

XXXXXX  
20150411025 10:51 0011

# Gemeente Amsterdam

Bezoekadres  
Amstel 1  
1011 PN Amsterdam

Postbus 202  
1000 AE Amsterdam  
Telefoon 14 020  
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Ministerie van Veiligheid en Justitie  
Zijne excellentie A. van der Steur  
Postbus 20301  
2500 EH Den Haag

Datum 30 maart 2015  
Ons kenmerk  
Uw kenmerk Uitvoeringswet CLNI 2012  
Behandeld door mr. B. Fluit (advocaat)  
Telnummer 020 552 3231  
Email B.Fluit@amsterdam.nl

Excellentie,

Na kennis te hebben genomen van het wetsvoorstel en de Memorie van Toelichting 'CLNI 2012', maakt de gemeente graag gebruik van de geboden consultatiemogelijkheid. Uw voorganger kondigde deze mogelijkheid al bij brief van 14 januari 2014 aan.

Het doel van de consultatie is in het bijzonder het verkrijgen van reacties op de vraag of beperking van aansprakelijkheid ook mogelijk moet zijn voor niet-bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen, zoals woonboten. De gemeente laat zich graag over deze vraag uit.

Het CLNI 2012 betreft een herziening van het CLNI 1988. Laatstgenoemd verdrag was na de invoering in nationale wetgeving van toepassing op alle soorten binnenschepen, ongeacht of zij wel of niet voor de beroeps- en bedrijfsmatige scheepvaart werden gebruikt en was dus ook van toepassing op woonboten.

Waar het voorgaande toe kan leiden, is door de gemeente 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 de mogelijkheid de te vergoeden schade aanzienlijk te verlagen door een verzoek te doen tot beperking van aansprakelijkheid. De Rechtbank Rotterdam heeft dit verzoek moeten toewijzen, maar heeft daarbij wel overwogen dat de uitkomst schrijnend was.

Deze 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.

Door een nieuwe definitie van het begrip 'schip' in het CLNI 2012, 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 verdrag laat echter onverlet dat de niet-beroepsvaart onder een andersluidende nationale regeling kan vallen. Kennelijk bent u voornemens van deze laatste mogelijkheid gebruik te maken, door de definitie van 'binnenschip' in 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 uw aandacht dat het oude verdrag juist op dit punt is gewijzigd. Het nieuwe verdrag ziet uitsluitend op de beroeps- en bedrijfsmatige binnenvaart. Woonboten vallen daarmee buiten het toepassingsbereik van het herziene verdrag. Uit de literatuur volgt dat daarmee wordt benadrukt 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 het verdrag zouden moeten vallen. Woonboten zijn niet tot nauwelijks te onderscheiden van woonhuizen en kunnen toch moeilijk als een potentieel gevaar voor de scheepvaart worden gezien. Recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State wijst uit dat (vrijwel alle) woonboten als bouwwerk worden aangemerkt en omgevingsvergunningplichtig zijn omdat deze drijvende objecten – naast hun drijvende karakter – qua beoogde functie in niets onderscheiden van vergelijkbare bouwwerken op het land.

Tekenend in dit verband is dat een binnenschip in aanbouw volgens het BW *niet* onder de definitie van een binnenschip valt en wel 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. 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. Zij hebben allen 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.

Via artikel 8:1 lid 2 BW zou op eenvoudige wijze, zonder dat de wet gewijzigd moet worden, bij AMvB kunnen worden bepaald dat woonboten die 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.

Uw voorganger heeft laten weten dat een voordeel van de beperkingsmogelijkheid zou zijn dat de maximaal uit te keren schade is te berekenen, als een gevolg waarvan het eenvoudiger en goedkoper zou zijn een schip te verzekeren en schadelijdende partijen er juist bij gebaat zijn dat een schip is verzekerd. Dit laatste is juist, maar vele woonbooteigenaren hebben al – net als huiseigenaren – een verzekering afgesloten waarmee de aansprakelijkheid is gedekt. Niet valt in te zien dat het vervallen van de mogelijkheid de aansprakelijkheid te beperken, zal leiden tot het niet langer tegen aansprakelijkheid verzekeren van woonboten. Er moeten goede en betaalbare verzekeringsproducten op de markt (te brengen) zijn. Bij woonhuizen gaat het qua verzekerbaarheid ook goed.

Tot slot: er zijn schepen die zowel als varend schip worden gebruikt, als om op te wonen. Ook zijn er plezier- en sportvaartuigen. In al deze gevallen is er sprake van een (niet 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. Op dit punt wordt in ieder geval geen aanleiding gezien inhoudelijk te reageren.

Op voorhand dank voor de door u aan deze kwestie te besteden aandacht. De gemeente Amsterdam ziet de uitkomst van de consultatie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,



E.E. van der Laan

Burgemeester van Amsterdam

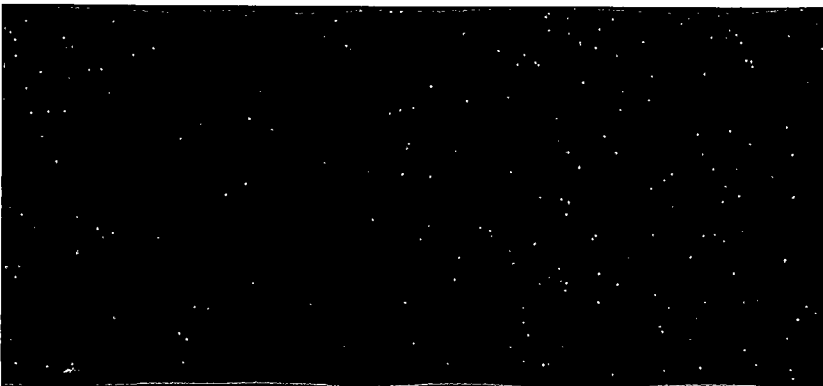
20150401.025 10:51 0012

**Gemeente  
Amsterdam**

Gezien scankamer  
V&J

01 APR. 2015

PostNL  
Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



FMHaaglanden

01 APR. 2015

Ontvangen

408FF 250DEHS01



20150401.025 10:51 0013

