

Vergaderjaar 1994–1995

**24 062**

## **Goedkeuring van het op 4 november 1988 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Artikel 1**

##### *Algemeen*

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt, dan wel uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

Het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (hierna aan te duiden als het CLNI-verdrag) is op 4 november 1988 tot stand gekomen na onderhandelingen tussen de Rijn- en de Moezelstaten (Beneluxlanden, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland) over een uniforme internationale regeling van de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen.

Zoals uit het hiernavolgende moge blijken, is in de binnenvaart de internationale unificatie op dit gebied moeizaam verlopen. Op 1 maart 1973 is te Genève in ECE-verband (Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties) tot stand gekomen het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen (hierna aan te duiden als het CLN-verdrag). Dit Verdrag was voor een belangrijk deel ontleend aan het op 10 oktober 1957 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag nopens de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen (Trb. 1958,46), bij welk Verdrag het Koninkrijk partij is geweest van 1965 tot 1 september 1990. Met ingang van deze datum heeft het Koninkrijk laatstgenoemd verdrag opgezegd in verband met de inwerkingtreding van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23 en 1984, 31), hierna aan te duiden als het Verdrag van Londen.

Verschillen tussen de regeling van het CLN-verdrag en die van het genoemde Verdrag van 1957 houden verband met bijzondere karaktertrekken van de binnenvaart. Anders dan het Verdrag van 1957 kent het CLN-verdrag geheel gescheiden limitatiefondsen voor personen- en zaakschade en bovendien nog een apart fonds voor waterverontreinigingsschade. Ook de wijze van berekening van de limitatiefondsen verschilt met die van het Verdrag van 1957, omdat in de binnenvaart rekening gehouden moet worden met verschillende scheepstypen.

Het CLN-verdrag is nimmer in werking getreden; alleen de voormalige Sovjet-Unie is toegetreden. De reden voor dit gebrek aan enthousiasme bij de staten was gelegen in het feit, dat in 1973 problemen ontstonden met de omrekening van de in goudfranken uitgedrukte limitatiebedragen,

hetgeen in het bijzonder voor de westerse landen aanleiding was een afwachtende houding aan te nemen. Toen het probleem van de omrekening van de goudfranken aan het einde van de zeventiger jaren was opgelost, bleek dat de limitatiebedragen van het CLNI-verdrag als gevolg van de voortgeschreden geldontwaarding te laag waren geworden.

Het thans ter goedkeuring voorgelegde CLNI-verdrag, dat een regionaal karakter draagt, sluit nauw aan bij het eerdergenoemde Verdrag van Londen, dat, zoals vermeld, op 1 september 1990 voor Nederland in werking is getreden. Laatstgenoemd Verdrag werd voor het Koninkrijk goedgekeurd bij Rijkswet van 14 juni 1989 (Stb. 240). De uitvoeringsregeling is te vinden in het Tweede Boek, Elfde Titel A (artikelen 740a e.v.), van het Wetboek van Koophandel (Wet van 14 juni 1989, Stb. 241).

Het CLNI-verdrag kent alleen daar aanpassingen waar deze in verband met de bijzondere aspecten van de binnenvaart noodzakelijk waren. Met name betreffen zij de wijze van berekening van de limitatiefondsen. Ook de bedragen tot welke de aansprakelijkheid kan worden beperkt zijn in het CLNI-Verdrag aanzienlijk hoger dan die in het Verdrag van Londen. Hieraan heeft de overweging ten grondslag gelegen dat de bedragen van het Verdrag van Londen uit 1976 dateren en daarom niet goed als basis konden worden gebruikt in 1988.

Het CLNI-verdrag is op 4 november 1988 door alle betrokken Staten ondertekend. Het zal in werking treden nadat tenminste drie van de Rijn- of Moezelstaten partij zijn geworden. Hoewel tot nu toe alleen Luxemburg hiertoe is overgegaan, is uit overleg in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in november 1993 gebleken dat de overige betrokken staten ratificatie van het Verdrag voorbereiden dan wel overwegen. Nadat het CLNI-verdrag voor alle Rijn- en Moezelstaten in werking zal zijn getreden, zal voor de gehele Rijn en Moezel een internationaal systeem gelden dat aansluit bij dat van het Verdrag van Londen van 1976.

Inmiddels hebben andere Europese staten met een binnenvaartvloot blijk gegeven van hun belangstelling voor het onderhavige verdrag. Deze staten hebben echter bezwaren tegen met name artikel 16 ervan, dat bepaalde voorwaarden voor toetreding van niet-Rijn- en Moezelstaten stelt. Aan deze bezwaren zijn de vertegenwoordigers van de Rijn- en Moezelstaten echter tegemoet gekomen door zich in 1992, via een CCR-resolutie, op voorhand bereid te verklaren alle Donau-oeverstaten en andere op het Europese vaarwegennet aangesloten landen tot toetreding uit te nodigen, zodra het CLNI-verdrag in werking getreden zal zijn.

De regeling in het Wetboek van Koophandel (Tweede Boek, Titel XIII, afd.10A; artikelen 951a e.v.) betreffende de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen, zoals vastgesteld bij de Wet van 14 juni 1989, Stb.239, is reeds geënt op het CLNI-verdrag. In het Besluit van 19 februari 1990, Stb.96, ter uitvoering van artikel 951f van het Wetboek van Koophandel, zijn ook de aansprakelijkheidslimieten van dat Verdrag reeds opgenomen. Inmiddels is dit Besluit gewijzigd door het Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging (artikel 9) van 15 december 1994, Stb 888, in verband met de inwerkingtreding van de Wet van 30 november 1994, Stb 846, tot aanvulling van de Boeken 3, 6 en 8 van het Burgerlijk Wetboek met onder meer regels betreffende de aansprakelijkheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Men vergelijk de nota van toelichting bij laatstgenoemd besluit alsmede de toelichting bij artikel 3 van de onderhavige goedkeuringswet, waarin gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid die het CLNI-verdrag biedt, de toepassing ervan uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen. Hierdoor wordt het mogelijk nationaal voor

dergelijke vorderingen hogere limieten vast te stellen dan het Verdrag voorschrijft.

Nu het CLNI-verdrag wordt goedgekeurd, wordt tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt om de eerdergenoemde titels van het Wetboek van Koophandel over te brengen naar Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Titels 7 en 12). Een hiertoe strekkend voorstel van wet wordt tegelijkertijd ingediend. In hetzelfde voorstel worden nog enkele wijzigingen in het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en in nog enkele andere wetten voorgesteld.

### **De inhoud van het Verdrag**

Hieronder volgt een bespreking van de afzonderlijke artikelen van het Verdrag, doch alleen voorzover deze afwijken van die van het Verdrag van Londen. Voor de goedkeuring van laatstgenoemd Verdrag wordt verwezen naar Kamerstukken II 1986/87, 1987/88, 19 769 ( R 1317) en Kamerstukken I 1988/89 19 769 ( R 1317) (28, 28a, 28b).

#### *Artikel 1*

Dit artikel volgt grotendeels artikel 1 van het Verdrag van Londen, met dien verstande dat in het tweede lid, onder b, van het CLNI-verdrag een definitie van «schip» gegeven wordt. Het Verdrag van Londen bevat geen nadere aanduiding van wat onder «schip» moet worden verstaan. Het CLNI-verdrag volgt echter het gebruik dat ook in andere binnenvaartverdragen is gevolgd, zoals in het op 15 maart 1960 te Genève tot stand gekomen Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart, de op 25 januari 1965 te Genève tot stand gekomen Overeenkomst inzake de inschrijving van binnenschepen en het al eerder genoemde CLN-verdrag.

#### *Artikel 2*

Dit artikel is geheel ontleend aan artikel 2 van het Verdrag van Londen.

#### *Artikel 3*

In dit artikel worden de categorieën vorderingen opgesomd die van beperking van aansprakelijkheid zijn uitgezonderd. In afwijking van het Verdrag van Londen komt de categorie vorderingen wegens olieverontreiniging in het CLNI-verdrag niet voor. In het binnenvaartrecht is dienaangaande immers, anders dan in het zeerecht<sup>1</sup>, geen afzonderlijk verdrag tot stand gekomen en evenmin bestaat er een aparte nationale regeling.

In dit verband zij thans reeds verwezen naar artikel 18, eerste lid, van het onderhavige Verdrag, waarin wordt bepaald dat Staten voorbehouden mogen maken voor onder meer vorderingen wegens waterverontreiniging en wegens schade bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Verdragsstaten kunnen de lijst van vorderingen genoemd in artikel 3 dus uitbreiden. Dit hoeft niet te betekenen dat een Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van een of meer van de genoemde categorieën, voor deze vorderingen een onbeperkte aansprakelijkheid invoert. Het is ook mogelijk dat die staat de beperking van aansprakelijkheid in zijn nationale wetgeving afzonderlijk regelt. Dit laatste is in Nederland het geval voor wat betreft vorderingen wegens waterverontreiniging alsmede wegens schade bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen. Het eerdergenoemde Besluit van 19 februari 1990, Stb. 96, voorziet in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, reeds in een apart waterverontreinigingsfonds. Door het Besluit van 15 december 1994, Stb 888, (Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging) is

---

<sup>1</sup> Verdrag van Brussel van 29 november 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Trb. 1970, 196).

een artikel 2a aan voornoemd Besluit toegevoegd, dat in hogere limieten voorziet dan die welke het CLNI-verdrag voorschrijft voor het geval schade is veroorzaakt door gevaarlijke stoffen. In lijn hiermee zal bij de ratificatie van het onderhavige verdrag voor deze beide categorieën vorderingen een voorbehoud worden gemaakt. In de toelichting bij de artikelen 2 en 3 van de goedkeuringswet wordt hierop nader ingegaan.

#### *Artikelen 4 en 5*

Deze artikelen zijn woordelijk ontleend aan de overeenkomstige artikelen in het Verdrag van Londen.

#### *Artikelen 6 en 7*

Deze artikelen bevatten de verschillende limitatiebedragen.

Zoals in het algemeen deel bij deze toelichting ook al is opgemerkt, zijn deze bedragen in Nederland reeds van kracht. Ze zijn opgenomen in het besluit van 19 februari 1990, Stb. 96, ter uitvoering van artikel 951f van het Wetboek van Koophandel, naar de inhoud waarvan hier kortheidshalve moge worden verwezen.

#### *Artikel 8*

Evenals het Verdrag van Londen gebruikt het CLNI-verdrag het Bijzondere Trekkingsrecht van het Internationale Monetaire Fonds (SDR) als rekeneenheid. In afwijking van het Londens Verdrag heeft een verdragsstaat op grond van het derde lid de mogelijkheid de tegenwaarde van de in de artikelen 6 en 7 genoemde limieten in zijn nationale munteenheid vast te stellen in afgeronde bedragen, mits de voorgescreven berekeningsmethode gehanteerd wordt. Wanneer echter als gevolg van een verandering van de waarde van de nationale munteenheid ten opzichte van de SDR er een afwijking optreedt van meer dan 10% van de werkelijke waarde van de in SDR uitgedrukte limieten, moeten de in de nationale munteenheid uitgedrukte bedragen worden aangepast.

Een verdragsstaat die gebruik maakt van deze bevoegdheid moet aan de depositaris de in de nationale munteenheid uitgedrukte bedragen meedelen, alsmede iedere wijziging van die bedragen. Van deze bevoegdheid wordt van Nederlandse kant geen gebruik gemaakt.

#### *Artikel 9*

Het eerste en derde lid komen overeen met artikel 9 van het Verdrag van Londen. Voor het tweede lid wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 1, tweede lid, van het al eerder genoemde Besluit van 19 februari 1990 ter uitvoering van artikel 951f van het Wetboek van Koophandel.

#### *Artikel 10*

Dit artikel is ontleend aan het Verdrag van Londen. Evenmin als genoemd Verdrag stelt het CLNI-verdrag fondsvorming als voorwaarde voor een beroep op beperking van aansprakelijkheid. Het staat een verdragsstaat echter vrij fondsvorming wel verplicht te stellen. Nederland heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt bij toetreding tot het Londens Verdrag en stelt thans ook bij toetreding tot het CLNI-verdrag het vormen van een fonds verplicht (men vergelijk artikel 951a, eerste lid, van het Wetboek van Koophandel).

#### *Artikel 11*

Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat een limitatiefonds kan worden gevormd in een verdragsstaat, waarin een rechtsgeding aanhangig is gemaakt met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering. Tot zover volgt het CLNI-verdrag het Verdrag van Londen. Het CLNI-verdrag houdt echter ook rekening met de mogelijkheid dat geen rechtsgeding aanhangig is gemaakt en biedt in zo'n geval degene die verwacht dat hij aansprakelijk kan worden gesteld, de gelegenheid toch een limitatiefonds te vormen. In dat geval moet hij het fonds stellen in een verdragsstaat, waarin een voor beperking vatbare vordering aanhangig kan worden gemaakt.

Voor het overige is dit artikel ontleend aan het Verdrag van Londen.

#### *Artikel 12*

Dit artikel is woordelijk gelijk aan het overeenkomstige artikel in het Londens Verdrag.

#### *Artikel 13*

Dit artikel is eveneens ontleend aan het Verdrag van Londen, echter met dien verstande dat, anders dan onder dat Verdrag, artikel 13 van het CLNI-verdrag bepaalt dat, indien binnen het gebied van een verdragsstaat een fonds is gevormd, in elk geval een gelegd beslag moet worden opgeheven of een gestelde zekerheid moet worden teruggegeven, terwijl onder het Londens Verdrag deze verplichting was beperkt tot de aldaar genoemde gevallen. De overweging om in het CLNI-verdrag op dit punt verder te gaan dan in het Londens Verdrag is gegrond op het feit dat het CLNI-verdrag gesloten wordt tussen een beperkt aantal Europese staten die op het terrein van de erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken een onderlinge internationale regeling kennen, te weten het op 27 september 1968 te Brussel gesloten Verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, Trb. 1969, 101.

#### *Artikel 14*

Ook dit artikel stemt overeen met het desbetreffende artikel in het Verdrag van Londen.

#### *Artikel 15*

Dit artikel behelst het toepassingsgebied van het CLNI-verdrag.

Volgens het eerste lid is het verdrag van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip of van een hulpverlener, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen:

- a. het schip op een waterweg heeft gevaren waarop het regime van de Herziane Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 of het Verdrag van 27 oktober 1956 betreffende de bevaarbaarmaking van de Moezel van toepassing zijn, of
- b. hulp is verleend aan een in gevaar verkerend binnenschip of aan de lading van zo'n schip binnen het gebied van een van de hiervoor bedoelde waterwegen, of
- c. een binnen het gebied van zo'n waterweg gezonken, vergaan, gestrand of verlaten binnenschip of de lading van zo'n schip is vlotgebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt.

Het Verdrag is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een hulpverlener die vanaf een binnenschip hulp verleent aan

een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van zo'n schip.

De Herziene Rijnvaartakte (Verdrag van Mannheim van 17 oktober 1868, Stb. 1869, 75), waarvan hierboven onder a. sprake is, is van toepassing op de vaart op de Rijn, waaronder mede begrepen wordt de vaart op de beide Nederlandse armen van de Rijn, de Lek en de Waal, alsmede de vaart van of naar de Rijn op de verbindingswateren tussen de Rijn en de open zee en België, alsmede op de zijrivieren van de Rijn, voorzover zij in het territoir van de Rijnsoeverstaten vallen. Bij arrest van de Hoge Raad van 9 maart 1936 (NJ 1936, 236) is uitgemaakt, dat onder de uitmondingen moet worden verstaan het geheel van de reeds bestaande en nader aan te leggen verbindingswegen tussen Krimpen en Gorinchem over Rotterdam, Dordrecht, Brielle en Hellevoetsluis naar zee, met inbegrip van het Hollandse Diep. Het hierboven onder a. eveneens genoemde te Luxemburg tot stand gekomen Verdrag van 27 oktober 1956 tussen Frankrijk, Duitsland en Luxemburg inzake de bevaarbaarstelling van de Moezel is krachtens artikel 28 van dat Verdrag van toepassing op de Moezel vanaf de samenvoeging van deze rivier met de Rijn bij Koblenz tot aan Metz.

Krachtens het tweede lid van artikel 15 kan een verdragsstaat door middel van een kennisgeving aan de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart verklaren dat het CLNI-verdrag ook van toepassing is op andere waterwegen dan die in het eerste lid van dit artikel zijn genoemd, voor zover zij binnen het grondgebied van deze staat zijn gelegen. Van Nederlandse kant zal van deze mogelijkheid gebruik worden gemaakt. Het zou weinig logisch zijn om voor de binnenwateren twee verschillende regimes van beperking van aansprakelijkheid in te voeren. Overigens ziet de thans vigerende wetgeving, die reeds geënt is op het CLNI-verdrag (zie het algemene deel van deze toelichting), ook al op alle Nederlandse binnenwateren.

#### *Artikel 16*

Krachtens het derde lid kunnen andere dan de Rijn- en Moezelstaten die een rechtstreekse vaarverbinding hebben met de Rijn en Moezel, bij unaniem besluit van de staten die partij zijn bij het CLNI-verdrag worden uitgenodigd om ertoe toe te treden. Daarbij kan worden gedacht aan de inmiddels tot stand gekomen Rijn-Donau verbinding, waardoor ook de Donaustaten een rechtstreekse vaarverbinding met de Rijn hebben gekregen. Daarnaast kan men ook denken aan Polen en de Tsjechische Republiek. Zoals reeds in het algemene gedeelte van deze toelichting is opgemerkt, hebben enkele van deze staten bezwaar tegen deze bepaling, maar hebben de CCR-lidstaten getracht dit bezwaar weg te nemen door bij voorbaat te verklaren dat zij deze uitnodigingsprocedure op alle overige Europese binnenvaartlanden zullen toepassen.

Het derde lid houdt er tevens rekening mee dat toetreding door derden staten aanpassing van het Verdrag met zich mee kan brengen. In het bijzonder wordt genoemd de omrekening van de aansprakelijkheidsbedragen in de nationale munteenheid van een staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds. Het betreffende besluit heeft verdragskarakter en zal derhalve hier te lande parlementaire goedkeuring behoeven alvorens door het Koninkrijk te kunnen worden aanvaard.

#### *Artikel 18*

In dit artikel wordt bepaald dat een staat voorbehouden kan maken voor bepaalde categorieën vorderingen. Het betreft hier onder meer de vorderingen wegens schade door waterverontreiniging en die wegens

schade bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook voor sportboten en pleziervaartuigen kan een van het CLNI-verdrag afwijkende regeling worden getroffen. Behoudens het voorbehoud ten aanzien van vorderingen wegens schade bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, dat op ieder moment kan worden gemaakt, kunnen de overige voorbehouden slechts gemaakt worden bij ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding. Zoals in de toelichting bij artikel 3 reeds is opgemerkt, zal Nederland gebruik maken van de mogelijkheid een voorbehoud te maken voor vorderingen wegens waterverontreiniging alsmede voor vorderingen wegens schade bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Verwezen zij naar de toelichting bij de artikelen 2 en 3 van het onderhavige wetsvoorstel.

#### *Artikel 20*

Dit artikel bevat een bijzondere procedure met betrekking tot wijziging van de rekeneenheid alsmede van de aansprakelijkheidslimieten, bedoeld om een snelle aanpassing hiervan mogelijk te maken.

De procedure is ontleend aan de op 25 mei 1984 te Londen tot stand gekomen Protocollen tot wijziging van het Verdrag van 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging en van het Verdrag van 1971 inzake het Internationale Fonds voor de vergoeding van schade door olieverontreiniging. Deze bijzondere procedure, die het Verdrag van Londen niet kent, betekent een aanmerkelijke vooruitgang ten opzichte van de gewone wijzigingsprocedure.

Slechts een staat die partij is bij dit Verdrag, dat wil zeggen een staat voor wie het Verdrag in werking is getreden, kan een vergadering bijeen roepen om te overleggen over een wijziging van de aansprakelijkheidslimieten of de rekeneenheid.

Ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel is de besluitvorming hieromtrent echter aan enkele daar genoemde voorwaarden en beperkingen gebonden. Wanneer een aansprakelijkheidsgrens het drievoud van het oorspronkelijke bedrag bereikt, kan geen verdere verhoging krachtens de procedure van artikel 20 meer plaatsvinden en zullen verdere verhogingen via de gewone wijzigingsprocedure moeten worden bewerkstelligd of zal artikel 20 moeten worden aangepast.

In het vierde lid wordt de term «Verdragsluitende Staat» gebezigd. Dit komt neer op een staat die het Verdrag heeft bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd, ongeacht of het Verdrag in werking is getreden. Krachtens dit vierde lid moeten wijzigingsbesluiten met een meerderheid van twee derde van de Verdragsluitende Staten die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen worden genomen en deze meerderheid moet twee derde van de in het eerste lid van artikel 16 genoemde staten voor wie het Verdrag in werking is getreden, omvatten. Deze bepaling geeft een garantie voor de Rijn- en Moezelstaten die partij zijn bij het Verdrag dat zij bij de besluitvorming een overwegende invloed hebben. Volgens het derde lid van artikel 16 kunnen immers derde-staten uitgenodigd worden tot het Verdrag toe te treden.

Een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard zes maanden na de datum waarop de depositaris van het besluit kennis heeft gegeven, tenzij een derde van de Verdragsluitende Staten meedeelt, de wijziging niet te aanvaarden. Het achterwege laten van de mededeling dat de wijziging niet wordt aanvaard, is gelijk te stellen aan het geven van instemming met de binding aan de wijziging. Het betreffende wijzigingsbesluit heeft dus verdragskarakter en zal hier te lande aan de parlementaire goedkeuring dienen te worden onderworpen. Volgens het zesde lid treedt een wijziging in werking achttien maanden na aanvaarding ervan en bindt zij alle staten die op dat tijdstip partij zijn. Voorts geeft het zesde lid nog een nadere regeling voor het geval een staat niet wenst gebonden te worden aan de wijziging.

De procedure van artikel 20 voorziet niet alleen in een snelle inwerking-treding van een wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen en de monetaire eenheid, maar garandeert ook de eenheid van het verdrags-regime. Staten, die bedenkingen hebben tegen een aanvaarde wijziging, hebben de keus tussen instemmen met de wijziging of het opzeggen van het Verdrag. Daarmee wordt het risico vermeden, dat men nog jaren te maken heeft met verschillende aansprakelijkheidsgrenzen.

### **Koninkrijkspositie**

Gezien de aard van het onderhavige Verdrag zal het voor wat het Koninkrijk betreft alleen voor Nederland gelden.

### **Artikel 2**

Artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van het al meermalen genoemde Besluit ter uitvoering van artikel 951f van het Wetboek van Koophandel voorziet in een apart waterverontreinigingsfonds. Vorderingen terzake van waterverontreiniging, voorzover deze niet veroorzaakt wordt door een stof, die door het Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging als gevaarlijke stof is aangewezen, maar bijvoorbeeld door olie of diesel die aan boord van het binnenschip is om als brandstof daarvoor te dienen, kunnen uit dit fonds worden voldaan. Omdat hiermee wordt afgeweken van het CLNI-verdrag, bestaat het voornemen om gebruik te maken van de mogelijkheid op dit punt een voorbehoud te maken.

### **Artikel 3**

Dit artikel geeft aan dat het voornemen bestaat gebruik te maken van de mogelijkheid die het Verdrag biedt om de toepassing ervan voor wat betreft vorderingen wegens schade door gevaarlijke stoffen, ontstaan bij het vervoer daarvan, uit te sluiten. Zodoende wordt de mogelijkheid geopend om nationaal bijzondere limieten voor schade door zodanige stoffen vast te stellen. In het al eerder genoemde Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging van 15 december 1994, Stb. 888, wordt hieraan uitvoering gegeven door de bedragen genoemd in het CLNI-verdrag in geval van schade door gevaarlijke stoffen ongeveer te verdubbelen. Dit strookt met door Nederland in het Comité du droit fluvial, ressorterend onder de CCR, gedane voorstellen, die beogen te bewerkstelligen dat op de Rijn ook op het gebied van de limiet voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, ontstaan bij het vervoer daarvan, zoveel mogelijk een uniform regime zal gelden.

Overigens zij verwezen naar de nota van toelichting bij genoemd Uitvoeringsbesluit.

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. A. F. M. O. van Mierlo

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink