

MEMORIE VAN TOELICHTING  
van het Secretariaat  
bij het ontwerp-Verdrag van Straatsburg inzake de beperking  
van aansprakelijkheid in de binnenvaart

Het ontwerp-Verdrag van Straatsburg beoogt te voorzien in een belangrijke leemte op het gebied van de eenmaking van het internationaal privaatrecht in de binnenvaart.

In tegenstelling tot de regels van het internationaal publiekrecht, die in het internationale rivierrecht in hoge mate zijn geharmoniseerd, zijn wat de regels inzake de aansprakelijkheid van eigenaren/reders van binnenschepen betreft, één van de pijlers van het stelsel van rivierrecht, allerlei nationale regelingen ontstaan, die niettemin analoge oplossingen inhouden. In alle Rijnsoeverstaten is de wetgeving ter zake namelijk gebaseerd op het zeerecht, hetgeen voor de hand ligt, gezien de overeenkomsten tussen de twee vormen van vervoer en het feit dat deze elkaar aanvullen. De verschillende Staten in het stroomgebied van de Rijn passen derhalve een stelsel van reële beperking van aansprakelijkheid (waarde van het schip en de vracht) toe, met uitzondering van België, dat weliswaar een forfaitair stelsel toepast, maar gebaseerd op het Internationaal Zeevaartverdrag van 1924.

Na de bekrachtiging van het Verdrag van Londen inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1976, dat een forfaitair stelsel van beperking invoert, was het van belang ook de vigerende regels ter zake van de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart te wijzigen, om niet een breuk tussen het zeerecht en het rivierrecht te doen ontstaan en natuurlijk om de verbeteringen te verwerken die reeds in het zeerecht waren aangebracht.

Aldus is in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het ontwerp-Verdrag van Straatsburg opgesteld, waarin "mutatis mutandis" de bepalingen van het zeerecht zijn opgenomen, die moderner zijn en beter aansluiten bij de huidige opvattingen. In het Verdrag van Straatsburg krijgt de harmonisatie tussen - voorlopig - de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en Luxemburg op het gebied van de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen haar beslag en wordt een forfaitair stelsel van beperking in de plaats gesteld van het voor de slachtoffers vaak weinig bevredigende stelsel van beperking tot de reële waarde op het tijdstip van de gebeurtenis, dan wel van het stelsel van abandonnement, dat uit het zeerecht stamde. Telkens wanneer het bijzondere karakter of de behoeften van de binnenvaart geen specifieke regeling vergden, zijn de bepalingen van het Verdrag van 1976 overgenomen.

De specifieke regelingen die bijzondere aandacht verdienen, omdat zij afwijken van die in het zeerecht (\*), zijn met name de volgende :

Toepassingsgebied in geografische zin :

Het Verdrag is van toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaren en hulpverleners zoals omschreven in artikel 1 wanneer de gebeurtenis waaruit de vorderingen zoals omschreven in artikel 2 zijn voortgekomen, heeft plaatsgevonden op de waterwegen die zijn onderworpen aan het regime van de Herziene Rijnvaartakte en dat van het Verdrag van 27 oktober 1956 betreffende de bevaarbaarmaking van de Moezel (artikel 15). Het Verdrag staat open voor ondertekening door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en door Luxemburg. Artikel 16 voorziet evenwel in de mogelijkheid tot toetreding door andere Staten, voor zover deze een rechtstreekse vaarverbinding hebben met bovengenoemde waterwegen. Tot bedoelde toetreding dient eenstemmig te worden besloten door de oorspronkelijke Partijen bij het Verdrag.

De bepaling in artikel 15 van het Verdrag van Londen, die de Staten het recht geeft geheel of gedeeltelijk van de toepassing van het Verdrag uit te sluiten enige persoon die niet zijn gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft in een Staat die Partij is, of wiens schip niet de vlag voert van een Staat die Partij is, is niet in het Verdrag van Straatsburg opgenomen.

De Staten kunnen overigens het toepassingsgebied van het Verdrag uitbreiden tot andere waterwegen die binnen hun grondgebied zijn gelegen en onder hun soevereiniteit vallen.

Toepassingsgebied ten aanzien van personen en materieel

Het toepassingsgebied ten aanzien van personen en materieel is zeer ruim omschreven.

- i) De uitdrukking "schip" omvat mede draagvleugelboten, veerponten en kleine vaartuigen, maar niet luchtkusservoertuigen; met een schip worden gelijkgesteld baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard. Artikel 18 voorziet in de mogelijkheid een voorbehoud te maken met betrekking tot de gehele of gedeeltelijke uitsluiting van het Verdrag ten aanzien van sportboten en pleziervaartuigen, alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart en lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens.

---

(\*)- Voor commentaar op het Verdrag van Londen van 1976 wordt met name verwezen naar Rolf Herbert, "Das zweite Seerechtänderungsgesetz, Neues Haftungsrecht für See- und Binnenschiffahrt", in Transportrecht, Deel 7/8-1986, blz 244 e.v. en Deel 9-1986, blz 326 e.v. ; Hans-Heinrich Nöll, "Zur Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts", in "Hansa" 1986, nr 21, blz. 1717; Institute of Maritime Law, Londen, Limitation of shipowners liability, Londen 1986.

- Voor commentaar op het ontwerp-Verdrag van Straatsburg, zie de uiteenzetting van Walter Müller "Probleme des Binnenschiffahrtsrechts" - Vorträge der fünften Mannheimer Tagung, C.F. Müller juristischer Verlag, Heidelberg 1988.

Zowel de eigenaar, als de huurder, de bevrachter en de beheerder van een schip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd, kunnen zich op het Verdrag beroepen. Tevens is gerechtigd tot beperking de hulpverlener die hulp verleent aan een binnenschip of een zeeschip, dan wel aan de lading daarvan, ook wanneer hij geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of een zeeschip.

- ii) De opsomming van de vorderingen die vatbaar zijn voor beperking (artikel 2) is overgenomen uit het Verdrag van Londen. De daarin vervatte mogelijkheid bij voorbehoud vorderingen uit te sluiten met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, of het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip is ook opgenomen (art. 18, eerste lid, letter c). Vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, die weliswaar vatbaar zijn voor beperking van aansprakelijkheid, kunnen krachtens de nationale wet van een Staat voorrang hebben boven vorderingen anders dan ter zake van dood of letsel (art. 6, tweede lid). Tot slot kan elke Staat zich het recht voorbehouden de toepassing van de regels van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen, voor zover daarop een internationaal verdrag of nationale wet van toepassing is die beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in het Verdrag voorzien vaststelt (art. 18, eerste lid, letter b). Deze bepaling, die in het zeerecht niet voorkomt, is door bepaalde delegaties bekritiseerd, die terecht van mening waren dat hierdoor de eenheid van het Rijnregime zou kunnen worden aangetast. De bepaling is niettemin gehandhaafd om te vermijden dat een of meer Staten ervan zouden worden weerhouden het Verdrag van Straatsburg te ondertekenen. Overigens zijn net als in het zeerecht vorderingen uit hoofde van hulpverlening of wegens bijdrage in averij-grosse, vorderingen ter zake van kernschade en, in bepaalde gevallen, vorderingen die worden beheerst door de arbeidsovereenkomst van ondergeschikten van scheepseigenaren en hulpverleners, ook van beperking uitgesloten.

#### Beperking van aansprakelijkheid als beginsel

Het Verdrag van Straatsburg geeft de in artikel 1 genoemde personen in beginsel het recht hun aansprakelijkheid te beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen, met toepassing van de in de artikelen 6 en 7 bepaalde grenzen.

Het Verdrag regelt geenszins het aansprakelijkheidsregime als zodanig, noch de voorwaarden die rechtens zijn verbonden aan het toepassen van de beperking van de aansprakelijkheid. Een uitzondering hierop vormt artikel 4, dat eveneens is overgenomen uit het zeerecht, op grond waarvan het bovengenoemde recht op beperking wordt opgeheven indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van het handelen of nalaten van de aansprakelijke persoon, geschied met het opzet zodanige schade te veroorzaken.

### Berekening van de aansprakelijkheidsgrenzen

Voor de bepaling van de aansprakelijkheidsgrenzen wordt in de artikelen 6 en 7 onderscheid gemaakt tussen :

a) - vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers vervoerd krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers.

Het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking wordt verkregen door 60.000 rekeneenheden (bijzondere trekkingsrechten zoals omschreven door het Internationale Monetaire Fonds) te vermenigvuldigen met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat.

Dit bedrag kan evenwel niet lager zijn dan 720.000 rekeneenheden, (zijnde ongeveer FrFr 5.875.200)\*) en niet hoger dan:

- 3 miljoen rekeneenheden (zijnde ongeveer FrFr 24.480.000) voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 100 passagiers;
- 6 miljoen rekeneenheden (zijnde ongeveer FrFr 48.960.000) voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 180 passagiers;
- 12 miljoen rekeneenheden (zijnde ongeveer FrFr 97.920.000) voor schepen met een toegestane capaciteit van meer dan 180 passagiers,

b) - vorderingen anders dan ter zake van dood of letsel van passagiers :

1) vorderingen ter zake van dood of letsel.

- de aansprakelijkheidsgrens bedraagt 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van een schip bestemd voor het vervoer van goederen of per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang voor een schip niet bestemd voor het vervoer van goederen, vermeerderd met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen.

- bijzondere regels gelden voor de berekening van de aansprakelijkheidsgrens voor duweenheden of hecht gekoppelde eenheden. De aansprakelijkheidsgrens van de duwboot (700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen of van het schip dat doet voortbewegen) wordt vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken of van de andere gekoppelde schepen.

Deze vermeerdering naargelang het laadvermogen houdt rekening met het grotere risico dat duweenheden of hecht gekoppelde eenheden vormen, maar de vermeerderingscoëfficiënt is slechts de helft van die van een afzonderlijk motorschip, om deze exploitatiewijze niet te zeer te benadelen.

Het Verdrag van Straatburg beoogt geenszins de verhouding tussen een duwboot en de duwbakken te regelen. Wanneer de duwboot en de duwbakken aansprakelijk zijn voor schade ten gevolge van dezelfde gebeurtenis, kunnen de gecumuleerde aansprakelijkheidsgrenzen volgens het Verdrag niet meer bedragen dan de grens die is berekend voor alle eenheden te zamen.

---

\*) De waarde van het Bijzondere Trekkingsrecht uitgedrukt in Franse Francs was op 25 oktober 1988 ongeveer FrFr 8,16.

Voor de berekening van de aansprakelijkheidsgrenzen is telkens de gemiddelde waarde van een eenheid van gemiddelde leeftijd van de Rijnvloot als uitgangspunt genomen.

Voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal ten slotte geldt als aansprakelijkheidsgrens hun waarde op het tijdstip van het voorval.

2) andere vorderingen

De aansprakelijkheidsgrens voor deze vorderingen is de helft van de bedragen die gelden voor vorderingen ter zake van dood of letsel. Opgemerkt zij dat het geld voor "materiële" schade beschikbaar is voor de voldoening van het onbetaalde saldo van het geld voor "letselschade".

De regels inzake de vorming van een fonds en de verdeling daarvan zijn eveneens geheel uit het Verdrag van Londen overgenomen, met inbegrip van de mogelijkheid de beperking van de aansprakelijkheid in te roepen zonder dat een fonds is gevormd.

Wanneer een fonds is gevormd (hetzij door storting van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie) kan alleen dat fonds, met uitsluiting van alle andere eigendommen van de aansprakelijke persoon, worden gebruikt om de schuldeisers schadeloos te stellen, en alle gelaste inbeslagnemingen of door die persoon gestelde zekerheden moeten in alle Staten die Partij zijn worden vrijgegeven (artikel 13). Aldus is de schadeloosstelling van de slachtoffers gewaarborgd tot aan het bedrag van het gevormde fonds, terwijl de scheepseigenaar of hulpverlener die aansprakelijk wordt gehouden in geen enkele Staat een geding of inbeslagneming hoeft te vrezen, noch enige rechtsovereenkomst die andere eigendommen van hem betreffen.

Tevens is voorzien in een procedure tot wijziging van de beperkingsbedragen en tot vervanging van de rekeneenheid (artikel 20).