving van toepassing is die beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in dit Verdrag voorzien, vaststelt.~~
- c) vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e);
- d) lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens.

2. Een Staat die van de in het eerste lid, letter b) voorziene mogelijkheid gebruik maakt, moet de depositaris in kennis stellen van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen of hem mededelen dat dergelijke aansprakelijkheidsgrenzen niet bestaan.

3. De voorbehouden waarvan op het tijdstip van ondertekening kennis wordt gegeven, moeten worden bevestigd bij de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.

4. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag, kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving of op een in de kennisgeving genoemde latere datum.

5. Andere voorbehouden dan voorzien in dit Verdrag zijn niet toelaatbaar.

Artikel 8 – Aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen van passagiers

Op grond van artikel 7 geldt voor de scheepseigenaar voor vorderingen van passagiers in vergelijking met het huidige CLNI een wezenlijk hogere aansprakelijkheidsgrens. Om de belangen van de slachtoffers en gedupeerden te waarborgen, wordt de in het eerste lid voorgestelde verhoging van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaren tot een bedrag van 175.000 STR – hetgeen overeenkomt met het bedrag dat voorzien is in het LLMC van 1996, als acceptabel gezien.

Afgezien daarvan wordt echter met betrekking tot de in a) tot en met c) voorgestelde **algemene aansprakelijkheidsgrenzen** vanwege de al eerder genoemde redenen van de verzekeraarbaarheid en het waarborgen van de bescherming van slachtoffers voor een **adequate verhoging** gepleit.

Om deze reden pleiten wij voor het behoud van adequate algemene aansprakelijkheidsgrenzen in analogie aan het bestaande verdrag.

Artikel 8

Aansprakelijkheidsgrens voor vorderingen van passagiers

1. Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, belooft de aansprakelijkheidsgrens een bedrag van 100 000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met

- a) het aantal passagiers dat het schip volgens zijn veiligheidscertificaat gerechtigd is te vervoeren, of,
- b) het daadwerkelijke aantal passagiers dat op het moment van de gebeurtenis werd vervoerd wanneer het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven is.

Deze aansprakelijkheidsgrens kan niet lager zijn dan 2 000 000 rekeneenheden.

(2)

- a) voor schepen met een toegelaten aantal passagiers tot **100 personen, 8 miljoen** rekeneenheden;
- b) voor schepen met een toegelaten aantal passagiers tot **180 personen, 12 miljoen** rekeneenheden;
- c) voor schepen met een toegelaten aantal passagiers van meer dan **180 personen, 20 miljoen** rekeneenheden.

Artikel 17 – Inwerkingtreding

Artikel 17 heeft tot doel te voorkomen dat er twee overeenkomsten voor de aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart tegelijkertijd van kracht zouden zijn. Met de huidige formulering loopt men het risico dat het huidige verdrag wordt opgezegd en buiten werking treedt, voordat de nieuwe overeenkomst in werking is getreden. Daarom wordt in het tweede lid een aanvulling voorgesteld.

Artikel 17 Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop vier Staten hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd, of op de datum waarop het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI) niet meer in werking is, waarbij de laatste gebeurtenis maatgevend is.

2. Een Staat die het onderhavige Verdrag bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of tot het Verdrag toetreedt en Partij is bij het CLNI moet het CLNI opzeggen **met ingang op de datum van inwerkingtreding zoals bedoeld in het eerste lid.**

Artikel 18 - Voorbehouden

Zie daartoe eveneens de opmerkingen bij artikel 7: **schrapping van het eerste lid, letter b).**

Artikel 21 – Conferentie ter verhoging van de bedragen

Artikel 20 over de wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen is nieuw en werd geformuleerd in analogie met het Verdrag van Montreal. Het biedt de mogelijkheid voor de herziening van de bedragen een vereenvoudigde procedure te volgen. Daardoor is een inflatieaanpassing gewaarborgd en is artikel 21 verder overbodig. De IVR pleit daarom voor schrapping van art. 21.

IVR en VBW verzoeken de regeringsdelegaties vriendelijk om in het kader van de goedkeuring van de ontwerptekst tijdens de Diplomatieke Conferentie in september 2012 met deze voorstellen rekening te houden.

29 juni 2012