

GROENBOEK NIEUWE BELGISCHE ZEEWET

Reacties van IVR op de consultatie

2.3.4.2.4.1. en 2.3.4.2.4.2.

Antwoord op vraag 71 en 72: Dienen de nationale wetsbepalingen ter uitvoering van het CMNI-verdrag in de Nieuwe Belgische Zeewet te worden geïntegreerd en dient de Wet van 5 mei 1936 te worden geactualiseerd?

Het Verdrag van Boedapest dat op 22 juni 2001 te Boedapest is ondertekend¹[1], is op 1 april 2005 in werking getreden. Na mislukte unificatiepogingen in de vorige eeuw werd in het afgelopen decennium onder de patronage van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) te Straatsburg, de Donaucommissie te Boedapest en de Economische Commissie voor Europa (ECE) van de Verenigde Naties te Genève een nieuwe unificatiepoging op het onderhavige terrein ondernomen, om voor de binnenvaart in navolging van de concurrerende vervoersmodaliteiten een lang beoogde unificatie in de vorm van een paneuropees verdrag te realiseren. Het verdrag is inmiddels in tien landen in werking getreden.

In België is een voorstel van wet aanhangig dat beoogt aan het CMNI-verdrag volkomen gevolg te geven (artikel 2).

Volgens de Memorie van Toelichting bij het voorstel van wet is België niet voornemens om een verklaring conform artikel 31 CMNI af te leggen, die het verdrag op nationaal vervoer van toepassing zou verklaren, aangezien dit een interferentie met de in België toepasselijke wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting zou impliceren. Het toepassingsgebied van deze wet is ruimer dan het CMNI-verdrag en handelt ook over bevrachtingscontracten. Verder bevat het CMNI-verdrag een aantal bepalingen van dwingend recht, terwijl de Belgische wet van aanvullend recht is. Derhalve heeft België twijfels of het CMNI-verdrag geschikt zou zijn als vertrekpunt voor een desgewenste modernisering van de bestaande regelgeving die op nationaal fluviaal vervoer van toepassing is.

Gezien de beoogde herziening van het zeerecht en binnenvaartrecht pleiten wij voor een invoering van CMNI ook voor nationaal vervoer naar het voorbeeld van het wegvervoer, wij het CMR verdrag ook in nationale Belgische wetgeving is geïmplementeerd.

¹[1] Het Verdrag is ondertekend door België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oekraïne, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, de Tsjechische Republiek en Zwitserland.

2.3.7.1.

Antwoord op vraag 87: Avarij Grosse

Voor zover deze vraag ook gesteld zou worden ten aanzien van de binnenvaart verwijzen wij naar de Avarij-Grosseregels IVR, die deels in nationale wetgeving zijn verankerd (Nederland) en voor het overige een brede internationale toepassing kennen in contractuele overeenkomsten. De tekst van de Avarij-Grosseregels IVR is in 4 talen (voorzien van commentaar) te raadplegen op www.ivr.nl onder "wetgeving".

2.3.5.3. Overeenkomst van passagiersvervoer in de binnenvaart

De aansprakelijkheid van de vervoerder in de binnenvaart is geregeld in de nationale wetgevingen. Deze regelingen berusten in beginsel op een schuldaansprakelijkheid van de vervoerder met uiteenlopende beperkingen. Voor het personenvervoer over de binnenwateren is geen internationaal verdrag ten aanzien van de overeenkomst van dit vervoer in werking getreden.

Op 1.9.1997 in het aansprakelijkheidbeperkingsverdrag in werking getreden (CLNI). Het verdrag is geratificeerd door Nederland, Duitsland, Luxemburg en CH. Het toepassingsgebied van het CLNI-verdrag is in beginsel beperkt tot de scheepvaart op de Rijn en de Moezel (art. 15 lid 1 a) CLNI). Het CLNI-verdrag stelt globale limieten per aansprakelijkheid scheppend evenement van een binnenschip vast voor zowel contractuele als ook buitencontractuele vorderingen.

Het aansprakelijkheidsbeperkingsverdrag CLNI wordt thans onder auspiciën van de Centrale Rijnvaartcommissie te Straatsburg herzien en uitgebreid met een aanvullend protocol. Deze herziening heeft volgende doelstellingen:

- (1) uitbreiding van het toepassingsgebied tot alle Europese staten waar de binnenvaart van significant economisch belang is;
- (2) de globale aansprakelijkheidsgrenzen opnieuw evalueren

Het CLNI zou zo, in de door het Aanvullend Protocol gewijzigde versie, de eerste stap in de richting van een harmonisatie van de civielrechtelijke aansprakelijkheid kunnen vertegenwoordigen. Het Verdrag stelt de gemeenschappelijke hoogste grenzen van schadevergoedingen vast, maar niet de toe te passen aansprakelijkheidsregeling, die onder het nationaal recht van iedere staat valt.

De Europese Commissie heeft in 2005 een voorstel voor een verordening aan het Europees Parlement en de Raad aangeboden dat voorziet in een vergaande bescherming van de reiziger en verbetering van diens positie in geval van schade, dood of letsel. Daarbij wordt beoogd het Verdrag van Athene conform Protocol 2 voor zowel zee- als ook binnenvaart te introduceren. In het Verdrag van Athene van 2002 wordt een onderscheid gemaakt tussen twee soorten vorderingen: Schade veroorzaakt door het functioneren van het schip (scheepvaartincidenten) en andere soorten schade en letsel. De Verordening, die is gebaseerd op het Verdrag van Athene 2002, voorziet derhalve in een gelaagde structuur. De eerste limiet voor schade resulterend uit scheepvaartincidenten bedraagt 250.000 SDR en is gebaseerd op risicoaansprakelijkheid van de vervoerder. De tweede limiet voor overige schade en letsel loopt tot 400.000 SDR en is gebaseerd op schuldaansprakelijkheid.

Tevens voorziet de Verordening in een verplichte verzekering en een directe actie van gedupeerde tegen de verzekeraar.

De Verordening zou voor de binnenvaart een nieuw systeem van aansprakelijkheid introduceren, nl. risicoaansprakelijkheid tot de hoogte van SDR 250.000,--. Tevens zou een verzekeringsplicht en een directe actie worden geïntroduceerd.

De IVR pleit voor een ratificatie van het CLNI-verdrag door België.

Oktober 2007

IVR is the international association representing the mutual interests of inland shipping, insurance industry and shipbuilding and keeping the register of vessels in Europe. The association was founded in 1874 and published the first register of Rhine vessels in 1879. In representing the mutual interests of the industries involved IVR deals with

- Prevention of accidents and claims in inland navigation
- Registration of the Inland Navigation fleets
- Harmonization and unification of European inland shipping