
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CLNI/CONF (12) 6
20 augustus 2012
Or: en en/fr/de/nl

Door de CCR georganiseerde Diplomatieke Conferentie
voor de goedkeuring van het Herziene Verdrag van Straatsburg
inzake de Beperking van de Aansprakelijkheid in de
Binnenvaart (CLNI)
in Straatsburg van 25 tot en met 27 september 2012

**Overleg over de ontwerptekst voor het Herziene Verdrag van Straatsburg
inzake de Beperking van de Aansprakelijkheid in de Binnenvaart
(CLNI 2012)**

Mededeling van de Hongaarse delegatie

Geachte secretaris-generaal,

Bijgaand vindt u de opmerkingen van Hongarije met betrekking tot het tekstvoorstel voor het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van de Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI 2012). Over het nieuwe tekstvoorstel voor het Verdrag (CLNI/EG (12) 8) zouden wij de volgende opmerkingen willen maken :

1) Algemene opmerkingen

- In de tekst van het Verdrag gebruikt men het begrip "*grenzen*" ("*limits*"), maar er wordt ook gewag gemaakt van "*bedragen*" ("*amounts*"). Dit is verwarrend. Het woord "*grenzen*" is naar onze mening beter en daarom willen wij voorstellen dat er consequent verwezen wordt naar "*grenzen*". Gezien het doel van het Verdrag, is het volgens ons juist uitermate belangrijk om het over "*grenzen*" te hebben. Wij stellen voor dat de volgende artikelen wat dit betreft gecheckt worden: artikel 6, artikel 7, artikel 8, artikel 9, artikel 12, artikel 13, artikel 18, artikel 20, artikel 21 en artikel 22.

2) Opmerkingen met betrekking tot enkele artikelen

In het **inleidende gedeelte** staat de volgende passage :

"IN DE OVERTUIGING dat het zinvol is het recht inzake de beperking van aansprakelijkheid voor alle binnenvaartwateren te harmoniseren,"

Het woord "*recht*" ("*law*") zou gewijzigd moeten worden in "*regels*" ("*rules*"), omdat het Verdrag niet het toepasselijk recht regelt. In de rest van het Verdrag staat trouwens de uitdrukking "*regels van dit Verdrag*", bijvoorbeeld in het eerste artikel.

Wij stellen voor aan **artikel 2** het volgende toe te voegen :

3. Op de vorderingen is de aansprakelijkheidsbeperking van toepassing die gold op het moment dat de schade werd veroorzaakt.

Wij zijn van mening dat dit extra lid uitermate belangrijk is. Indien de afhandeling van de vordering veel tijd vergt, is het namelijk denkbaar dat de grenzen in de tussentijd gewijzigd worden.

Voor artikel 3, letter a), stellen wij voor de tekst te wijzigen en (door splitsing van punt a) twee afzonderlijke leden te maken, aangezien de twee uitzonderingen betrekking hebben op twee verschillende vormen van mogelijke vorderingen :

- "a) *vorderingen uit hoofde van hulpverlening, met inbegrip van vorderingen uit reddingsoperaties van een schip dat zelf of door zijn lading schade aan het milieu dreigde te berokkenen,*
- b) *alsmede op vorderingen wegens bijdrage in averij-grosse;"*

In **artikel 7** stellen wij voor dat de leden genummerd worden.

In **artikel 12** zouden wij het volgende duidelijker tot uitdrukking willen brengen :

- 1) Als de totale schade meer bedraagt dan de aansprakelijkheidsgrens, stellen wij voor om aan te geven of de vorderingen naar verhouding moeten worden voldaan of in de volgorde van hun aanvaarding.
- 2) Bovendien stellen wij voor dat aangegeven wordt hoe er wordt omgegaan met late vorderingen voor zover deze niet verjaard zijn.

Voor **artikel 15, eerste lid,** onder a), stellen wij de volgende toevoeging voor :

- "a) *het schip op een waterweg voer die op het grondgebied van een Staat die Partij is bij het Verdrag gelegen is, rekening houdend met de waterwegen die zijn uitgesloten overeenkomstig het derde lid.*"

Verder stellen wij voor, in **alle artikelen** van de ontwerptekst de aansprakelijkheidsgrenzen van het huidige CLNI te handhaven.

Wij zijn van mening dat de aansprakelijkheidsgrenzen alleen zinvol zijn voor grote scheepvaartondernemingen en niet voor kleine. Deze kleine ondernemingen varen op binnenwegen en doen alleen aan lokaal vervoer. De hoge aansprakelijkheidsgrenzen kunnen het overleven van deze kleine ondernemingen ernstig in gevaar brengen en wij vinden dat ook met hun belangen rekening moet worden gehouden. Bovendien zouden wij in artikel 7 ("Aansprakelijkheidsgrens voor vorderingen van passagiers"; in het laatste tekstvoorstel is dit artikel 8) willen voorstellen het onderscheid te handhaven tussen de capaciteit van de schepen met de daarbij behorende hoogste aansprakelijkheidsgrenzen.

(Bijvoorbeeld: "drie miljoen rekeneenheden voor een schip dat gerechtigd is maximaal honderd passagiers te vervoeren", enz.). Voor ons is dit een cruciale voorwaarde om tot het CLNI toe te kunnen treden.

Wij danken u hartelijk voor uw aandacht.

Met vriendelijke groet,
dr. Pál Völner, Staatssecretaris voor
Infrastructuur