

Goedkeuring van het op 15 maart 1960 te Genève tot stand gekomen Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart

MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

1. In november 1930 werd door de Volkenbond een conferentie voor de eenmaking van het binnenvaartrecht bijeengeroepen te Genève. Deze conferentie heeft geleid tot de ondertekening op 9 december 1930 van een drietal verdragen: betreffende het gebruik van de vlag in de binnenvaart, betreffende de teboekstelling van en zakelijke rechten op binnenschepen en betreffende aanvaring in de binnenvaart.

Laatstgenoemd verdrag werd door een aantal West- en Midden-europese landen, waaronder ook Nederland, ondertekend. Het werd in Nederland goedgekeurd bij de wet van 24 juni 1939, *Stb.* 24; het ontwerp voor deze wet is voorgesteld, behandeld en aangenomen gelijktijdig met dat, hetwelk geleid heeft tot de wet van 24 juni 1939, *Stb.* 201, bevattende het nieuwe binnenvaartrecht, waarin tevens de aanpassing van het Wetboek van Koophandel aan de bepalingen van het verdrag tot stand werd gebracht. Voor de parlementaire stukken over de goedkeuring van het verdrag zij verwezen naar de bijlagen der *Handelingen*, zitting 1934—1935, 196, nr. 4 en 5 (wetsontwerp en memorie van toelichting) en 196, nr. 15, § 2, sub 8 (voorlopig verslag der Tweede Kamer), alsmede zitting 1936—1937, 54, nr. 1, § 2, sub 8 (memorie van antwoord aan de Tweede Kamer). Het verdrag is door Nederland niet bekrachtigd; wel zijn de daarop afgestemde bepalingen van het Wetboek van Koophandel (artikel 936 e.v.) in werking getreden op 1 november 1962. Frankrijk heeft het verdrag bekrachtigd in 1939, terwijl Portugal daartoe in 1932 is toegetreden.

2. Toen de invoering van het nieuwe binnenvaartrecht in overweging was, is ook onder ogen gezien, of het Binnenvaartverdrag van 1930 alsnog bekrachtigd diende te worden. Reeds vrij spoedig bleek, dat ook elders enige tijd na de oorlog de vraag was opgedoken of er aanleiding was alsnog de inwerkingtreding van het verdrag van 1930 te bevorderen. Dit heeft ertoe geleid, dat in het „Inland Transport Committee” van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties te Genève in 1955 de vraag aan de orde is gesteld, of het verdrag en de andere verdragen van 1930 nog aanvaardbaar konden worden geacht. Hierover bleken de meningen verdeeld te zijn, doch algemeen was er bereidheid om in nader overleg te treden en een nieuwe poging te ondernemen om tot internationale eenmaking van bepaalde onderdelen van het binnenvaartrecht te geraken. Met het oog daarop is een afzonderlijke werkgroep voor het binnenvaartrecht ingesteld, waarin verschillende onderwerpen achtereenvolgens zijn of zullen worden besproken.

Wat de aanvaring betreft bleek een aantal landen wijzigingen van het verdrag van 1930 voor te staan, zodat in de genoemde werkgroep tot herziening van de tekst van 1930 werd overgegaan. Het eindresultaat daarvan is het verdrag, waarvan de goedkeuring thans wordt voorgesteld. Het is, behalve door het Koninkrijk der Nederlanden, ondertekend door België, de Duitse Bondsrepubliek, Frankrijk en Oostenrijk, terwijl een aantal andere landen het voornemen te kennen heeft gegeven tot het verdrag toe te treden.

Een vertaling in het Nederlands is als bijlage bij deze memorie gevoegd.

3. Aan het verdrag van 1930 lagen dezelfde beginselen ten grondslag als aan het Brusselse verdrag van 1910 betreffende aanvaring in de zeevaart (verg. *Trb.* 1953, 124), en ook de tekst daarvan was vrij nauwkeurig gevolgd. Slechts op drie punten van belang wijken de beide verdragen van elkaar af: het Brusselse verdrag regelt niet uitdrukkelijk het geval, dat twee of meer schepen een aanvaring met een onschuldig schip veroorzaken, het verdrag van 1930 wel; het verdrag van 1930 bevat een voorziening voor het geval dat een sleeptrein bij een aanvaring is betrokken; daarentegen houdt het geen regeling in inzake hulpverlening na aanvaring.

Tijdens de onderhandelingen over het verdrag van 1960 is er van de zijde van Nederland en de andere Rijnoverstaten naar gestreefd de opzet van het oude verdrag, en aldus de aansluiting bij het Brusselse zeeverdrag, zoveel mogelijk te handhaven. Dit streven is goeddeels met succes bekroond. Gebleven is de regel — die thans uitdrukkelijk vooropgesteld is — dat de aansprakelijkheid ter zake van aanvaring wordt vastgeknoopt aan schuld van een schip. Gehandhaafd is voorts, ondanks aanvankelijk verzet van enige, vooral Oosteuropese landen, het systeem dat, indien meer dan één schip schuldig is, hoofdelijke aansprakelijkheid tussen de schuldige schepen bestaat slechts ten opzichte van onschuldige derde schepen en hun lading, alsmede wat betreft alle personenschade. Verschillend is daarbij evenwel, dat het verdrag van 1930 niet van „personenschade” spreekt maar van schade bestaande uit dood of verwonding van personen; omdat de aldus getrokken grens — ook in het Brusselse verdrag — tot verschillende uitleggingen aanleiding heeft gegeven, achtte men het thans te Genève beter alle schade aan personen onder het hoofdelijkheidsregiem te brengen.

Ondanks de gelijkens in materieel opzicht heeft het nieuwe verdrag, in verhouding tot dat van 1930, belangrijk aan duidelijkheid gewonnen. Indeling en presentatie van de artikelen die de eigenlijke aansprakelijkheidsregeling inhouden (artikelen 2—5), is n.l. verbeterd. Daarbij is het gevolgde stelsel op een meer logische wijze ontwikkeld, door het vooropstellen van de bepalingen over het schuldvereiste, in artikel 2, en het scherper onderscheiden van de verschillende mogelijkheden indien er schuld is van één of meer schepen.

De overige wijzigingen van het verdrag van 1930 hadden voornamelijk ten doel om op enkele punten van niet-principiële aard veranderingen en enkele veranderingen aan te brengen (insolvabiliteit van een hoofdelijke medeschuldenaar, verjaring). Nieuw is echter nog de bepaling, dat de vergoeding van nucleaire schade van de werking van het verdrag is uitgezonderd (artikel 8 lid 2). Voor schade bij het vervoer van splijtstoffen en radioactieve producten en afvalstoffen is reeds een internationale regeling getroffen in het verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie (*Trb.* 1961, 27). De aansprakelijkheidsregeling van dit verdrag is niet gebaseerd op schuld. Indien in de toekomst nog andere regelingen op het stuk van nucleaire schade tot stand zullen komen, zullen deze, naar te verwachten valt, evenmin de aansprakelijkheid aan de aanwezigheid van schuld vastkoppelen. Door de bepaling van artikel 8 lid 2 wordt bereikt dat geen strijd ontstaat tussen, zodanige regelingen en het Binnenvaartverdrag.

4. De ondergetekenden zijn de mening toegedaan dat het onderhavige verdrag voor Nederland aanvaardbaar is, mede omdat het in zijn opzet overeenstemt met het verdrag van 1930, dat in het Wetboek van Koophandel is geïncorporeerd en in die vorm reeds een aantal jaren heeft gewerkt. Daar het Verdrag ook van toepassing zal zijn op Frans Guyana acht de Surinaamse Regering medegelding voor haar land wenselijk.

Zij menen voorts dat het slagen van het verdrag een eerste stap kan zijn in de richting van een — voor Nederland wenselijke — gedeeltelijke eenmaking van het binnenvaartrecht in Europa. De organisaties van het belanghebbende bedrijfsleven stemmen met dit standpunt in.

Het komt de ondergetekenden niet wenselijk voor om één van de voorbeholden te maken, bedoeld in artikel 9 van het verdrag. Het gemene aanvaringsrecht pleegt in Nederland ook te worden toegepast op schepen bestemd voor de uitoefening van het openbaar gezag, terwijl waterwegen die bij uitsluiting aan de nationale scheepvaart zijn voorbeholden hier te lande niet voorkomen.

Ofschoon het verdrag op grond van zijn formulering voor rechtstreekse toepassing in aanmerking komt, is aanpassing van het Wetboek van Koophandel gewenst. Gelijktijdig met dit wetsontwerp wordt daarom een wetsontwerp ingediend, waarin enige voorschriften uit het Wetboek van Koophandel aan de materiële inhoud van het verdrag worden aangepast.

De Minister van Justitie,

Y. SCHOLTEN.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. LUNS.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

M. J. KEYZER.