



Ref.: CC/CP (12) 09

**De Diplomatieke Conferentie bijeengeroepen door de CCR
sluit het Verdrag van Straatsburg van 2012
inzake de beperking van aansprakelijkheid
in de binnenvaart
(CLNI 2012)**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 27 september 2012 een diplomatieke conferentie bijeengeroepen voor de herziening van het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI). Deze conferentie heeft het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) gesloten.

Deze herziening beoogt de verbetering van de juridische bescherming van de internationale binnenvaart en de uitkering van een adequate vergoeding aan de benadeelde partijen.

Het CLNI 2012:

- **voorziet de uitbreiding tot andere belangrijke vaarwegen – met name de Donau, Elbe, Oder en Sava – van de aansprakelijkheidsbeperkingen in de binnenvaart, die momenteel praktisch alleen van toepassing zijn op de Rijn en nevenvaarwegen,**
- **verhoogt de aansprakelijkheidsgrenzen en versterkt op deze wijze met name de bescherming van de passagiers in de passagiersvaart.**

Context

De diplomatieke conferentie is gehouden op initiatief van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. De vertegenwoordigers van 13 landen hebben aan deze conferentie deelgenomen, waaronder niet alleen de Rijn- en Moezelstaten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland), maar ook Bulgarije, Oostenrijk, Polen, Servië en Slowakije. Hongarije en Tsjechische Republiek hebben als waarnemers aan de werkzaamheden deelgenomen, net als meerdere internationale non-gouvernementele organisaties die de belangen vertegenwoordigen van de binnenvaart, de sociale partners (ETF, EBU), de verzekeraars (IVR) of het bedrijfsleven (UECC). De diplomatieke conferentie werd voorgezeten door mevrouw Dr. Beate Czerwenka (Duitsland).

Presentatie van het Verdrag van Straatsburg van 2012

Het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) is in navolging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (LLMC) tot stand gekomen. Het Verdrag stelt de scheepseigenaren en hulpverleners in staat hun aansprakelijkheid te beperken door een fonds te vormen, waarvan de hoogte door het CLNI wordt bepaald. Het ingelegde bedrag vormt de maximale vergoeding die van de eigenaar geëist kan worden voor de totale schade ten gevolge van een scheepvaartongeluk, voor zover deze schade niet door een persoonlijke fout van de eigenaar is veroorzaakt. Het bedrag in het fonds is hoog en de verschuldigde vergoeding door de eigenaar wordt alleen beperkt bij omvangrijke schadegevallen. Dit mechanisme maakt een betere inschatting van de omvang van de aansprakelijkheid mogelijk en helpt de verzekeraars producten aan te bieden die zijn aangepast aan de specifieke risico's en markt van de binnenvaartsector, zonder dat deze garanties een excessieve last voor het bedrijfsleven vormen.

Het oorspronkelijke CLNI – dat in 1988 is aangenomen en in 1997 in werking is getreden – stond alleen open voor de oeverstaten van de Rijn en de Moezel, met vergelijkbare juridische tradities. In 2007 hebben de staten bij het CLNI besloten een herziening voor dit Verdrag in gang te zetten, met de tweeledige doelstelling om het Verdrag voor andere landen open te stellen en om de aansprakelijkheidsgrenzen, die meer dan twintig jaar geleden waren overeengekomen, te verhogen.

1. Openstelling voor alle geïnteresseerde staten

Het herziene CLNI staat voor alle geïnteresseerde staten open en zal op termijn niet langer alleen van toepassing zijn op de Rijn en de Moezel, maar tot alle belangrijke Europese vaarwegen worden uitgebreid, waaronder met name de Donau, Elbe, Oder en Sava. Alleen vaarwegen zonder belang voor het internationale vervoer zullen door de verdragsluitende staten van het toepassingsgebied van het Verdrag kunnen worden uitgesloten.

2. Sterk verhoogde aansprakelijkheidsbedragen

Een tweede zwaartepunt van het overleg was de herziening van de aansprakelijkheidsgrenzen, met name in het licht van de inflatie en de aangenomen verhogingen in de zeevaart. De globale aansprakelijkheidsbedragen in het Verdrag zijn verhoogd, met name voor de schade die door de passagiers wordt geleden. De algemene grenzen zijn verdubbeld, met een minimum van 400.000 SDR voor vorderingen met betrekking tot overlijden of letsel en van 200.000 SDR voor alle andere vorderingen.

Het nieuwe Verdrag roept bovendien een specifieke grens in het leven voor de vergoeding van schade veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze grens is het dubbele van de algemene beperkingen, met een minimum van 10 miljoen SDR, zowel voor de vorderingen met betrekking tot overlijden of letsel als voor de andere vorderingen. Het vergoedingsfonds voor het geleden nadeel door passagiers belooft een bedrag van 100.000 SDR vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip mag vervoeren of – voor zover het toegestane aantal passagiers niet is voorgeschreven – het aantal passagiers dat daadwerkelijk werd vervoerd op het moment van het voorval. Dit bedrag mag in geen geval onder 200.000 SDR liggen. De Special Drawing Rights (SDR) of

bijzondere trekkingsrechten zijn een rekeneenheid die wordt vastgesteld door het Internationale Monetaire Fonds, waarvan de tegenwaarde in euro dagelijks op de website van het IMF wordt aangegeven (<http://www.imf.org>).

Het Verdrag wordt neergelegd bij de secretaris-generaal van de CCR en staat ter ondertekening door alle staten open van 27 september 2012 tot 26 september 2014 op de zetel van de CCR. Drie staten (België, Frankrijk en Luxemburg) hebben het Verdrag reeds ondertekend in het kader van de diplomatieke conferentie.

De aanvaarding van het Verdrag van Straatsburg van 2012 wordt begroet door alle partijen, die zich in de vijf laatste jaren voor dit project hebben ingezet. De CCR verheugt zich over de implicatie van alle deelnemers van de conferentie, die een wezenlijke bijdrage aan de werkzaamheden hebben geleverd door de verrijkende uitwisseling van gezichtspunten en ervaringen. De secretaris-generaal van de CCR is opnieuw aangewezen als depositaris van het Verdrag van Straatsburg van 2012. Voor de inwerkingtreding is de ratificatie door ten minste vier staten noodzakelijk, terwijl het Verdrag van Straatsburg van 1988 daarbij dan buiten werking treedt.

De CCR in het kort (www.ccr-zkr.org)

De Centrale Commissie is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de Rijnvaart. De CCR heeft bevoegdheden op technisch, juridisch, economisch en ecologisch gebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn en bestrijken momenteel een groot deel van de Europese vaarwegen.

Contact

Secretariaat van de CCR

Cécile Tournaye, hoofdadministratrice voor juridische vraagstukken

Tel.: +33 (0)3 88 52 52 74 / C.Tournaye@ccr-zkr.org