

## Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoerrecht

### Voorontwerp (van CCR) voor een Aanvullend Protocol bij het Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)

#### Commentaar van de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoerrecht<sup>1</sup>

##### Algemeen

(1) Hoewel het CLNI door alle CCR-lidstaten is ondertekend, hebben slechts vier staten het verdrag geratificeerd: Luxemburg, Nederland, Zwitserland en Duitsland<sup>2</sup>. Daardoor is de uniformerende werking voor de praktijk gering. Daarbij komt, dat slechts de zogenaamde Rijnsoeverstaten (partijen bij de Akte van Mannheim) partij bij het verdrag kunnen worden, waardoor het CLNI zelf zijn werkingsgebied beperkt tot het Rijnstroomgebied. De internationale binnenvaart heeft zich de afgelopen twee decennia sterk ontwikkeld naar de Donau. Het merendeel van de Donaulanden, vooral de voormalige Oostbloklanden, kent geen systeem van beperking van aansprakelijkheid. Het gevoel van de praktijkmensen in de werkgroep is, dat de Nederlandse binnenvaartsector behoefte heeft aan een verdere uitbreiding van het in het CLNI geregelde regiem van beperking van aansprakelijkheid tot het gehele Rijn- en Donaustroomgebied met vertakkingen.

De leden van de werkgroep staan positief tegen het ontwerp voor aanvullend protocol, nu de primaire doelstelling daarvan is om het toepassingsgebied van het CLNI uit te breiden tot alle Europese staten waar de binnenvaart van significant economisch belang is.

(2) Een tweede doelstelling van het ontwerp voor het aanvullend protocol is de evaluatie van de globale aansprakelijkheidsgrenzen. De leden van de werkgroep hebben vanuit de praktijk niet de indruk dat de limieten van het CLNI ontoereikend zijn en/of op weerstand in de sector stuiten, omdat zij te laag zouden zijn. Binnenschepen laten zich ook voor wat de hoogte van de limieten betreft moeilijk met zeeschepen vergelijken. De omstandigheid dat voor de limieten van het LLMC 1976 voor de zeevaart bij het LLMC-prot 1996 aanmerkelijk zijn verhoogd, vormt op zichzelf geen argument voor verdere verhoging van de limieten in de binnenvaart. In dat verband zij er op gewezen dat het LLMC-prot 1996 nog maar door een beperkt aantal landen is geratificeerd. Voorts is de wijze waarop binnenschepen worden gemeten anders dan de wijze waarop zeeschepen worden gemeten en verschilt de berekeningswijze van de limieten onder CLNI en LLMC aanmerkelijk, zodat de limieten zich onderling slecht laten vergelijken. Het verdient daarom aanbeveling om eerst nader onderzoek te verrichten naar de verschillen tussen de geldende limieten in de zeevaart en de binnenvaart, alvorens een verdere verhoging van de limieten te overwegen.

(3) Anderzijds dient het belang van uitbreiding van het werkingsgebied van het CLNI voor ogen te worden gehouden. Indien een verhoging van de limieten er toe zal leiden, dat meer staten partij bij het CLNI zullen worden, kan dat een argument zijn om met verhoging in te stemmen.

---

<sup>1</sup> Aan de totstandkoming van dit advies hebben meegewerkt, in alfabetische volgorde:

A. Groothuis, assurantiemakelaar Post&Co met binnenvaartportefeuille;

mw Th. Hacksteiner, secretaris van het IVR;

T. Roos, advocaat te Rotterdam met binnenvaartpraktijk

F.G.M. Smeele, advocaat te Rotterdam en hoogleraar Commercial Law, Erasmus Universiteit Rotterdam;

F.L. de Vries Lentsch, advocaat te Rotterdam met zee- en binnenvaartpraktijk;

<sup>2</sup> Zie: <http://www.ccr-zkr.org>;

# Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoerrecht

## Artikelsgewijs commentaar

(4) Het hierna volgende commentaar volgt de artikelen van het ontwerp protocol:

### Art. 1

Geen commentaar.

### Art. 2 (wijziging op art. 3 letter a CLNI i.v.m. "special compensation")

De toevoeging "*met inbegrip van vorderingen uit hoofde van buitengewone vergoedingen krachtens art. 14 van het Internationaal Verdrag van Berging in de dan geldende versie*" strekt er toe om de zogenaamde in voorkomende gevallen aan hulpverleners toe te kennen "special compensation" van beperking uit te sluiten. Dit is in overeenstemming met de regeling van het LLMC-Protocol 1996.

### Art. 3 (wijziging art. 6 lid 1 CLNI, limieten)

### Art. 4 (wijziging art. 7 lid 1 CLNI, limieten)

Verwezen wordt naar de algemene opmerkingen hierboven onder (3).

### Art. 5 (wijziging, art. 15 CLNI, toepassingsgebied)

Met deze wijziging wordt bewerkstelligd, dat het toepassingsgebied van het CLNI niet meer beperkt is tot de Rijn en de Moezel, maar wordt uitgebreid tot de grondgebieden van de toekomstige verdragsstaten (lees: Donaulanden).

In dit verband zij er op gewezen, dat bij de huidige stand van het EEX-recht verdedigbaar is, dat een niet op het CLNI, maar op nationaal (wettelijk) beperkingsrecht gebaseerde beslissing van een rechter van een EU-lidstaat, dat een schuldenaar gerechtigd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid, in de andere lidstaten dient te worden erkend (HvJ EG Cornelis Simon, HR Seawheel Rhine/Assi Eurolink).

Anders dan onder het LLMC 1976 (art. 11-1) ontbreekt overigens in het CLNI en het aanvullend protocol een regel die beoogt forumshopping tegen te gaan .

In art. 16 lid 3 CLNI wordt verwezen naar "andere" staten, die een verbinding hebben met de in art. 15 lid 1 CLNI (huidige versie) genoemde waterwegen. Door de wijziging van art. 15 in het protocol wordt deze verwijzing onbegrijpelijk. Aangezien art. 16 lid 3 CLNI een volkenrechtelijke regeling betreft, verdient het aanbeveling ook het ministerie van buitenlandse zaken hiernaar te laten kijken.

### Art. 6 (wijziging art. 18 lid 2, 3 en 4 CLNI)

De voorgestelde wijziging op art. 18 lid 2 houdt in dat verdragsstaten eenzijdig de limiet voor dood- en letselschades kunnen verhogen of afschaffen (waardoor een onbeperkte aansprakelijkheid voor deze schades ontstaat). Dat verdraagt zich niet met het beginsel van harmonisatie. Indien het de bedoeling is om rekening te houden met een toekomstige EU Verordening inzake personenvervoer, dan dient een andere oplossing te worden gezocht.

## aanvullend commentaar

(5) Het protocol stelt geen wijziging voor op 18 lid 1 sub b CLNI. Deze bepaling voorziet in een mogelijkheid voor de verdragsstaten om de regels van het CLNI geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade door het vervoer van gevaarlijke stoffen bij het vervoer daarvan, voorzover daarop een internationaal verdrag of nationale wet van toepassing is die beperking uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in het Verdrag voorziet vaststelt.

## Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoerrecht

Ook hier geldt, dat een dergelijke mogelijkheid om het verdrag eenzijdig buiten toepassing te verklaren afbreuk doet aan de harmoniserende werking daarvan. Daarom ware te overwegen om deze mogelijkheid te schrappen en in plaats daarvan in art. 6 voor dit soort schades een apart fonds te regelen.

9 november 2007

---