

De beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart. Inwerkingtreding CLNI 2012

Nol van Hal

De inwerkingtreding van het CLNI 2012 op 1 juli 2019; wat verandert er in de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart ten opzichte van het CLNI 1988? Deze bijdrage bespreekt enkele van de veranderingen.

Inleiding

Al sinds jaar en dag kunnen scheepseigenaren hun aansprakelijkheid globaal beperken wanneer zich een maritiem incident, zoals een [aanvaring](#), voordoet. Dit kunnen de scheepseigenaren doen door het stellen van één of meer beperkingsfondsen. De omvang van deze fondsen hangt onder meer af van het bruto tonnage van het schip en/of het vermogen van zijn voortstuwing. Zodra deze fondsen zijn gesteld, zijn de scheepseigenaren in beginsel niet verder aansprakelijk dan tot de omvang van deze fondsen. Nederland is partij bij diverse verdragen die dit recht toekennen aan scheepseigenaren. Voor de zeevaart is dit recht te vinden in het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen 1976 en het daarbij horende Protocol van 1996 ('[Londens Beperkingsverdrag](#)'). In de binnenvaart geldt momenteel voor Nederland het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart 1988 ('[CLNI 1988](#)'). Deze verdragen zijn opgenomen in de artikelen 8:750 e.v. BW (zeevaart) en artikelen 8:1060 e.v. BW (binnenvaart). De beperkingsprocedure is geregeld in 642a e.v. Rv.

Herziening beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart

In de zeevaart is de beperking inmiddels meermaals tegen het licht gehouden. Dit heeft er onder meer toe geleid dat de aansprakelijkheidsgrenzen in de zeevaart aanzienlijk zijn verhoogd. Hoewel het CLNI 1988 gebaseerd is op het beperkingsverdrag in de zeevaart, heeft de herziening van het beperkingsregime in de binnenvaart iets langer op zich laten wachten. Die herziening is er uiteindelijk gekomen met het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart 2012 ('[CLNI 2012](#)'). Het CLNI 2012 treedt voor Nederland op 1 juli 2019 in werking en vervangt het CLNI 1988. De Nederlandse binnenvaartbeperkingsregeling zal worden aangepast aan het CLNI 2012.

Veranderingen

Onder het CLNI 2012 veranderen onder meer de volgende zaken:

- * Toepasselijkheid – Het CLNI 2012 koppelt zijn toepasselijkheid niet langer aan met naam genoemde waterwegen, zoals de Rijn en de Moezel. Het CLNI 2012 is in beginsel van toepassing op gebeurtenissen die plaatsvinden op alle waterwegen van verdragsstaten. Dit ruimere toepassingsgebied opent de mogelijkheid dat meerdere landen toetreden tot het verdrag, en niet alleen die landen waar de in het CLNI 1988 met naam genoemde waterwegen stromen. Het CLNI 1988 is van toepassing in

Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland. Het CLNI 2012 treedt op 1 juli 2019 in werking voor Duitsland, Hongarije, Luxemburg, Nederland en Servië en het is de verwachting dat meer landen zullen volgen in de toekomst.

- * Gevaarlijke stoffen – Het CLNI 2012 introduceert aparte aansprakelijkheidsgrenzen voor schade die direct of indirect veroorzaakt is door het vervoer van gevaarlijke stoffen; het zogenoemde 'gevaarlijke stoffenfonds'. Onder het CLNI 1988 vallen deze vorderingen nog onder de andere beperkingsfondsen, behalve indien een verdragsstaat een voorbehoud heeft gemaakt. Nederland heeft dat voorbehoud gemaakt. In de Nederlandse wet staat momenteel al een eigen beperkingsregeling ten aanzien van gevaarlijke stoffen (artikel 8:1065 BW en het daarbij horende [besluit](#)).
- * Verhoging limieten – De aansprakelijkheidsgrenzen van het personenfonds (dood en letsel) en het zakenfonds (zaakschade en gevolgschade) zijn onder het CLNI 2012 verdubbeld. De minimale aansprakelijkheidsgrenzen onder het CLNI 2012 voor het personenfonds zijn verhoogd naar SDR 400.000 en voor het zakenfonds naar SDR 200.000. Het CLNI 2012 verhoogt de aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen ter zake van dood en letsel van passagiers met 66% per passagier. Verder wordt de ondergrens van de aansprakelijkheid opgehoogd naar SDR 2 miljoen en wordt de bovengrens in zijn geheel geschrapt.
- * Beperkttere definitie van 'schip' – Het CLNI 2012 is in beginsel alleen van toepassing op voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikte

binnenschepen.¹ Het CLNI 1988 is van toepassing op alle binnenschepen, dus ook pleziervaartuigen. Het staat verdragsstaten vrij om hier zelf een regeling voor te treffen in hun wetgeving. Nederland zal van deze mogelijkheid gebruik maken. De Nederlandse wetgever vindt het wenselijk dat ook de eigenaren van niet-bedrijfsmatige binnenschepen hun aansprakelijkheid kunnen beperken. Hiervoor is gekozen omdat de risico's die gelden voor bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen ook gelden voor niet-bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen. Voor beide geldt dat deze risico's samenhangen met de verplaatsing van het schip. Voor de eigenaren van die binnenschepen verandert er dus niets; zij behouden het recht om hun aansprakelijkheid te beperken.

Nederland ontnemt de eigenaren van woonboten dit recht wel. Onder meer op [verzoek](#) van de Gemeente Amsterdam, vallen woonboten² die vast liggen aan de kade (en zich in beginsel niet verplaatsen) niet meer onder de definitie van binnenschip. Eigenaren van woonboten mogen van 1 juli 2019 hun aansprakelijkheid niet langer beperken. Vanaf 1 juli 2019 kan in een situatie als met de ontplofte woonboot "Nelly" (Rechtbank Rotterdam 9 oktober 2013, [ECLI:NL:RBROT:2013:8135](#)) niet meer worden beperkt. Eigenaren van woonboten en hun (aansprakelijkheids)verzekeraars doen er dan ook goed aan om de dekking onder hun polissen eens goed onder de loep te nemen.

¹ Zie "[Zeeschip of binnenschip: "What's \(not\) in a name?"](#)" over de vraag wanneer een schip kwalificeert als binnenschip of als zeeschip.

² De term 'woonboten' verwijst naar schepen die worden aangemerkt als bouwwerk op grond van de Woningwet.

Zaken helder maken.



Nol van Hal

Advocaat | Associate

hal@vantraa.nl

Van Traa Advocaten N.V.

Minervahuis II

3011 JP Rotterdam

Meent 94

Tel. +31 10 413 7000

www.vantraa.nl

info@vantraa.nl