

DE BEPERKING VAN DE AANSPRAKELIJKHEID IN DE BINNENVAART ¹.

Recente ontwikkelingen en herziening van het Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI²)

Mr T.K. Hacksteiner
Secretaris Generaal IVR en EBU

Op 27 september 2012 werd de slotakte ter goedkeuring van het **Verdrag van Staatsburg van 2012 inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI 2012)** ondertekend.

Aan de Diplomatieke Conferentie ter goedkeuring van het verdrag, die van 25 tot en met 27 September onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg plaats vond, namen vertegenwoordigers van 13 landen³ en van diverse erkende internationale organisaties, waaronder IVR en EBU, deel.

Het gewijzigde verdrag kwam na meerdere jaren van onderhandeling tot stand en breidt het toepassingsgebied van het huidige verdrag van 1988, dat beperkt is tot Rijn en Moezel, uit. Tevens worden in het nieuwe verdrag de aansprakelijkheidslimieten verhoogd en specifieke aansprakelijkheidsbedragen voor vorderingen wegens schade voortvloeiend uit het transport van schadelijke stoffen ingevoerd.

1. Inleiding

Beperking van de aansprakelijkheid is een van de karakteristieken van het vervoerrecht. Het betreft daarbij de mogelijkheid die aan een vervoerder bij verdrag of nationale wet wordt toegekend om zijn aansprakelijkheid voor een bepaalde gebeurtenis te beperken. Dit particularisme van het vervoerrecht is gebaseerd op de beheersbaarheid van de risico's van de vervoerder ten opzichte van mogelijke contractuele en buitencontractuele vorderingen. Het instituut van de beperking van de aansprakelijkheid stamt oorspronkelijk uit het zeerecht op grond waarvan de eigenaar van een schip in beginsel niet verder aansprakelijk was dan hij in zijn scheepsonderneming had gestoken, het zogenaamde "fortune de mer" beginsel. Daarop zijn de latere globale beperkingen van de aansprakelijkheid in de vervoerverdragen gebaseerd⁴. Vervoer als belangrijke motor voor de economische ontwikkeling op internationaal niveau heeft belang bij afgebakende risico's van deze economische activiteit hetgeen naast de mogelijkheid tot beperking van de aansprakelijkheid in de contractuele relatie tussen afzender en vervoerder heeft geleid tot de ontwikkeling van beperkingsverdragen waarmee tevens aanspraken van derden kunnen worden beperkt. Nauw daarmee verbonden is het vraagstuk van de verzekeraarbaarheid van het risico van de vervoerder.

Alle vervoermodaliteiten kennen een beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder ten opzichte van zijn contractuele wederpartij die is gebaseerd op een internationaal verdrag.⁵ Zee- en

¹ Dit is een bewerking van mijn bijdrage verschenen in *Verbindend recht, Liber amicorum K.F. Haak*, Deventer, Kluwer 2012, pag. 257 ev. Genoemde bijdrage was gebaseerd op het ontwerp CLNI verdrag van maart 2012. De onderhandelingen tijdens de Diplomatieke Conferentie met de ondertekening van de slotakte waarmee het CLNI Verdrag 2012 is goedgekeurd leidden tot enkele wijzigingen van de tekst in de versie van maart, reden waarom voor publicatie van de op enkele onderdelen gewijzigde bijdrage is besloten.

² Naar haar Franse titel gehanteerde afkorting van "Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure".

³ België, Bulgarije, Duitsland, Luxemburg, Frankrijk, Hongarije, Nederland, Oostenrijk, Polen, Servië, Slowakije, Tsjechië en Zwitserland. Met uitzondering van Hongarije en Tsjechië ondertekenden alle aanwezige landen de slotakte. België, Frankrijk en Luxemburg ondertekenden tevens het verdrag.

⁴ R. Cleton, *Hoofddlijnen van het Vervoerrecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, pag. 309.

⁵ Vgl. Hague Visby Rules (International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading) van 23 februari 1968, Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) van 19 mei 1956, Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 en uniforme regelingen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) als bijlage bij COTIF, Verdrag van Warschau (Verdrag tot het brengen van eenheid en eenige

binnenvaart kennen daarnaast tevens een separaat verdrag dat de beperking van de aansprakelijkheid regelt op grond waarvan de scheepseigenaar vorderingen (contractueel en buitencontractueel) voor het vervoer van goederen en passagiers kan beperken. Pogingen om een uniforme regeling inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart tot stand te laten komen dateren uit de jaren zeventig van de vorige eeuw. Deze resulteerden in het Verdrag van Genève (CLN) dat op 1 maart 1973 onder auspiciën van het Inland Transport Committee van de Economische Commissie van Europa van de Verenigde Naties tot stand kwam echter nooit in werking is getreden.⁶ Dit verdrag was voor een belangrijk deel gebaseerd op het Verdrag van Brussel van 1957, dat de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen regelt, later opgevolgd door het in 1976 in London tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (afgekort naar de Engelse benaming "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims" als LLMC verdrag). Het laatstgenoemde verdrag heeft de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), zijnde België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland aangespoord om een vergelijkbare regeling voor de binnenvaart in het leven te roepen om daarmee mogelijke concurrentievervalsingen tussen zee- en binnenvaart op grond van de talrijke vigerende nationale regelingen te elimineren⁷. Onder auspiciën van de CCR is op 4 November 1988 het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) ondertekend en op 1 september 1997 in werking getreden. Het verdrag is door vier landen geratificeerd.⁸

Mede gezien de ontwikkelingen in de andere vervoerrechtsgebieden en de gedateerdheid van diverse bepalingen werd een herziening van het CLNI verdrag noodzakelijk geacht. In deze bijdrage zal ik ingaan op de aanleiding voor de herziening van het bestaande verdrag en een beschrijving van de belangrijkste wijzigingen van het nieuwe verdrag ten opzichte van het huidige CLNI verdrag.

2. Aanleiding tot herziening van het CLNI verdrag 1988

Drie redenen waren maatgevend voor de herziening van het CLNI verdrag, zijnde het regionaal beperkte toepassingsgebied, Europees rechtelijke ontwikkelingen en de inmiddels te laag geachte globale aansprakelijkheidslimieten.

Het regionaal beperkte toepassingsgebied

Het CLNI verdrag heeft een beperkt regionaal toepassingsgebied. Op grond van artikel 15 lid 1 vindt het slechts toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip of van een hulpverlener, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen het schip op een waterweg heeft gevaren die onderworpen is aan het regime van de Herziene Rijnvaartakte⁹ of aan dat van het Moezelverdrag¹⁰. Artikel 16 lid 3 voorziet in de mogelijkheid om andere dan de in artikel 15 bedoelde Staten, die een rechtstreekse vaarverbinding hebben met de in artikel 15, eerste lid genoemde waterwegen, bij een eenstemmig genomen besluit van de Staten voor wie dit Verdrag in werking is getreden, tot toetreding uit te nodigen. Gezien de gevoelde wenselijkheid van een bredere toepassing van dit verdrag nam de CCR in 1997 een resolutie aan – hetgeen overigens niet een formeel besluit conform artikel 16 lid 3 is - waarna alle Donaustaten en andere met de Rijn- en Moezel op enigerlei wijze verbonden Staten overeenkomstig

bepalingen inzake het internationale luchtvervoer) van 12 oktober 1929 en Verdrag van Montreal voor het internationale luchtvervoer van 28 Mei 1999, Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) van 22 juni 2001,

⁶ Het verdrag is ondertekend door Duitsland en Zwitserland en geratificeerd door de Russische Federatie.

⁷ B. Czerwenka, Globale Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt – Empfiehlt sich eine Revision der CLNI?, *TransportRecht* 4-2005, April 2009.

⁸ Conform artikel 17 was voor de inwerkingtreding ratificatie van 3 verdragspartijen nodig. Het verdrag is geratificeerd door Luxemburg (5.7.1993), Nederland (16.04.1997), Zwitserland (21.05.1997) en Duitsland (09.03.1999).

⁹ Verdrag van Mannheim van 17 oktober 1868, Stb. 1869, 75

¹⁰ Verdrag van 27 oktober 1956 betreffende de bevaarbaarmaking van de Moezel gesloten tussen Frankrijk, Duitsland en Luxemburg.

artikel 16 werden uitgenodigd om over een toetreding te onderhandelen. De hiervoor uitgenodigde Staten pleitten echter voor een algehele herziening van het verdrag in plaats van uitsluitend toetreding tot een regionaal beperkt verdrag met beperkte rechten voor de niet oorspronkelijke Verdragsstaten¹¹. Dit markeerde het begin van het onderhandelingsproces dat met de ondertekening van de slotakte van de Diplomatieke Conferentie ter goedkeuring van het CLNI Verdrag 2012 is afgesloten.

Europees rechtelijke ontwikkelingen

In het recente verleden nam de Europese Commissie diverse initiatieven om de rechten van passagiers te versterken. Voorbeelden hiervan zijn Verordening (EG) nr. 889/2002, bedoeld om de aansprakelijkheidsregels voor vervoer van passagiers en hun bagage uit het luchtrechtelijke Verdrag van Montreal van toepassing te laten verklaren binnen de Europese Unie, en Verordening (EG) nr. 1371/2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

In 2006 werd vervolgens door de Europese Commissie een verordening voor de aansprakelijkheid bij ongevallen met passagiers op zee en in de binnenvaart – COM 2005/592 – voorgesteld. Deze had onder meer tot doel zee- en binnenvaart te onderwerpen aan het aansprakelijkheidsregime van het voor de zeevaart bestaande Protocol uit 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974. Het Protocol uit 2002 voorziet in een risicoaansprakelijkheid van de personenvervoerder verbonden met hoge aansprakelijkheidslimieten en een directe actie jegens de verzekeraar in geval van claims. De binnenvaartsector heeft zich met een beroep op zijn hoge veiligheidsniveau en daardoor ontbreken van een noodzaak tot introductie van een aanzienlijk zwaarder aansprakelijkheidsregime en hogere limieten succesvol tegen deze verordening verzet daarbij verwijzend naar de inmiddels in gang gezette onderhandelingen tot aanpassing van het CLNI verdrag. Het commissievoorstel werd uiteindelijk door zowel het Europees Parlement als ook de Raad ten aanzien van de toepasselijkheid voor de binnenvaart verworpen. De tot stand gekomen Verordening (EG) nr. 392/2009 is derhalve slechts van toepassing op de zeevaart. Uit de ontwikkelingen op Europees vlak, waar in toenemende mate uniforme verdragen die in diverse modaliteiten van het vervoer van toepassing zijn, in Europees recht worden opgenomen, blijkt inmiddels dat het beginsel van de aansprakelijkheidsbeperking, waar het voor de goederenvervoerder in de internationale handel nog onverkort wordt aanvaard, in het personenvervoer onder toenemende politieke en maatschappelijke druk komt te staan. Deze ontwikkelingen, ondersteund door jurisprudentie, duiden erop dat de rechtvaardigingsgronden voor dit particularisme in het personenvervoer niet langer onverkort worden geaccepteerd¹².

Tegen deze achtergrond worden (te) lage aansprakelijkheidslimieten die niet voorzien in voldoende schadecompensatie niet langer als acceptabel beschouwd. Deze ontwikkelingen, die reeds hebben geleid tot de aanzienlijke verzwaring van het aansprakelijkheidsregime en verhoging van de aansprakelijkheidslimieten in bepaalde sectoren, moeten worden beschouwd tegen de achtergrond van het consumenten beschermingsrecht.

De globale aansprakelijkheidslimieten

Het CLNI verdrag van 1988 is in nauwe aansluiting tot het zeerechtelijke beperkingsverdrag van Londen van 1976 (LLMC verdrag) tot stand gekomen. Het kent aanpassingen ten opzichte van het Verdrag van Londen waar deze in verband met de bijzondere aspecten van de binnenvaart noodzakelijk waren. Deze hebben met name betrekking op de wijze van berekening van de limitatiefondsen. De aansprakelijkheidslimieten zijn in het CLNI verdrag van 1988 echter van begin af

¹¹ B.v. wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen conform art. 20 lid 4 CLNI, vgl. B. Czerwenka, a.w.

¹² Zie onder meer in K.F. Haak, *De exceptie van de redelijkheid en billijkheid in het personenvervoer*, Boom Juridische Uitgevers, 2005; K.F. Haak en S.D. Lindenbergh, *Personenschade van de reiziger in Europees perspectief: Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van het internationaal personenvervoer*, Den Haag: Boom Juridische Uitgevers, 2007; K.F. Haak, *Rechtliche Entwicklungen im Bereich der internationalen Personenbeförderung*, *TransportRecht* 4-2009, pag. 162 ev; K.F. Haak, *De rol van het Europese Hof van Justitie in het passagiersvervoer door de lucht*, *TPR* 2010-2, pag. 493-528.

aan op een betrekkelijk hoger niveau vastgesteld¹³. Mede op grond van de aangehaalde ontwikkelingen en initiatieven op Europees rechtelijk terrein en een tussentijdse aanpassing van de aansprakelijkheidslimieten in het LLMC verdrag, waarvoor in 1996 een aanvullend protocol werd aangenomen en in 2004 in werking trad¹⁴, werd een verhoging van de limieten in het CLNI verdrag van 1988 eveneens als noodzakelijk beschouwd.

De aangehaalde ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat de Verdragsluitende staten van het huidige CLNI verdrag na eerdere pogingen om Oost-Europese landen toe te laten treden in 2006 besloten om onderhandelingen over een aanvullend protocol te starten¹⁵. Tijdens de onderhandelingen onder auspiciën van de CCR werd gaandeweg een nieuwe aanpak gekozen en werd uiteindelijk aan een nieuw verdrag ter vervanging van het bestaande gewerkt met als beoogde inzet de uitbreiding van het toepassingsgebied en een aanpassing van de huidige aansprakelijkheidsgrenzen. Tevens is rekening gehouden met de in de tussentijd in werking getreden "Rome I"¹⁶ en "Rome II"¹⁷ verordeningen om een eventueel conflict hiermee te vermijden.

2. Het Verdrag van Staatsburg van 2012 inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI 2012) en belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het huidige CLNI verdrag

In een nieuwe preambule erkennen de Staten die Partij zullen zijn bij dit Verdrag de wenselijkheid om eenvormige regels vast te stellen voor de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart voor alle binnenwateren en overwegen dat modernisering van het Verdrag van Straatsburg van 1988 wenselijk is. Navolgend zullen in het kort de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het laatstgenoemde verdrag worden besproken.

Beroepsvaart versus sport- en pleziervaart

Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken (artikel 1) zijn eigenaren en hulpverleners van binnenschepen die bedrijfsmatig worden ingezet. Daaronder vallen tevens veerponten. Het verdrag ziet uitsluitend op beroeps- en bedrijfsmatige binnenvaart. Dientengevolge vallen sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart buiten het toepassingsgebied van het herziene verdrag. Dit wordt naast de bepalingen en definities in artikel 1 expressis verbis in artikel 3 lid e) tot uitdrukking gebracht. Daarmee wordt gestipuleerd dat het beginsel van de beperking van de aansprakelijkheid - zoals in de inleiding aangehaald - een particularisme van het goederen- en personenvervoer ter afbakening van beroeps- en bedrijfsmatige risico's is waarop zich de sport- en pleziervaart onder dit verdrag niet kan beroepen. Dit werd weliswaar ook al in het bestaande verdrag onderkend, echter moest daarin een voorbehoud conform artikel 18 lid d) worden aangetekend om sport- en pleziervaart van het toepassingsgebied uit te sluiten. Een dergelijk voorbehoud werd door drie van de vier Verdragstaten aangetekend, hetgeen tot een omkering van de formulering in het herziene ontwerp heeft geleid. Deze uitsluiting laat overigens andersluidende nationale regelingen onverlet.

Aansprakelijkheidsgrenzen

Zoals reeds aangehaald staan de huidige aansprakelijkheidsgrenzen onder druk. Dit geldt met name op het gebied van het personenvervoer. Het bestaande verdrag is bijna 30 jaar geleden tot stand gekomen en sindsdien niet meer gewijzigd. Om de aansprakelijkheidsgrenzen in lijn te brengen met vergelijkbare verdragen, met name in het zeerecht, werd in beginsel gestreefd naar een

¹³ Dit was vooral te wijten aan de Duitse invloed. Zie hierover R. Cleton, *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, W.E.J. Tjeenk Willink, Tweede druk 1998.

¹⁴ Het Protocol van 1996 is op 23 maart 2011 voor Nederland in werking getreden (Wet 7 oktober 2010, Stb. 201, 782)

¹⁵ Zie hierover: Cécile Tournaye, Revision of the CLNI, *TransportRecht* 4-2009, pag. 156

¹⁶ Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I)

¹⁷ Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (Rome II)

inflatiecorrectie en algemene verhoging van de huidige limieten (artikel 6), alsmede naar specifieke aanpassingen op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen (nieuw ingevoegd artikel 7) en het personenvervoer (artikel 8). Tevens wordt een nieuw mechanisme voor de wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen (artikel 20) geïntroduceerd.

nieuwe algemene aansprakelijkheidsgrenzen voor de beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 6 CLNI

In het nieuwe verdrag worden de algemene aansprakelijkheidsgrenzen zoals voorzien in artikel 6 met 100% verhoogd. Daarvan dienen 50% ter compensatie van de inflatie sinds de totstandkoming van het verdrag. Daarboven zou naar een aanpassing aan de zeerechtelijke limieten van het 1996 Protocol bij het LLMC verdrag worden gestreefd.

nieuw artikel 7 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Pas in het voorjaar van 2011 werd een nieuw artikel voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit ingevoerd. In het huidige verdrag vallen claims voor vorderingen wegens schade die uit het transport van gevaarlijke stoffen voortvloeien onder de algemene regeling van artikel 6 met dien verstande dat elke Staat overeenkomstig artikel 18 lid 1.b) zich het recht kan voorbehouden de toepassing van de regels van het verdrag uit te sluiten ten aanzien van dergelijke vorderingen mits hiervoor hogere nationale aansprakelijkheidsgrenzen zijn vastgesteld of deze op grond van een internationaal verdrag zijn uitgesloten. De voorgestelde nieuwe regeling is niet in de laatste plaats ingegeven door een ongeval van een tankschip met als gevolg een langdurige blokkade van de Rijn in januari 2011. Dit ongeval heeft de onderhandelende staten mede doen besluiten om voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een aparte regeling te introduceren. Daarnaast is ook omwille van uniformiteit voor de invoering van dit artikel gekozen aangezien onder het huidige CLNI verdrag de verdragstaten in artikel 18 lid 1 b) de mogelijkheid wordt geboden om vorderingen voor schade veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen uit te sluiten van het toepassingsgebied van het verdrag of daarvoor nationaal hogere limieten vast te leggen. Duitsland en Nederland hebben van dit voorbehoud gebruik gemaakt en hiervoor nationaal drievoudige respectievelijk dubbele limieten ingevoerd¹⁸. In afwijking van artikel 6 worden de aansprakelijkheidsgrenzen van een schip dat gevaarlijke stoffen vervoert voor vorderingen wegens schade die direct of indirect veroorzaakt is door de gevaarlijke aard van deze stoffen verdubbeld met een minimum van 10 miljoen rekeneenheden.

Verwacht had mogen worden dat met het gemotiveerde unificatiestreven voor de nieuw geïntroduceerde specifieke regeling voor dit vervoer het voorbehoud in artikel 18 zou komen te vervallen, quod non, waardoor aan verdragstaten alsnog de mogelijkheid wordt geboden om hiervan af te wijken (artikel 18 lid 1b). Een daarvoor nog voor de Diplomatieke Conferentie door de IVR ingediend amendementsvoorstel werd helaas door de meerderheid van de onderhandelende delegaties afgewezen.

nieuwe aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen van passagiers (artikel 8)

Over deze regeling werd uitvoerig en controversieel gediscussieerd. De werkgroep van de CCR stonden bij de wijziging van deze bepaling de limieten van het aanvullende protocol van 1996 bij het LLMC verdrag voor ogen, zijnde 175 000 rekeneenheden.¹⁹ Ten aanzien van de absolute limieten, waarvoor in het huidige verdrag 3 miljoen, 6 miljoen en 12 miljoen rekeneenheden gelden voor schepen met een toegestane capaciteit van respectievelijk maximaal 100, 180 en meer dan 180 passagiers, stonden diverse opties ter discussie. In alle gevallen zouden de Verdragssluitende Staten net als voor het vervoer van gevaarlijke stoffen onverkort de mogelijkheid hebben om een voorbehoud uit te kunnen oefenen. De onderhandelingen resulteerden in een compromis dat voorziet in een limiet van 100.000 rekeneenheden vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te

¹⁸ Zie Art. 8:1065 BW jo. KB 29.11.1996 en Par. 5h BinSChG

¹⁹ Het bijzondere trekkingsrecht, zoals omschreven door het Internationale Monetaire Fonds.

vervoeren met een ondergrens van 2 miljoen rekeneenheden. Tevens is besloten tot het afschaffen van de bestaande absolute limieten. In verband met het loslaten van de absolute limieten wordt echter afgezien van de voorbehoudsmogelijkheid zoals deze bestaat in het huidige verdrag onder artikel 18 lid 2.

De artikelen betreffende de vorming en verdeling van het fonds alsmede de gevolgen van de vorming van het fonds (artt. 12, 13 en 14) zijn nagenoeg ongewijzigd gebleven. Met een beroep op de Brussel I Verordening²⁰ en daarmee verband houdende rechtspraak op grond waarvan een beslissing van een nationale rechter, dat een schuldenaar gerechtigd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid, in de andere lidstaat dient te worden erkend²¹, wordt verdedigbaar dat de kanaliserende werking van het beperkingsfonds wordt verhoogd.

Artikel 14 van het huidige verdrag dat de toepasselijke wet aangeeft is als "conflict of law" regel in de zin van de Rome I en Rome II Verordeningen geschrapt.

Toepassingsgebied van het CLNI

Om aan één van de primaire doelstellingen van de verdragswijziging tegemoet te komen voorziet het gewijzigde artikel 15 in een breed toepassingsgebied. Echter wilden de onderhandelende delegaties ook tegemoet komen aan de wens van bepaalde staten om het verdrag niet op alle (kleine) nationale vaarwegen van toepassing te laten verklaren. Dit is vooral een eis van landen die in hun nationale wetgeving geen beperking van aansprakelijkheid kennen. Daarom is in het nieuwe verdrag gekozen voor een breed toepassingsgebied in combinatie met de mogelijke uitsluiting van bepaalde vaarwegen die niet van belang zijn voor het internationale vervoer. Het gewijzigde artikel 15 verklaart het verdrag van toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar of van een hulpverlener, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen

- het schip op een waterweg voer die op het grondgebied van een Staat die Partij is bij het Verdrag gelegen is,
- hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van een dergelijk schip, of
- een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van zulk schip vlot gebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is.

Elke Staat kan verklaren dat dit Verdrag niet van toepassing is indien op het moment van de gebeurtenis waaruit de vorderingen voortkomen, de in het eerste lid genoemde waterweg, een waterweg is die gelegen is binnen zijn grondgebied en niet vermeld staat in bijlage 1 van het Europees Verdrag inzake hoofdvaarwegen die van internationaal belang zijn (AGN).

Tijdens de Diplomatieke Conferentie is op voorstel van Hongarije een derde lid aangenomen, waarin aan Staten de mogelijkheid wordt geboden om dit Verdrag gedurende een periode van ten hoogste acht jaar na het van kracht worden niet van toepassing te laten verklaren op kleine schepen die uitsluitend voor nationaal vervoer worden gebruikt. Als een klein schip in de zin van deze bepaling wordt beschouwd een schip waarvan de maximale lengte minder dan 20 m bedraagt. Daarvan uitgezonderd zijn echter veerponten, duwbakken en schepen die andere dan kleine schepen mogen slepen, duwen of langs zijde vastgemaakt mogen meevoeren en schepen die meer dan twaalf passagiers mogen vervoeren.

Waar het bestaande verdrag van toepassing is op de Rijn en de Moezel biedt het herziene verdrag aan alle staten met vaarwegen van internationale betekenis de mogelijkheid om te ratificeren, echter met de mogelijkheid van regionale beperkingen.

²⁰ Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken

²¹ Vgl. Seawheel Rhine, NJ 2007/393

Inwerkingtreding

Het nieuwe verdrag treedt conform artikel 17 lid 1 in werking indien vier Staten hebben geratificeerd of op het tijdstip waarop het bestaande CLNI verdrag niet meer in werking is, waarbij de laatste gebeurtenis maatgevend is. Met de inwerkingtreding van het nieuwe verdrag wil men voorkomen dat het bestaande verdrag nog van toepassing is. Zoals gesteld is het huidige verdrag slechts in een beperkt aantal landen van toepassing. Ter voorkoming van de co-existentie van twee verschillende beperkingsverdragen in de binnenvaart wordt in artikel 17 lid 2 naar een oplossing gezocht waarbij de huidige verdragstaten gezamenlijk tot het nieuwe verdrag toetreden en daarmee gehouden zijn het bestaande verdrag op te zeggen. Daarvoor hebben de huidige verdragstaten bij de ondertekening van de slotakte een verklaring ter beëindiging van het bestaande CLNI verdrag ondertekend waardoor dit verdrag conform artikel 54 van het Weens Verdragenverdrag van 1969 op zou houden te bestaan.

Voorbehouden

Eén van de bezwaren tegen het nieuwe ontwerp is de nog steeds aan Verdragstaten geboden mogelijkheid in artikel 18 om de toepassing van de regels van het verdrag uit te sluiten ten aanzien van o.m. vorderingen voor zover deze voortkomen uit schade veroorzaakt door de gevaarlijke aard van de vervoerde stoffen (artikel 7) en vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een gezonken schip en lading.

Ofschoon de Nederlandse Vereniging voor Zee- en vervoerrecht in een commentaar aan het Nederlandse Ministerie reeds in 2007 in het belang van de rechtseenheid en rechtsduidelijkheid pleitte voor een zo breed mogelijk toepassingsgebied en zo min mogelijk uitsluitingen, daarbij ondersteund door de internationale belangenorganisaties in de binnenvaart, EBU en IVR die hiervoor nog een wijzigingsvoorstel ter behandeling tijdens de Diplomatieke Conferentie hadden ingediend, is dit advies niet door de onderhandelende delegaties overgenomen. Men heeft opnieuw ervoor gekozen om specifieke nationale regelingen toe te staan. Slechts voor vorderingen van passagiers is in verband met de substantiële verhoging van de grenzen van aansprakelijkheid en het schrappen van de thans gehanteerde globale limieten gekozen voor het laten vervallen van het voorbehoud in artikel 18.

Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen

Geïnspireerd door het luchtrechtelijke Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal)²² wordt in het nieuwe Verdrag in artikel 20 een vereenvoudigde procedure tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen ingevoerd. Deze voorziet in een automatisch aanpassingsmechanisme van de bestaande aansprakelijkheidsgrenzen aan de inflatie indien een bepaald percentage is overschreden.

Tijdens de Diplomatieke Conferentie werd op voorstel van de IVR het artikel, dat naast het bepaalde in artikel 20 een wijzigingsmogelijkheid van het verdrag in bepaalde gevallen voorziet, geschrapt. Op grond van dit artikel zou in een conferentie van Verdragsluitende Staten naast het verhogingsmechanisme van artikel 20, kunnen worden onderhandeld over verdere verhogingen van de bestaande aansprakelijkheidsgrenzen indien een derde van de Verdragsstaten dit zou wensen.

4. Betekenis van een nieuw CLNI verdrag

De uniformerende werking van het uitgebreide toepassingsgebied van het nieuwe ontwerp verdrag wordt hoog ingeschat. De internationale binnenvaart heeft zich in de afgelopen decennia sterk ontwikkeld naar Centraal- en Oost-Europese landen. Het merendeel van deze landen kent geen systeem van aansprakelijkheidsbeperking. Het is de CCR gelukt om in de onderhandelingen een groot aantal Centraal- en Oost-Europese landen te betrekken en het belang van een dergelijk systeem voor hun nationale wetgeving te verduidelijken. Immers, het feit dat deze landen nationaal een onbeperkte aansprakelijkheid hanteren betekent niet a priori een betere bescherming van een gedupeerde bij schade. Uit de praktijk is gebleken dat de scheepseigenaren weliswaar onbeperkt aansprakelijk zijn maar slechts zeer beperkt of niet voor vergoeding van geleden schade verzekerd zijn. De introductie

²² Vgl. artikel 24

van een beperkte aansprakelijkheid zal naar verwachting ook in die landen tot een betere verzekeringsdekking van de risico's van de vervoerder leiden.

Het nieuwe verdrag biedt in artikel 18 aan Verdragssluitende Staten nog steeds mogelijkheden om de regels van het verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van vorderingen veroorzaakt door milieuverontreiniging en gevaarlijke stoffen, alsmede wrakopruiming voor zover daarop een internationaal verdrag of nationale wet van toepassing is die beperking uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen vaststelt. Deze regeling doet afbreuk aan de harmoniserende werking van het verdrag, hetgeen te betreuren valt.

Ofschoon vanuit de praktijk geen noodzaak tot verhoging van de aansprakelijkheidsgrenzen werd gevoeld, is het belang van een uniforme regeling voor de aansprakelijkheidsbeperking niet te onderschatten. Het bevordert de rechtszekerheid en een daarmee gepaard gaande adequate verzekeringsdekking. Het laatste wederom is van belang voor de bescherming van eventuele gedupeerden, zowel goederenbelanghebbenden als ook reizigers, waarom het immers allemaal te doen is.

Tot slot

De Diplomatieke Conferentie die heeft geleid tot goedkeuring van het CLNI verdrag 2012 kon zich in grote belangstelling van belangrijke binnenvaartlanden in Europa verheugen. Dit stemt hoopvol dat het nieuwe verdrag over niet al te lange termijn in werking zal treden en met name in de midden- en Oosteuropese landen zal worden ingevoerd. Daarmee zou één van de primaire doelstellingen, een breed toepassingsgebied, in het belang van de rechtszekerheid worden gerealiseerd.

Het verdrag ligt thans gedurende 2 jaren ter ondertekening bij de CCR, waarvoor alle staten zijn uitgenodigd. Het treedt in werking na ratificatie door vier Staten of op de datum waarop het huidige Verdrag van Straatsburg buiten werking treedt, waarbij de laatste gebeurtenis maatgevend is.

Bijlage: Tekst CLNI 2012