



Recente ontwikkelingen in het binnenvaartaansprakelijkheidsrecht

CLNI 2012

Mr. Theresia K. Hacksteiner

Secretaris Generaal IVR en EBU

➤ **IVR**

*I*nternationale **V**ereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het **R**egister van binnenschepen in Europa.

➤ **EBU**

Europese Binnenvaart Unie.

Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)



- DIPLOMATIEKE CONFERENTIE 25-27.9.2012
- Totstandkoming onder de patronage van Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
- Opvolger van CLNI Verdrag 1988

- SLOAKTE ondertekend 27 september 2012 te Straatsburg door 13 landen: België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Polen, Servië, Slowakije, de Tsjechische Republiek en Zwitserland.
- België, Frankrijk en Luxemburg ondertekenden ook het Verdrag.

- Beperkt regionaal toepassingsgebied huidig CLNI verdrag
 - Rijn en Moezel
- Europees rechtelijke ontwikkelingen
 - pogingen EC om Verdrag van Athene ook op binnenvaart van toepassing te laten verklaren
- Verhoging limieten in nauwe aansluiting tot zeerechtelijk LLMC verdrag

Recht op beperking

- eigenaar/hulpverlener van bedrijfsmatige binnenvaartschepen (Art. 1)

voor vorderingen (art 2)

- voor dood of letsel
- mbt verlies en beschadiging van zaken
- mbt schade wegen vertraging
- mbt schade voortvloeiend uit inbreuk op andere rechten dat uit overeenkomst

Uitgezonderd van beperking (art 3)

- hulpverlening
- avarij-grosse bijdragen
- kernschade

Aansprakelijkheidsgrenzen

Algemeen (Art 6)

- Voor andere vorderingen dan die genoemd in art. 7 en 8
- 100 % verhoging tov 1988

Aansprakelijkheidsgrenzen

Schade resulterend uit transport schadelijke stoffen (Art 7)

- nieuw tov bestaand verdrag: kon in bestaand verdrag via voorbehoud worden uitgesloten van toepassingsgebied en nationaal hogere grenzen worden ingevoerd (voorbeeld: Duitsland en Nederland)
- dubbele bedragen van algemene grenzen in artikel 6
- voorbehoud alsnog mogelijk (art. 18 lid 1b)

Aansprakelijkheidsgrenzen

Vorderingen van passagiers (Art 8)

- vorderingen voor dood of letsel 100.000 (nu 60.000) rekeneenheden vermenigvuldigd met aantal passagiers dat schip gerechtigd is te vervoeren.
- wegvallen absolute limieten (nu resp. 3, 6 en 12 miljoen rekeneenheden voor schepen toegelaten voor vervoer van 100, 180 en meer dan 180 passagiers)
- voorbehoudsmogelijkheid geschrapt

Toepassingsgebied (Art. 15)

- doelstelling: verbreding toepassingsgebied.
- verdrag van toepassing indien binnenschip ten tijde van gebeurtenis op een waterweg voer die op grondgebied van een Verdragstaat gelegen is
- Elke Verdragstaat kan de bepalingen van het Verdrag buiten toepassing verklaren op waterwegen die niet deel uitmaken van Europese hoofdvaarwegen van internationaal belang conform bijlage 1 AGN.
- Elke Verdragstaat kan de bepalingen van het Verdrag gedurende 8 jaar na inwerkingtreding buiten toepassing verklaren op kleine schepen (minder dan 20 m) die uitsluitend voor nationaal vervoer worden gebruikt (voorstel Hongarije tijdens DK)

Artikel 18

o.a.

- art. 7 (vervoer van schadelijke stoffen) voor zover daarop internationaal verdrag of nationale regelgeving van toepassing is die beperking uitsluit of hogere limieten voorziet.
- vorderingen voor schade door wijziging van fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

Inwerkingtreding (Artikel 17)

- 1 jaar na ratificatie door 4 Staten of
- op de datum waarop het CLNI 1988 buiten werking treedt, waarbij de laatste gebeurtenis maatgevend is.

De huidige Verdragstaaten hebben bij de ondertekening van de slotakte een verklaring ter beëindiging van het bestaande verdrag ondertekend.

Betekenis van het verdrag

- rechtszekerheid;
- rechtsduidelijkheid;
- kans voor de binnenvaartlanden (m.n. MOE landen) tot invoering van beperking van aansprakelijkheid dmv een internationaal verdrag

Conclusie



Voor meer informatie zie WWW.IVR.NL

