



Na kennis te hebben genomen van het wetsvoorstel en de Memorie van Toelichting 'CLNI 2012', maakt de Gemeente Amsterdam graag gebruik van de geboden consultatiemogelijkheid.

Het doel van de consultatie is het verkrijgen van reacties op het wetsvoorstel en in het bijzonder op de vraag of beperking van aansprakelijkheid ook mogelijk moet zijn voor niet-bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen, zoals woonboten.

Het CLNI 2012 betreft een herziening van het in 1988 gesloten Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 1988). Laatstgenoemd verdrag was van toepassing op alle soorten binnenschepen; zowel de binnenschepen die werden gebruikt voor de beroeps- en bedrijfsmatige scheepvaart, als de binnenschepen die hier niet voor werden gebruikt. In artikel 18 lid 1 CLNI 1988 was bepaald dat een staat bij toetreding kon verklaren dat het verdrag niet van toepassing zou zijn op onder meer "vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart". De drie andere verdragsluitende staten naast Nederland – te weten Duitsland, Zwitserland en Luxemburg – hebben een dergelijk voorbehoud gemaakt, als een gevolg waarvan het CLNI 1988 aldaar niet van toepassing is op vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart. Nederland heeft een dergelijk voorbehoud als enig verdragsluitend land niet gemaakt, met als gevolg dat de beperking van aansprakelijkheid voor de binnenvaart, in Nederland (ondermeer) ook voor woonboten geldt.

Waar het voorgaande toe kan leiden, is door de Gemeente Amsterdam en haar burgers ondervonden na een in 2012 plaatsgevonden explosie op een woonboot, als een gevolg waarvan een toevallig passerende jongen zeer ernstig gewond is geraakt en er aanzienlijke materiële schade is ontstaan aan de eigendommen van derden. De eigenaar en de verzekeraar van deze woonboot hadden in beginsel de mogelijkheid de te vergoeden schade aanzienlijk te verlagen door een verzoek te doen tot beperking van aansprakelijkheid. De Rechtbank Rotterdam heeft dit verzoek bij vonnis van 9 oktober 2013 moeten toewijzen, maar wel met de overweging dat de uitkomst schrijnend was.

De wettelijke mogelijkheid de aansprakelijkheid ook voor woonboten te beperken, heeft in de Gemeente Amsterdam – waarin ongeveer een kwart (2.500) van het totaal aantal in Nederland aanwezige woonboten ligt – de nodige vragen en zorgen opgeroepen, onder andere van de gemeenteraad.

Nederland heeft op 27 september 2012 het CLNI 2012 ondertekend. Door een nieuwe definitie van het begrip 'schip' (namelijk een voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikt binnenschip), valt een woonboot die niet voor de bedrijfsmatige scheepvaart wordt gebruikt, in tegenstelling tot het CLNI 1988, nu buiten het toepassingsbereik van het Verdrag.

Het CLNI 2012 laat echter onverlet dat de pleziervaart en niet-beroepsvaart onder een andersluidende nationale regeling kunnen vallen. Kennelijk is de wetgever voornemens van deze laatste mogelijkheid gebruik te maken, door de definitie van 'binnenschip' in artikel 3 van Boek 8 BW *niet* te wijzigen. Onder deze definitie vallen ook niet voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikte woonboten. In de Memorie van Toelichting wordt hiervoor de volgende reden gegeven: "Omdat het niet gewenst is dat eigenaren van niet voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikte

binnenschepen in Nederland hun aansprakelijkheid als gevolg van de totstandkoming van het CLNI 2012 niet meer kunnen beperken (terwijl dit thans wel zo is), is de beperking van de aansprakelijkheid ook geregeld voor deze binnenschepen.”

De Gemeente Amsterdam brengt graag onder de aandacht dat het CLNI 1988 juist op dit punt is gewijzigd. Het CLNI 2012 ziet, anders dan het CLNI 1988, uitsluitend op beroeps- en bedrijfsmatige binnenvaart. Ondermeer woonboten die niet voor de beroeps- of bedrijfsmatige scheepvaart worden gebruikt, vallen daarmee buiten het toepassingsbereik van het herziene verdrag. Uit de literatuur volgt dat daarmee wordt gestipuleerd dat het beginsel van de beperking van aansprakelijkheid een particularisme van het goederen- en personenvervoer is ter afbakening van beroeps- en bedrijfsmatige risico's.

De gemeente is van mening dat constructies waarmee op het water wordt gewoond, buiten toepassingsbereik van de aansprakelijkheidsbeperking in het CLNI 2012 moeten blijven. Woonboten zijn niet tot nauwelijks te onderscheiden van woonhuizen en kunnen toch moeilijk als een potentieel gevaar voor de scheepvaart worden gezien. In dit verband wordt ook gewezen op de uitspraken van 16 april en 26 november 2014 van de Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State, waaruit volgt dat (vrijwel alle) woonboten als bouwwerk worden aangemerkt. Alle nieuw te bouwen watervilla's, woonarken en scharken moeten voldoen aan het Bouwbesluit en zijn omgevingsvergunningplichtig omdat deze drijvende objecten – naast hun drijvende karakter – qua beoogde functie in niets onderscheiden van vergelijkbare bouwwerken op het land. Voor deze categorie zal dus een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd, waarbij aan het Bouwbesluit moet worden voldaan. Wetgeving is in de maak.

Met woonboten, zeker met de zogenaamde aquavilla's, watervilla's of waterwoningen, wordt niet gevaren. Woonarken en scharken worden hooguit eens in de vijf jaar door een schip naar een werf gesleept. Tekenend in dit verband is dat een binnenschip in aanbouw volgens artikel 8:106o lid 5 BW *niet* onder de definitie van een binnenschip valt, omdat in dat geval de aan de binnenvaart inherente risico's zich nog niet voordoen. Dit laatste geldt nu juist ook voor woonboten die als woonhuis worden gebruikt.

Zij hebben gemeen dat ze worden gebruikt als, of bestemd zijn tot, woon- en nachtverblijf. Woonboten zijn over het algemeen ook aangesloten op nutsvoorzieningen zoals stroom, water en riolering.

Artikel 8:1 lid 2 BW bepaalt dat bij AMvB bepalingen van het burgerlijk wetboek niet van toepassing kunnen worden verklaard op zaken die schepen zijn. Van deze mogelijkheid is tot op heden geen gebruik gemaakt. Maar op deze manier zou op eenvoudige wijze, zonder dat de wet gewijzigd moet worden, bij AMvB kunnen worden bepaald dat woonboten welke primair een woonfunctie hebben en niet voor de bedrijfsmatige scheepvaart worden gebruikt, van titel 12 van Boek 8 BW 'Beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen' worden uitgesloten.

Vele woonbooteigenaren hebben – net als huiseigenaren – een verzekering afgesloten waarmee de aansprakelijkheid is gedekt. Bij woonhuizen gaat het qua verzekerbaarheid ook goed en niet valt in te zien dat het vervallen van de mogelijkheid de aansprakelijkheid aanzienlijk te beperken,

zal leiden tot het niet langer, voor een redelijke premie, tegen aansprakelijkheid verzekeren van woonboten.

Tot slot: er zijn schepen die zowel als varend schip worden gebruikt, als om op te wonen. Voorts zijn er plezier- en sportvaartuigen. In al deze gevallen is er sprake van een vaarrisico, ofschoon geen bedrijfsmatig vaarrisico. Daarnaast zijn er schepen die niet worden gebruikt om mee te varen, maar wel bedrijfsmatig worden gebruikt (restaurantboot, fietsenstallingboot, hotelboot). Het zou zo kunnen zijn dat uw wetgever besluit deze gevallen wel onder de mogelijkheid tot beperking van aansprakelijkheid te laten vallen. De gemeente ziet geen aanleiding op dit punt te reageren.

Amsterdam, 31 maart 2015

