

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 gelijkstelling 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. In zijn brief van 13 november 2017 deelde de voorzitter van de ICBB aan de minister-president van de Vlaamse Regering mee dat geen enkel bezwaar geformuleerd werd, zodat het verslag definitief is goedgekeurd.

België heeft het verdrag reeds in 2012 ondertekend zonder machtiging van de gewesten.

4.2. advies van de Mobiliteitsraad

In zijn brief van 17 december 2018 liet de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) weten geen opmerkingen te formuleren op het voorgelegde voorontwerp van decreet.

4.3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht advies uit op 18 februari 2019 met kenmerk 65.142/3

De vereenvoudigde wijziging

De Raad van State merkt op dat artikel 2, 2°, van het voorontwerp van decreet voorziet in een voorafgaande instemming met de wijzigingen die zullen worden aangenomen overeenkomstig artikel 20 van het Verdrag.

De Raad is van oordeel dat een dergelijke voorafgaande instemming aanvaardbaar is, gelet op het feit dat de herziening van de bedragen zo duidelijk geregeld is in artikel 20 van het Verdrag. De Raad heeft hierbij evenwel een voorbehoud gemaakt. Het ontwerp van decreet dient volgens de Raad van State te worden aangevuld met een bepaling die de verplichting oplegt om binnen een vastgestelde termijn de wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen mee te delen waartoe overeenkomstig artikel 20 van het Verdrag is beslist. Dit om de parlementsleden de mogelijkheid te bieden om aan te geven dat ze een wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen niet goedkeuren.

Het ontwerp van decreet werd in die zin gewijzigd.

Daarnaast merkt de Raad op dat de voorafgaande instemming met de wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die door het Verdrag worden vastgesteld, geen afwijking inhoudt van de verplichting om die wijzigingen in het Belgisch Staatsblad bekend te maken voordat ze werking kunnen hebben in het interne recht.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze opmerking. Publicatie in het Belgisch Staatsblad behoort tot opdracht van de federale minister van Buitenlandse Zaken.

De draagwijdte van artikel 3.

De Raad van State heeft nadere toelichting gevraagd over de draagwijdte van artikel 3 van het ontwerp van decreet. De Raad is van oordeel dat deze toelichting dient te worden opgenomen in de memorie van toelichting.

De memorie van toelichting werd in die zin aangepast.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Het instemmingsdecreet

Artikel 1 behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 2 heeft tot doel gevolg te verlenen aan het CLNI 2012.

In artikel 3 wordt gebruik gemaakt van de optie in artikel 18, lid 1, a) van het CLNI 2012 om vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water uit te sluiten van de werking van het Verdrag. Het is een uitsluiting die vroeger al werd genomen en ook in andere domeinen voorkomt om de kwaliteit van het oppervlaktewater te waarborgen of te beschermen.

Artikel 4 heeft tot doel op expliciete wijze gevolg te verlenen aan de wijzingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die aangenomen worden door middel van de vereenvoudigde procedure vastgesteld in artikel 20 van het Verdrag.

Rekening houdende met de opmerking van de Raad van State werd deze procedure in dit afzonderlijk artikel geschreven.

Het Verdrag

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 toegetreden, 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