

**ONTWERP VAN
MEMORIE VAN TOELICHTING**

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Samenvatting

Het verdrag bevat bepalingen met betrekking tot de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) regelt dat scheepseigenaren hun aansprakelijkheid bij schade aan derden kunnen beperken door een of meer fondsen te vormen. De hoogte van een fonds wordt geregeld in het CLNI 2012 en hangt af van de waterverplaatsing, het laadvermogen en/of het vermogen van de voortbewegingswerktuigen van het binnenschip.

2. Situering

Het oorspronkelijke CLNI van 1998 stond alleen open voor de oeverstaten van de Rijn en de Moezel, met vergelijkbare juridische tradities. De staten bij het CLNI besloten in 2007 een herziening voor dit Verdrag op te zetten, met de tweeledige doelstelling om het Verdrag voor andere landen open te stellen en om de aansprakelijkheidsgrenzen te verhogen.

Op 27 september 2012 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) 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 gesloten.

De herziening heeft tot doel de juridische bescherming van de internationale binnenvaart en de uitkering van een adequate vergoeding aan de benadeelde partijen te verbeteren.

3. Inhoud

Met het Verdrag worden de aansprakelijkheidsgrenzen voor schade veroorzaakt in de binnenvaart aanzienlijk verhoogd. Er is sprake van een verdubbeling voor schade veroorzaakt aan personen en materieel ten opzichte van het Verdrag van 1988 (CLNI 1988) en er wordt ook aansprakelijkheid in het leven geroepen voor bepaalde vormen van milieuschade.

Verder wordt met het CLNI 2012 ook het territoriaal toepassingsgebied van de aansprakelijkheidswetgeving uitgebreid. In eerste instantie was het toepassingsgebied van het verdrag immers beperkt tot het Rijn- en Moezelgebied. Door de wijziging van het verdrag is dit toepassingsgebied nu ruimer (bv. Donaulanden) en wordt het ook gemakkelijker voor andere oeverstaten om toe te treden. Er is m.a.w. sprake van een grotere gelijkschakeling voor het Europese grondgebied.

Instemming met het verdrag is ook positief met het oog op het behoud en de versterking van een eigen aansprakelijkheidsregeling voor de binnenvaart en om te vermijden dat de regels voor de zeevaart op de binnenvaart zouden worden toegepast, ook al zijn ze in grote mate gelijklopend.

Tenslotte is het ook positief dat het nieuwe Verdrag gemakkelijker kan worden aangepast voor wat betreft de opgenomen bedragen. Dit maakt dat in de toekomst het Verdrag niet telkens moet worden heronderhandeld, zoals het geval was met het CLNI 1988, om de bedragen te kunnen aanpassen.

4. Procedureverloop

4.1. Gemengd karakter en ondertekening

In zijn vergadering van 4 december 2012 legde de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie voor het Buitenlands Beleid (ICBB) het exclusief federaal karakter van het verdrag vast. De Raad van State, afdeling Wetgeving was in zijn (federaal) advies van mening dat het voorliggend verdrag een gemengd verdrag betrof. De Raad van State oordeelde, op basis van art. 2 en 15, lid 1 dat het Verdrag gemengd zou zijn omdat het impact kan hebben op de bevoegdheid van de gewesten.

Het gemengde karakter werd alsnog vastgelegd tijdens de vergadering van de WGV van 24 mei 2017. Zowel de federale overheid als de gewesten zijn bevoegd verklaard. De werkgroep komt aldus terug op zijn vroegere beslissing.

België heeft het verdrag reeds in 2012 ondertekend.

4.2. advies van de Mobiliteitsraad

(p.m.)

4.3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

(p.m.)

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk I: Het recht op beperking

Artikel 1 omvat enkele begripsbepalingen betreffende de personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken.

Artikel 2 bevat de vorderingen die vatbaar zijn voor beperking van aansprakelijkheid. In dit artikel wordt voorbehoud gemaakt van artikel 3 van het Verdrag, waardoor het Vlaamse Gewest zelf aansprakelijkheidsgrenzen kan bepalen voor bepaalde gevallen. Artikel 3 bevat de vorderingen waarop de regels van het verdrag niet van toepassing zijn.

Artikel 4 stelt dat indien de schade het gevolg is van het persoonlijk handelen of nalaten, is een aansprakelijk persoon niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken.

Artikel 5 betreft de verrekening van vorderingen.

Hoofdstuk II: Aansprakelijkheidsgrenzen

De algemene aansprakelijkheidsgrenzen worden beschreven in artikel 6. De artikelen 7 en 8 bevatten de aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit en voor vorderingen van passagiers.

Artikel 9 betreft de rekeneenheid. De rekeneenheid is het bijzondere trekkingsrecht, zoals gedefinieerd door het Internationale Monetaire Fonds. Artikel 10 behandelt de samenloop van vorderingen.

Overeenkomstig artikel 11 kan de beperking van aansprakelijkheid worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds is gevormd.

Hoofdstuk III: Het beperkingsfonds

Artikel 12 betreft het beperkingsfonds. De artikelen 13 en 14 bevatten de verdeling en de gevolgen van de vorming van het fonds.

Hoofdstuk IV: Toepassingsgebied

Artikel 15 betreft het toepassingsgebied. Tot het CLNI 1988 kunnen alleen de landen die een directe scheepvaartverbinding hebben met de Rijn en de Moezel partij worden. Artikel 15 van het CLNI 2012 bevat deze beperking niet meer. Hierdoor kunnen alle landen in Europa toetreden tot het CLNI 2012. Is een land

toegetroeden, dan geldt het CLNI 2012 als een schip zich bevindt op een waterweg in dat land.

Hoofdstuk V: Slotbepalingen

Tot slot bevat het verdrag een aantal algemene slotbepalingen inzake de ondertekening, bekrachtiging en toetreding (artikel 16), de inwerkingtreding (artikel 17), voorbehouden (artikel 18), opzegging (artikel 19), de vereenvoudigde procedure ter wijziging van aansprakelijkheidsgrenzen (artikel 20), depositaris (artikel 21) en talen (artikel 22).

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS