Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 1986–1987

19 768

Wijziging van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel, van het eerste boek van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (regeling beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inleidende opmerkingen

Op 10 oktober 1957 kwam te Brussel tot stand het Verdrag nopens de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaren van zeeschepen (Trb. 1958, 46). Bij wet van 3 juni 1965 (Stb. 251) werd het Verdrag (hierna te noemen het Brusselse Verdrag) goedgekeurd voor het gehele Koninkrijk. Het Verdrag trad op 31 mei 1968 voor Nederland in werking. Bij wet van 3 juni 1965 (Stb. 239) werden het Wetboek van Koophandel door invoeging van titel XI A (artt. 740a–740d) en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering door wijziging van de artikelen 320a–320z aan dit Verdrag aangepast. Als bezwaar tegen dit Brusselse Verdrag werd al spoedig gevoeld, dat de bedragen waartoe de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is beperkt, door de voortschrijdende inflatie aanzienlijk te laag werden bevonden, terwijl zich bovendien enkele interpretatievragen met betrekking tot de tekst van het Brusselse Verdrag en vragen naar de verhouding met later tot stand gebrachte verdragen aandienden.

Het Comité Maritime International zette zich tot het opstellen van herzieningsvoorstellen. Een door het CMI ontworpen tekst voor een geheel nieuw Verdrag werd als basis genomen voor besprekingen in de Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation van de Verenigde Naties en leidde tot het opstellen van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 19 november 1976 te Londen, Trb. 1980, 23 en 1984, 31 (hierna als het Londense Verdrag aan te duiden). De ondergetekende moge verwijzen naar de memorie van toelichting bij het voorstel van rijkswet tot goedkeuring van het Londense Verdrag dat tegelijk met het onderhavige wetsontwerp is ingediend, voor de motieven die hem ertoe hebben gebracht toetreding tot dit Verdrag door Nederland voor te stellen.

De ontworpen bepalingen van het Wetboek van Koophandel zullen te zijner tijd in Boek 8 nieuw B.W. geplaatst worden als titel 7. Zij werden met hun memorie van toelichting ontworpen door de regeringscommissaris voor boek 8 nieuw B.W., Mr. H. Schadee.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

ARTIKEL I

Wijzigingen in het Wetboek van Koophandel

Artikel 740a, eerste lid

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 1, eerste lid van het Londense Verdrag.

2. Nu in het huidige zeerecht de figuur van de in artikel 320 omschreven reder centraal staat, geeft het ontwerp het Engelse «shipowner» met deze term weer, ook al spreekt de Franse tekst van «propriétaire» (zie het bij het tweede lid van dit artikel onder 2 opgemerkte).

3. Door het Engelse Hogerhuis werd in 1971 (House of Lords 27 januari 1971 (1971) Vol. 1 Lloyd's Law Reports blz. 341) in de zaak van de «Tojo Maru» beslist, dat een hulpverlener die zijn werkzaamheden niet aan boord van het hulpverlende schip, noch bij de navigatie of behandeling daarvan (zie het huidige artikel 740a, eerste lid, onder c) verricht en daarbij schade toevoegt aan het schip waaraan hij hulp tracht te verlenen, onder de Engelse Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act (= het Brusselse Verdrag) niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor die schade te beperken. Deze beslissing belemmert de hulpverlening door niet van enig schip uit opererende bergers, daar de risico's van de hulpverlening tengevolge van deze opvatting te enen male onberekenbaar en onverzekerbaar worden. Het nieuwe verdrag voorziet in de hier door het Brusselse Verdrag gelaten leemte en kent de hulpverlener, niet alleen wanneer hij niet van een schip uit maar ook wanneer hij uitsluitend op het schip waaraan of met betrekking waartoe hij hulp verleent (b.v. een van de wal uit opererende kikvorsman of een door een helikopter overgebrachte duiker) zijn werk verricht, de bevoegdheid toe zijn aansprakelijkheid te beperken. In het derde lid van het onderhavige artikel en in de artikelen 740b, eerste lid, 740f, tweede lid en 740i, eerste lid, onder c (artt. 1, 6 en 9 van het Londense verdrag) wordt dit nader uitgewerkt. Men zie de toelichting bij artikel 740f, eerste en tweede lid onder 5.

4. Het Londense Verdrag laat uitdrukkelijk de mogelijkheid open, dat de nationale wet bepaalt dat ook zonder het stellen van een fonds een beroep op beperking van aansprakelijkheid mogelijk is (art. 10). Het onderhavige ontwerp maakt van deze mogelijkheid geen gebruik doch handhaaft in overeenstemming met het gelijktijdig ingediende wetsvoorstel tot herziening van de regeling van de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (art. 951a, eerste lid) het tot dusver geldende systeem op grond van de overweging dat dit vereiste leidt tot een aanzienlijk overzichtelijker procedure dan zonder fondsstorting noodzakelijk is. Daar met een door de rechter goed te keuren zekerheid kan worden volstaan, behoeft het storten van een fonds niet tot onttrekking van geldmiddelen aan de circulatie te leiden.

5. Anders dan in het huidige recht is het mogelijk, dat een reder meer dan één fonds moet stellen: één voor vorderingen terzake van dood of letsel van reizigers (art. 740g) één voor zodanige vorderingen van personen, die geen reizigers zijn (art. 740f lid 1a), één voor wrakopruimingskosten (art. 740f, lid 1c) en één voor andere vorderingen (art. 740f lid 1b).

Artikel 740a, tweede lid

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 1, tweede lid van het Londense Verdrag.

2. Evenals artikel 6, tweede lid van het Brusselse Verdrag kent artikel 1, tweede lid van het Londense Verdrag de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid toe aan de «charterer, manager and operator». De voorgestelde weergave van deze woorden is dan ook gelijk aan die van het huidige artikel 740a.

Artikel 740a, derde lid

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 1, derde lid van het Londense Verdrag.
2. Voor de overwegingen, die ertoe hebben geleid de hulpverlener afzonderlijk te noemen zie men het bij het eerste lid van dit artikel onder 3 opgemerkte.
3. Volgens artikel 552 wordt onder hulpverlening verstaan de hulp aan een in gevaar verkerend schip, de zich aan boord daarvan bevindende goederen en de opvarenden daarvan, alsmede het bergen van driftige en aangespoelde zaken en het redden van schipbreukelingen. Door in het onderhavige artikel ook de in artikel 740c, eerste lid, onder d, e en f genoemde maatregelen onder het begrip hulpverlening te brengen, wordt dit in sterke mate uitgebreid: het vernietigen van een schip bij voorbeeld kan moeilijk als hulpverlening worden gezien.
4. Onder hulpverlener wordt ieder verstaan die hulp verleent, niet alleen de professionele hulpverlener.
5. Ook hij die zonder hulp te verlenen werkzaamheden verricht in onmiddellijk verband met een hulpverlening, heeft recht op beperking van aansprakelijkheid. Te denken is hier bij voorbeeld aan hem die, nadat alle gevaar voor het schip is geweken en er dus geen sprake meer is van hulpverlening, nog bepaalde werkzaamheden moet verrichten: schoonspuiten van een door blussingsmaatregelen vervuilde machinekamer enz.

Artikel 740a, vierde lid

1. Artikel 15, tweede lid, onder a van het Londense Verdrag opent de mogelijkheid dat een verdragsstaat in zijn nationale wet een eigen regeling treft inzake de beperking van aansprakelijkheid met betrekking tot binnenschepen. Nederland zal van deze mogelijkheid gebruik maken, zoals blijkt uit het gelijktijdig met dit wetsvoorstel ingediende wetsvoorstel tot invoeging van een nieuwe afdeling 10A van de dertiende titel van het tweede Boek van het Wetboek van Koophandel.
2. Blijkens het vijfde lid van artikel 15 onder b van het Londense Verdrag is dit niet van toepassing op «floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the seabed or the subsoil thereof». Het onderhavige wetsontwerp kent een overeenkomstige uitzondering, doch slechts gedurende de tijd dat het platform op de zeebodem rust. Op weg naar of van zijn locatie vertoont immers een dergelijk platform alle kenmerken van een schip, tijdens zijn werkzaamheden niet. Men vergelijke het bij het hiervoor genoemde wetsontwerp voorgestelde artikel 951a, vierde lid.
3. Er is geen reden de betrokkenen bij een schip in aanbouw de mogelijkheid te openen hun aansprakelijkheid te beperken. Het Londense Verdrag geldt dan ook slechts voor «maritieme claims». De term «seagoing ship» in artikel 1 lid 2 van het Verdrag wijst er bovendien op, dat slechts ten aanzien van geëxploiteerde schepen beperking wenselijk werd geacht. Ook moeten de vorderingen waarvan beknotting mogelijk is, grotendeels verband houden met de «operation of the ship» (art. 2 van het Verdrag). De criteria voor een schip in aanbouw zijn echter niet overal dezelfde; in Engeland bij voorbeeld beschouwt men een schip in aanbouw pas als schip, nadat het te water is gelaten (Part II art. 12 Merchant Shipping Act 1979). Teneinde twijfel omtrent dit punt te vermijden is (in afwijking van art. 8.1.1 N.B.W., dat uitsluitend «drijven» als criterium voor het schip zijn aanneemt) in het onderhavige wetsontwerp bepaald dat een schip wordt aangemerkt als in aanbouw te zijn tot op het ogenblik dat het van stapel loopt of dat het dok waarin het schip ligt, vol water loopt. Van dat ogenblik af immers creëert het de risico's die aan een schip eigen zijn.

4. Het civielrechtelijke karakter van het luchtkussenvoertuig («hovercraft») is in het Nederlandse recht nog niet vastgesteld. In navolging van artikel 15 lid 5 onder a van het Londense Verdrag is dit amphibie-verkeersmiddel niet onder het begrip schip gebracht.

Artikel 740a, vijfde lid

In afwachting van het in werking treden van Boek 8 N.B.W. is de definitie van letsel zoals gegeven in artikel 8.1.8 N.B.W. in het onderhavige wetsontwerp overgenomen.

Artikel 740b, eerste lid

1. Deze bepaling stemt overeen met het vierde lid van artikel 1 van het Londense Verdrag.
2. Niet alleen aan de reder of de hulpverlener zelf moet de mogelijkheid worden geboden zijn aansprakelijkheid te beperken, ook hij die door zijn eigen optreden voor de onstane schade aansprakelijkheid van de reder of hulpverlener opriep, heeft deze bescherming van node. De huidige wet (art. 740a, derde lid) kent deze mogelijkheid tot beperking van aansprakelijkheid toe aan de ondergeschikten van de reder enz., daarbij speciaal het oog hebbende op de kapitein en de bemanning van het schip. Het Londense Verdrag gaat verder en opent voor allen voor wier handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de reder of de hulpverlener, aansprakelijkheid is deze mogelijkheid.
3. Geen beroep op beperking van hun aansprakelijkheid hebben die personen die, hoewel rechtstreeks betrokken bij de navigatie van het schip, niet vallen onder de in het onderhavige lid genoemden voor wie de reder enz. aansprakelijk zijn, bij voorbeeld personeel dat de walradar bedient, «berthing masters» enz. Wat betreft de loods moge worden opgemerkt, dat de reder voor zijn fouten aansprakelijk is, indien deze aanvaring tengevolge hebben (art. 539 W.v.K.). De loods moet immers worden beschouwd als «een oorzaak aan boord» en volgens de ten onzent gangbare theorie draagt de reder daarvoor aansprakelijkheid. De loods zelf zal derhalve uit hoofde van de onderhavige bepaling in geval van door hem veroorzaakte aanvaringsschade een beroep hebben op beperking zijner aansprakelijkheid. Hij verliest deze bevoegdheid wanneer de schade is ontstaan door zijn eigen handeling of nalaten geschiedt hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien. Opgemerkt moge hier worden, dat volgens Nederlands recht (art. 12 Loodswet 1957) de rijksloods – althans voor het toepassingsgebied van die wet (art. 2 Loodswet 1957) – slechts aansprakelijk is bij schade veroorzaakt door opzet of grove schuld. Overigens zij erop gewezen dat de Loodswet 1957 niet van toepassing is op gemeenteloodsen.
4. Het ontwerp bepaalt, dat de aansprakelijkheid van de reder of hulpverlener «in beginsel» moet bestaan, daardoor voorkomend dat, indien in een gegeven geval de aansprakelijkheid van een ouder, voogd, schoolonderwijzer of – wat eerder zal voorkomen – werkmeester uit hoofde van het vijfde lid van artikel 1403 van het Burgerlijk Wetboek zou wegvallen, aan de handelende persoon de mogelijkheid zijn aansprakelijkheid te beperken zou worden ontnomen.
5. De reder-vervoerder kan zich jegens ontvangers van door hem vervoerde lading niet van aansprakelijkheid voor ladingschade bevrijden door een beroep te doen op fouten door de door hem aangestelde stuwadoor begaan (art. 469 lid 2 onder q). Wel echter heeft hij uit hoofde van het ontworpen artikel 740c, eerste lid, onder a een beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid. Wordt de stuwadoor door ladingbelanghebbenden op grond van onrechtmatige daad aangesproken, dan heeft hij eenzelfde beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid. Wordt

de stuwadoor echter aangesproken voor schade waarvoor de reder als vervoerder niet zelf aansprakelijk is (bij voorbeeld doordat deze laatste geldig bedongen heeft, dat hij opslag na lossing geen aansprakelijkheid draagt), dan staat een dergelijk beroep de stuwadoor niet open.

6. De voorgestelde bepaling strekt niet slechts tot bescherming van de handelende persoon, doch indirect tevens van degeen die voor hem aansprakelijk is. Door niet de reder of de overige in artikel 740a, tweede lid, genoemde personen aan te spreken, doch hem wiens optreden de schade heeft veroorzaakt, ware het immers in vele gevallen mogelijk de strekking van het Verdrag te verijdelen. De aangesprokene zou geen beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid hebben, doch herhaaldelijk de mogelijkheid hebben verhaal voor het door hem verschuldigde op de reder uit te oefenen. Het Londense Verdrag gaat deze ontduiking in de eerste plaats tegen door hun, voor wier behandeling, onachtzaamheid of nalatigheid degeen die zijn aansprakelijkheid kan beperken, aansprakelijk is, ook zelf de mogelijkheid te bieden hun aansprakelijkheid te beperken. Daarnaast bepaalt het in artikel 2, tweede lid (art. 740c, tweede lid) uitdrukkelijk, dat ook regresvorderingen beknot kunnen worden (zie hier echter het bij artikel 740c, eerste lid, aanhef onder 3, opgemerkte).

7. Gezien de uitbreiding van de kring van hen die zich op beperking van hun aansprakelijkheid kunnen beroepen, spreekt het Verdrag in zijn titel niet meer van de beperking van de aansprakelijkheid van de reder enz., doch van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen in het algemeen.

Artikel 740b, tweede lid

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 1, zesde lid, van het Verdrag.

2. Mocht zich een geval voordoen, waarin een gelaedeerde een rechtstreekse actie heeft tegen de verzekeraar van één hunner die hun aansprakelijkheid kunnen beperken (naar Amerikaans recht is zulks mogelijk), dan heeft deze verzekeraar dezelfde bescherming als zijn verzekerde nodig.

Bestond deze mogelijkheid niet, dan zou de reder de extra premie te dragen krijgen, die de verzekeraar ter dekking van zijn excesaansprakelijkheid in rekening moet brengen.

3. Men vergelijke artikel 7 van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen.

Artikel 740c, eerste lid, aanhef

1. Deze bepaling geeft de aanhef van het eerste lid van artikel 2 en het vijfde lid van artikel 1 van het Londense Verdrag weer in de bewoordingen van het bij het wetsvoorstel tot herziening van de regeling van de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart voorgestelde artikel 951c W.v.K. Er moge op worden gewezen dat de aanhef hetzelfde bedoelt als het Londense Verdrag, doch dat de bewoordingen zijn verduidelijkt. Men zie ook het hierna onder 4 opgemerkte.

2. Zekerheidshalve doet het artikel duidelijk uitkomen, dat het slechts geldt onder voorbehoud van de artikelen 740d en 740e, die gevallen opsommen waarin geen beperking van aansprakelijkheid op grond van deze titel mogelijk is. Ook artikel 2 van het Londense Verdrag bevat een dergelijk uitdrukkelijk voorbehoud.

3. Het artikel bepaalt uitdrukkelijk, dat de beperking kan worden ingeroepen ongeacht of de vordering op grond van overeenkomst of uit welken hoofde dan ook wordt ingesteld. Met betrekking tot de vorderingen uit overeenkomst is er echter rekening mee te houden dat veelal uit de overeenkomst zal voortvloeien, dat geen beroep op beperking van aansprakelijkheid zal worden gedaan. Ook bepalingen van openbare orde kunnen een beroep op de beperking van de contractuele aansprakelijkheid uitsluiten.

Men zie ook het slot van het tweede lid van dit artikel.

4. Artikel 1, vijfde lid van het Londense Verdrag bepaalt evenals artikel 6, eerste lid van het Brusselse Verdrag, dat «aansprakelijkheid van het schip» is inbegrepen in het begrip «redersaansprakelijkheid». Hetzelfde principe namelijk dat beperking van aansprakelijkheid ook mogelijk moet zijn, wanneer deze aansprakelijkheid is gegrond op de verhouding van de aansprakelijke persoon tot het schip of uit het feit, dat een vordering waarvoor hij persoonlijk aansprakelijk is, op het schip kan worden verhaald (zie ook art. 1 lid 3 van het Brusselse Verdrag) is terug te vinden in het huidige artikel 740a, tweede lid; in het onderhavige ontwerp is het vervat in bewoordingen ontleend aan het voor de binnenvaart voorgestelde artikel 951c, eerste lid, W.v.K.

5. De beperking van aansprakelijkheid geldt niet alleen voor de vordering zelf, doch ook voor de moratoire interessen, die uit hoofde van artikel 1286 B.W. verschuldigd zijn (Clev. Suppl. blz. 17). Deze interessen zijn wel te onderscheiden van de wettelijke interessen, waarmee het fonds uit hoofde van het ontworpen artikel 740h wordt verhoogd.

Artikel 740c, eerste lid, onder a

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 2, eerste lid, onder a van het Londense Verdrag.

2. Onder letter a wordt een groot deel van de vorderingen die in de huidige wet in artikel 740a, eerste lid, onder b, c en e worden opgesomd, samengevat. Door aan het slot toe te voegen, dat ook vorderingen voor zogenaamde «gevolgschade» kunnen worden beknot, wordt vermeden dat uit de woorden «verlies van of schade aan» zou worden opgemaakt, dat alleen vorderingen voor vergoedingen voor physieke schade zouden kunnen worden beperkt.

3. De schade moet hetzij aan boord van het schip zijn opgekomen, hetzij buiten boord maar dan toch wel in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of de hulpverlening. De term «exploitatie» zal daarbij ruim moeten worden geïnterpreteerd om onbillijke discrepanties te voorkomen. Zo zal een schip, dat op weg naar de sloper schade veroorzaakt, nog wel moeten worden aangemerkt als een geëxploiteerd schip.

Geen beroep op beperking van aansprakelijkheid zal echter gedaan kunnen worden voor vorderingen van personen die op weg naar hun werkzaamheden aan boord door een van buiten komende oorzaak worden gewond (bij voorbeeld door een aanrijding met een toevallig passerende auto van een bemanningslid); wel wanneer dezen op de kade door uit een schip vallende lading worden getroffen enz.

4. Door de herhaling van het woord «met» vóór «werkzaamheden ter hulpverlening» staat vast, dat deze werkzaamheden niet in verband behoeven te staan met de exploitatie van een schip van de hulpverlener. Men lette hier op de ruime interpretatie van hulpverlening gegeven in artikel 740a, derde lid.

5. Het ontwerp volgt de Engelse tekst, waardoor door de herhaling van het voorzetsel «aan» vóór «dokken, waterwegen» ook ten aanzien van schade aan waterwegen, waarbij geen kunstwerken zijn betrokken, beperking mogelijk is (zie Clev. Suppl. blz. 15). Vergelijk artikel I onder O van de Wet van 11 maart 1981 (Stb. 206). Onder waterwegen worden ook scheepvaartroutes verstaan (zie H.R. 26 mei 1978, S. 1978, nr. 63).

Artikel 740c, eerste lid, onder b

1. De bepaling stemt overeen met artikel 2, eerste lid, onder b van het Londense Verdrag.

2. De Engelse tekst van het corresponderende verdragsartikel van «loss resulting from delay» en hoewel onder «loss» veelal «verlies» wordt verstaan, bezigt het ontwerp in navolging van de Franse tekst («préjudice») de ruimere term «schade»: «loss» tengevolge van vertraging in het vervoer van reizigers kan ook moeilijk iets anders zijn.

3. De vertraging voor welker gevolgen de aansprakelijkheid kan worden beperkt, moet zijn opgetreden «in the carriage by sea», dat wil zeggen gedurende de periode, dat de verhouding tussen de vervoerder en de goederen respectievelijk de reizigers door een vervoerovereenkomst wordt beheerst. Deze periode kan langer zijn dan het verblijf van de goederen of reizigers aan boord van het schip (zie artikel 1 lid 8 van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van reizigers en hun bagage over zee, 1974, Transport blz. 1117, en artikel 4 van het V.N. Verdrag inzake het vervoer van goederen over zee, 1978: Hamburg Rules, Transport blz. 1244). Vindt het vervoer niet onder een vervoerovereenkomst plaats, dan zal echter slechts vertraging gedurende het werkelijk verplaatsen van het goed over zee deze bepaling van toepassing doen zijn: van belang is hier de Franse (door art. 466 W.v.K. door de Nederlandse wet uitdrukkelijk verworpen) opvatting, dat een bevrachting niet als een vervoerovereenkomst wordt beschouwd.

4. In geval van lading, die zowel vertraagd als beschadigd is afgeleverd, is het ingevolge deze – waarschijnlijk slechts zeer zelden toe te passen – bepaling, gelezen tezamen met het onder a bepaalde, niet noodzakelijk te onderscheiden welke schade door de vertraging alleen en welke door de physieke beschadiging is ontstaan.

Artikel 740c, eerste lid, onder c

1. De bepaling stemt overeen met artikel 2, eerste lid, onder c van het Londense Verdrag.

2. Evenals onder b is ook hier het Engelse «loss» in navolging van het Franse «préjudice» weergegeven met «schade».

3. De hier gegeven beperking van aansprakelijkheid voor schade door inbreuk op enig vermogensrecht (deze term is ontleend aan art. 3.1.1.5 N.B.W.) komt ook in het huidige aan artikel 1, eerste lid, onder b van het Brusselse Verdrag ontleende artikel 740a, eerste lid, onder c voor. Uitdrukkelijk echter is thans bepaald, dat het geschonden recht niet op overeenkomst mag zijn gebaseerd en dat de schade moet zijn opgekomen in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met de werkzaamheden ter hulpverlening. Als voorbeeld van een dergelijke «inbreuk op enig vermogensrecht» moge genoemd worden de schade ontstaan doordat een schip zonder enige physieke schade te veroorzaken een haven blokkeert (zie Clev. Suppl. blz. 13).

Artikel 740, eerste lid, onder d en e

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 2, eerste lid, onder d en e van het Londense Verdrag.

2. Evenals artikel 1, eerste lid, onder c van het Brusselse Verdrag, in het huidige recht weergegeven in artikel 740a, eerste lid, onder d, bepaalt het ontwerp dat de aansprakelijkheid voor vorderingen terzake van wrakopruiming in de meest algemene zin kan worden beperkt. Het is hierbij irrelevant of een wrak van een zee- of een binnenschip wordt opgeruimd. Het Londense Verdrag spreekt van «a ship».

3. Het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid wordt in geval van wrakopruiming slechts dan bepaald door de tonnage van het wrak, wanneer de reder daarvan aansprakelijk is voor de wrakopruiming. Betreft het in dat geval een binnenschip, dan is niet het zeerecht, doch het binnenvaartrecht (verg. de bij het wetsvoorstel tot herziening van de regeling van de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart voorgestelde afdeling 10A van de dertiende titel van het tweede Boek van het Wetboek van Koophandel) van toepassing. Is echter de reder van een zeeschip dat het opgeruimde schip tot wrak heeft gemaakt, daarvoor aansprakelijk, dan wordt de beperking gerekend naar de tonnage van het zeeschip welks reder enz. aansprakelijk is voor de wrakopruiming. De voor het binnenvaartrecht nieuw ontworpen regeling is van toepassing, wanneer een binnenschip het geborgen schip tot wrak maakte.

4. De beperking van de aansprakelijkheid van de reder voor vorderingen terzake van het onschadelijk maken van de lading van zijn schip (art. 740c lid 1, onder e) wordt berekend aan de hand van de tonnage van dit schip («the ship»). Wordt echter een ander dan de reder van het schip, dat de lading vervoerde, aangesproken, dan zal het onder d bepaalde toepassing vinden en vindt de berekening van de beperking plaats aan de hand van de tonnage van het schip, welks reder voor de kosten van het onschadelijk maken aansprakelijk is. Beperking is ook mogelijk, wanneer het lading betreft van het schip zonder dat dit is gezonken, schipbreuk heeft geleden, gestrand of verlaten is (zie het voorgestelde artikel 951c. eerste lid, onder e).

5. Uit de tweede zin van het tweede lid van het onderhavige artikel vloeit voort dat, indien de wrakopruiming op contractuele basis plaats vindt, de aansprakelijke persoon geen beroep op beperking heeft: wel zal deze beperking gelden jegens hem die op grond van wettelijke bepalingen met de wrakopruiming is belast. Ook dit is een bestendiging van het huidige recht.

6. Vooral bij de toepassing van deze bepalingen is artikel 740d, eerste lid, onder b van belang, dat de onderhavige titel niet van toepassing verklaart op vorderingen wegens schade door verontreiniging door olie tegen de eigenaar van het schip waaruit de olie is weggevloeid.

7. Zie overigens voor de vorming van een afzonderlijk wrakkenfonds het bij artikel 740f, eerste, tweede en derde lid, onder 4 in het onderhavige ontwerp opgemerkte.

Artikel 740c, eerste lid, onder f

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 2, eerste lid, onder f van het Londense Verdrag.

2. Aan deze met artikel 2, eerste lid, onder f van het Londense Verdrag overeenstemmende moeilijk leesbare bepaling ligt de overweging ten grondslag, dat ten laste van het fonds moeten komen de kosten gemaakt en de schade geleden door maatregelen die worden genomen om de op het fonds verhaalbare vorderingen zoveel mogelijk te verminderen. Het fonds wordt hier als het ware gezien als een persoon die aansprakelijk is voor de kosten en de gevolgen van de maatregelen door een ander genomen om haar schade te besparen. Men vergelijke de figuur van de zaakwaarnemer die voor zijn kosten verhaal heeft op degeen wiens zaak hij waarneemt (art. 1393 B.W.). Is de vordering van hem die preventieve maatregelen nam echter gegrond op een overeenkomst met hem in wiens belang zij genomen werden, dan komt de overeengekomen vergoeding uit hoofde van het tweede lid van het onderhavige artikel niet ten laste van het fonds, doch moet zij in haar geheel worden voldaan.

Degeen die aansprakelijk is voor de schade, waarvan vergoeding uit het fonds wordt gevraagd, kan niet zelf terzake van de door hem genomen maatregelen een vordering tegen het fonds geldend maken: uit algemene rechtsbeginselen immers vloeit voort, dat hij verplicht is de door hem veroorzaakte schade zoveel mogelijk te beperken en hij krijgt niet jegens zichzelf een vordering voor kosten en schade in verband met de door hem genomen preventieve maatregelen. Duidelijkheidshalve is nog in de laatste zinsnede van de onderhavige bepaling neergelegd, dat hij een dergelijke vordering ook niet jegens het fonds geldend kan maken.

Artikel 740c, tweede lid

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 2, tweede lid van het Londense Verdrag.

2. Naast de aanhef van het eerste lid van het onderhavige artikel is de eerste zin van het tweede lid eigenlijk overbodig. Als voorbeeld moge gelden het door het CMI in zijn rapport van mei 1974 (Documentation

1974 III) gegevene: twee schepen varen een derde schip aan. Een dezer schepen heeft niet de mogelijkheid zijn aansprakelijkheid te beperken en wordt door het slachtoffer voor de totale schade aansprakelijk gehouden. Zijn vordering tot regres kan door de andere aanvaarder met een beroep op beperking van aansprakelijkheid worden beknot.

3. Voor het belang van de laatste zin zie het bij artikel 740c, eerste lid, aanhef, onder 3, bij artikel 740c, eerste lid, onder d en e, onder 5 en bij artikel 740c, eerste lid, onder f, onder 2 opgemerkte.

Artikel 740d, eerste lid

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 3 van het Londense Verdrag.

2. Nauwkeuriger dan het huidige artikel 740b geeft het ontwerp de verdragsterm «claim for salvage» niet weer met «vordering terzake van hulploon», doch met «vordering uit hoofde van hulpverlening».

3. Onder b worden van de werking van het onderhavige wetsontwerp uitgesloten de vorderingen voor schade door verontreiniging door olie, zoals bedoeld in het Brusselse Verdrag van 29 november 1969 (Trb. 1970, 196). Buiten de werking van het onderhavige wetsontwerp vallen de vorderingen wegens schade door olieverontreiniging (art. I onder 6 van het Verdrag van 1969) gericht tegen de eigenaar (art. III jo. art. I onder 3 van het Verdrag van 1969) van een olietankschip (art. I onder 1 van het Verdrag van 1969). Beroep op de in deze titel gegeven beperking van aansprakelijkheid komt dus wel toe aan de reder van een schip dat aansprakelijk is voor schade door olieverontreiniging veroorzaakt door een door dat schip aangevaren tankschip, alsook aan de reder-niet eigenaar van een tankschip. Aangezien het Verdrag van 1969 slechts gelding heeft voor vorderingen wegens verontreinigingsschade ontstaan op het grondgebied met inbegrip van de territoriale zee van een staat die partij is bij dat verdrag (art. II van het Verdrag van 1969) ontstaat er een leemte ter zake van vorderingen gericht tegen de eigenaar van een olietankschip wegens schade door olieverontreiniging op het grondgebied van een staat die geen partij is bij het Verdrag van 1969 of op volle zee. In deze leemte zal worden voorzien door de in artikel III van het onderhavige wetsontwerp voorgestelde wijziging van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (Stb. 1975, 321).

4. Het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Protocol bij het Brusselse Verdrag van 1969 (Trb. 1980, 1) is voor Nederland in werking getreden op 1 november 1982.

5. Als verdragen of wetten betreffende kernschade of schade door kernschepen veroorzaakt, komen in aanmerking: Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, Parijs 29 juli 1960, zoals gewijzigd bij het op 28 januari 1964 te Parijs gesloten Protocol (Trb. 1964, 175); Verdrag tot aanvulling van het Verdrag van Parijs gesloten te Brussel 31 januari 1963, zoals gewijzigd bij het op 28 januari 1964 te Parijs gesloten Protocol (Trb. 1964, 176); Wet aansprakelijkheid kernongevallen (Stb. 1979, 225); Verdrag inzake de aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen, Brussel 25 mei 1962 (Trb. 1968, 90) en de wet van 24 oktober 1973, Stb. 536, houdende regelen inzake de wettelijke aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen.

6. De onder e gegeven beperking van de mogelijkheid tot inroepen van beperkte aansprakelijkheid komt in enigszins andere bewoordingen reeds voor in artikel 1, vierde lid, onder b van het Brusselse Verdrag. Deze bepaling werd destijds niet in de Nederlandse wet overgenomen, daar uit het Nederlandse arbeidsrecht reeds voortvloeit, dat beperking van aansprakelijkheid voor vorderingen uit arbeidsovereenkomst niet mogelijk is (zie Clev. Suppl. blz. 15, n. 3). Met het oog op de mogelijkheid dat een in Nederland geldend gemaakte vordering door vreemd recht wordt beheerst, kwam het juister voor het desbetreffende verdragsartikel van 1976 (art. 3e) wel op te nemen.

Artikel 740d, tweede lid

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 5 van het Londense Verdrag.

2. De onderhavige bepaling leidt tot hetzelfde resultaat als het vierde lid van het huidige artikel 740a.

Artikel 740e

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 4 van het Londense Verdrag.

2. Volgens het huidige op artikel 1, eerste lid, aanhef van het Brusselse Verdrag gebaseerde eerste lid van artikel 740c is geen beroep op beperkte aansprakelijkheid mogelijk van hem die door zijn persoonlijke schuld («actual fault or privity») schade veroorzaakte. Doordat vooral de Engelse rechter dit begrip «persoonlijke schuld» steeds ruimer interpreteerde, werd de mogelijkheid tot beperking van aansprakelijkheid en daardoor de mogelijkheid tot verzekering daarvan steeds kleiner. Het Londense Verdrag heeft aan deze ongewenst geachte ontwikkeling een einde gemaakt door de doorbreking van de limiet slechts mogelijk te maken, wanneer de debiteur zelf (dus ook niet degeen voor wie hij aansprakelijk is) handelde met het opzet of «voorwaardelijke opzet» de ontstane schade te veroorzaken. Met deze bepaling wordt bereikt dat de beperking van aansprakelijkheid op grond van de onderhavige titel slechts in zeer uitzonderlijke gevallen kan worden doorbroken en komt een einde aan de onzekerheid rondom het begrip «actual fault or privity», hetgeen de rechtszekerheid en de verzekerbaarheid van het aansprakelijkheidsrisico ten goede komt. Dezelfde gedachte is reeds terug te vinden in het door het Protocol van 's-Gravenhage d.d. 28 september 1955 gewijzigde artikel 25 van het verdrag van Warschau (Trb. 1956, 26) betreffende het vervoer door de lucht.

3. De tekst van het Londense Verdrag (art. 4) stemt overeen met die gebezigd in artikel 13 van het Atheense Verdrag inzake het vervoer van reizigers en hun bagage over zee, 1974 (Transport, 1986, I-229). Het opzet, dat een beroep op beperking van aansprakelijkheid onmogelijk maakt, moet zijn gericht niet op het veroorzaken van schade in het algemeen, doch in het bijzonder op de schade, die aanleiding geeft tot het instellen van de vordering. Een dergelijk opzettelijk handelen heeft in het algemeen – men zie de Engelse Marine Insurance Act (1906) Sect 55(2)a – ook tengevolge dat geen beroep op verzekering mogelijk is. Op deze wijze is bereikt, dat een beroep op de beperkte aansprakelijkheid gedaan kan worden in die gevallen, waarin ook verzekering daarvan mogelijk is. De bepaling heeft de deur geopend tot een aanzienlijke verhoging van de bedragen der beperkte aansprakelijkheid.

4. Men moet aannemen – gezien ook de aansluiting bij de Marine Insurance Act, die van «wilful misconduct» spreekt (zie o.a. CMI-rapport, Documentation 1974, III, Du Pontavice in DMF 1974, blz. 384 en A. Rein in CMI-Newsletter december 1975) –, dat de handeling waardoor de schade wordt veroorzaakt, laakbaar is. Bestaat zij uit het toevoegen van schade als maatregel om grotere schade te voorkomen, dan zal beperking van aansprakelijkheid mogelijk blijven.

5. Het huidige recht (art. 740c lid 2) kent de kapitein en de bemanning de bevoegdheid toe hun aansprakelijkheid te beperken, ook indien de schade is ontstaan door een wijze van handelen («persoonlijke schuld») die aan de reder deze bevoegdheid ontneemt. Nu deze bevoegdheid slechts vervalt indien gehandeld is hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, was voor deze uitzondering geen reden meer (vgl. art. 342 dat de kapitein bij opzet of grove schuld aansprakelijk doet zijn).

Artikel 740f, eerste, tweede en derde lid

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 6, eerste en vierde lid van het Verdrag. Zie voor het systeem van de berekening de toelichting bij de artikelen 6 en 7 van het voorstel van Rijkswet tot goedkeuring van het Londense Verdrag dat tegelijk met het onderhavige ontwerp is ingediend.

2. Het onderhavige artikel stelt tezamen met artikel 740g vast welke fondsen voor welke vorderingen bestemd zijn. Uit het onderhavige artikel, gelezen tezamen met de artikelen 740g en 740i vloeit voort, dat het mogelijk is dat terzake van éénzelfde voorval vier fondsen moeten worden gesteld:

i) personenfonds: schade door dood of letsel van personen, die geen reizigers zijn (art. 740f lid 1 onder a)

ii) passagiersfonds: schade door dood of letsel van reizigers (art. 740g)

iii) wrakkenfonds (art. 740f lid 1 onder c)

iv) zakenfonds (art. 740f lid 1 onder b).

Voor de wijze waarop deze fondsen worden verdeeld zie men het voorgestelde tweede lid van artikel 320t Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering in het onderhavige ontwerp.

3. In het Londense Verdrag zijn de beperkingsbedragen aanmerkelijk verhoogd. Voor kleine schepen is het niveau relatief verder opgetrokken. Een nauwkeurige vergelijking met de in het Brusselse Verdrag voorkomende bedragen is moeilijk te maken, omdat het systeem van beperking verschilt door het gebruik van een minimumlimiet met voor oplopende tonnages verschillende schalen met degressieve bedragen per ton, waarbij bovendien in plaats van de nettolimietatietonnage de bruto-tonnage in aanmerking wordt genomen volgens een nieuw scheepsmetingssysteem dat uiteenlopende uitkomsten geeft voor de berekening van de inhoud van de verschillende typen van schepen.

4. In ontwerp van Rijkswet tot goedkeuring van het Londense Verdrag dat tegelijk met het onderhavige wetsontwerp is ingediend wordt voorgesteld, dat Nederland gebruik zal maken van de door artikel 18, eerste lid, van het Londense Verdrag geboden mogelijkheid artikel 2, eerste lid, onder d) en e) niet toe tepassen. Volgens het onderhavige ontwerp zal de aansprakelijkheid voor de vorderingen terzake van wrakopruiming, door de vorming van een afzonderlijk wrakkenfonds kunnen worden beperkt. De bedragen van dit wrakkenfonds zijn voor schepen groter dan 30 000 ton gelijk aan de limieten van het zakenfonds. Voor schepen met een geringere tonnage zijn zij op een hoger niveau gebracht, waarbij in het verleden gemaakte kosten van berging van zeeschepen tussen de 5000 en 10 000 ton in aanmerking zijn genomen.

Het gaat hierbij om alle vorderingen die zijn ontstaan terzake van het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten zee- of binnenschip of de zaken aan boord daarvan, alsmede alle vorderingen terzake van het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het zeeschip. Hieronder vallen behalve kosten van wrakopruiming (artikel 10 van de Wrakkenwet) ook vorderingen wegens personenschade of zaakschade. Met de toevoegingen aan de aanhef van het bepaalde onder a en b van het eerste lid wordt beoogd te voorkomen dat de opruimer zich terzake van tijdens de opruiming veroorzaakte personen- of zaakschade ook kan aanmelden bij de andere fondsen.

5. Gebruik makend van de in artikel 15, tweede lid onder b gegeven bevoegdheid, opent het tweede lid de mogelijkheid om voor schepen met een geringere tonnage dan 300 ton, voor zover zij blijkens hun constructie bestemd zijn om personen te vervoeren, voor zaakschade bij algemene maatregel van bestuur een lagere limiet vast te stellen. Beoogd wordt voor deze categorie schepen de limiet te stellen ter hoogte van het minimum, dat krachtens wetsontwerp ..... voor de binnenvaart zal

gelden. Hiermede wordt bereikt dat alle pleziervaartuigen, ongeacht of zij zee- of binnenschip zijn, althans voor de beperking van aansprakelijkheid voor zaakschade gelijk worden behandeld.

Doordat onder de bedoelde categorie ook schepen worden begrepen die niet als pleziervaartuig zijn aan te merken, behoefte niet het moeilijk te omschrijven onderscheid te worden gemaakt tussen beroepsvaart en pleziervaart. Anders dan bij de kleine vrachtschepen gaat het hier om een gering aantal bij het personenverkeer betrokken zeeschepen.

6. De niet van een schip uit opererende hulpverlener wordt wat betreft de beperking van zijn aansprakelijkheid aangemerkt alsof hij van een zeeschip van 1500 ton uit werkte. Zijn aansprakelijkheid is derhalve beperkt voor schade door dood of letsel tot 823 000 eenheden, voor zaakschade tot 334 000 eenheden.

Deze limiet geldt voor alle tot hem gerichte vorderingen, ook voor regresvorderingen die een wrakopruimer eventueel jegens hem mocht hebben (zie art. 740c lid 2). Werkt hij van een zeeschip uit dan is zijn aansprakelijkheid beperkt tot de in het eerste lid onder a en b genoemde bedragen, werkt hij van een binnenschip uit, dan is de beperking van aansprakelijkheid geregeld krachtens de nieuwe voorgestelde afdeling 10A van titel 13 van het tweede Boek van het Wetboek van Koophandel in een algemene maatregel van bestuur gegrond op het nieuw ontworpen artikel 951f.

De hulpverlener die uitsluitend aan boord van het in nood verkerende zeeschip werkt, kan zich op de hier genoemde beperking van aansprakelijkheid beroepen. Indien hij echter tevens met een zeeschip aan dezelfde werkzaamheden deelneemt, wordt de beperking van zijn aansprakelijkheid berekend aan de hand van de tonnage van dat schip. Indien een sleepboot bemanningsleden plaatst aan boord van het te helpen zeeschip en vervolgens wegvaart of zich geheel afzijdig houdt van de hulpverlening, zal de hier bedoelde limiet van een schip van 1500 ton worden toegepast. Blijft echter de sleepboot ook zelf nog actief aan de hulpverlening meewerken, dan wordt haar tonnage beslissend voor de berekening van de maximale aansprakelijkheid ook al wordt de schade toegebracht door de aan boord van het te helpen schip geplaatste hulpverlener. Werkt de hulpverlener aan boord van het te redden zeeschip, maar tevens met behulp van een binnenschip dan wordt zijn aansprakelijkheid beperkt krachtens de nieuw voorgestelde afdeling 10A van titel 13 van het tweede Boek van het Wetboek van Koophandel. Dit is eveneens het geval wanneer de hulpverlener uitsluitend aan boord van een in nood verkerend binnenschip werkt.

7. De ondergetekende moge er nogmaals op wijzen dat ook de niet-professionele hulpverlener onder het begrip «hulpverlener» valt.

Artikel 740f, vierde, vijfde en zesde lid

Voor de vaststelling van de mogelijke beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een zeeschip wordt in artikel 6, vijfde lid, van het Londense Verdrag verwezen naar de bruto-tonnage, berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I van het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969 (Trb. 1970, 122 en 194), hierna te noemen het Metingsverdrag 1969. Laatstgenoemd verdrag is door Nederland op 16 juni 1981 geratificeerd en op 18 juli 1982 in werking getreden. In de uitvoeringswet, de Meetbrievenwet 1981 (Stb. 1981, 122), zijn de bepalingen betreffende de meting van schepen en de afgifte van internationale alsmede van bijzondere meetbrieven opgenomen. In het onderhavige wetsontwerp is de grondslag voor de berekening van de tonnage van een schip conform artikel 6, vijfde lid, van het Londense Verdrag vastgelegd in lid 4 van het onderhavige artikel. Een eigenaar die zich op zijn beperkingsrecht beroept zal de bruto-tonnage van zijn schip – berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I van het

Metingsverdrag 1969 – dienen aan te tonen. Voor een schip waarvoor op basis van het Metingsverdrag 1969 een internationale meetbrief (1969) is afgegeven zal de eigenaar gewoonlijk met overlegging van deze meetbrief (1969) of van een door de uitgevende administratie gewaarmerkte kopie kunnen volstaan. Voor een schip waarvoor geen internationale meetbrief (1969) is afgegeven, omdat het niet onder het Metingsverdrag 1969 valt of omdat het op grond van artikel 3, tweede lid onder d van het Metingsverdrag 1969 gedurende een periode van 12 jaar niet aan de verplichtingen van dat verdrag behoeften te voldoen, heeft ondergetekende gemeend een voorziening te moeten treffen: de eigenaar van zo'n schip kan op eigen verzoek en op eigen kosten van het Hoofd van de Scheepsmetingsdienst een verklaring verkrijgen inzake de bruto-tonnage van zijn schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I van het Metingsverdrag 1969. Deze verklaring dient als bewijs van de bruto-tonnage van het desbetreffende schip. Vanuit meettechnisch oogpunt kan voor elk type schip, van welk formaat ook – mits voldoende technische gegevens aanwezig zijn –, op basis van de criteria gesteld in genoemde bijlage de bruto-tonnage worden vastgesteld; dit geldt naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepsmetingsdienst zelfs ten aanzien van gezonken schepen. De voor de meting c.q. berekening van de bruto-tonnage, ten bate van het opstellen van genoemde verklaring, gemaakte kosten dienen te worden vergoed op basis van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat nader vast te stellen tarief.

Artikel 740g

1. Deze bepaling stemt overeen met artikel 7 van het Londense Verdrag.
2. Voor de omschrijving van passagier in het tweede lid is gebruik gemaakt van artikel 1 lid 4 van het Verdrag van Athene.
3. Een afzonderlijke fonds moet worden gesteld door de reder, die zijn aansprakelijkheid ten aanzien van dood of letsel van door hem (niet door een reder van een ander passagiersschip) vervoerde reizigers wenst te beperken. Het bedrag van dit fonds wordt niet naar de tonnage van het schip berekend, doch naar het aantal reizigers, dat het schip gerechtigd is te vervoeren. Dit aantal is te bepalen aan de hand van het veiligheidscertificaat. Voor Nederlandse schepen is de afgifte van dit certificaat geregeld in het Schepenbesluit 1965 (art. 22). Per passagier is het bedrag gelijk aan de limiet «per caput», die volgens het Verdrag van Athene (art. 7, als gewijzigd bij Protocol van 19 november 1976, Transport, 1986, blz. I-272) de maximale aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt. Het maximumbedrag dezer aansprakelijkheid is gesteld op 25 miljoen rekeneenheden.
4. Begeleiders van vee en de zonder vergoeding met hun vrachtauto meevarende chauffeurs worden voor de toepassing van dit artikel met reizigers gelijkgesteld. Niet echter vallen vorderingen van andere, niet op een vervoerovereenkomst vervoerde personen (bij voorbeeld een garantiemachinist) onder de hier gegeven beperking van aansprakelijkheid.
5. De beperking van aansprakelijkheid geldt slechts vorderingen terzake van dood of letsel, niet vorderingen voor verlies van bagage of uit hoofde van vertraging.
6. Het tweede lid van artikel 7 van het Londense Verdrag wordt weergegeven met de woorden «vorderingen naar aanleiding van een voorval overkomen aan enige persoon» zodat naar Nederlands recht bijvoorbeeld bij de dood van een passagier de vordering van diens weduwe een vordering is terzake van dood of letsel in de zin van het Verdrag.

Artikel 740h

1. Deze bepaling stemt overeen met de tweede zin van het eerste lid van artikel 11 van het Londense Verdrag.

2. Als een groot bezwaar tegen het huidige recht wordt naar voren gebracht, dat degeen die tot het stellen van fonds overgaat geen rente verschuldigd is over het bedrag van zijn maximale aansprakelijkheid dan van de dag van fondsstelling af (art. 320c W.B.Rv.). Op deze wijze immers kan de reder een aanzienlijke rentebesparing bereiken door eerst in een zeer laat stadium van de procedure tot het stellen van fonds over te gaan (zie Clev. Suppl. blz. 25, n. 2). Het Londense Verdrag bepaalt, dat boven het maximumbedrag van aansprakelijkheid de reder de wettelijke interessen hierover verschuldigd is van de dag van het ongeval af tot de dag waarop het fonds wordt gesteld. Zie ook het voorgestelde artikel 320c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zoals voorgesteld bij wetsvoorstel tot herziening van de regeling van de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart.

De in dit artikel genoemde interessen zijn te onderscheiden van de moratoire interessen, waarmee de vordering wordt verhoogd: het betreft hier niet een verhoging van de vordering doch van het bedrag der beperkte aansprakelijkheid.

Artikel 740i

1. Dit artikel stemt overeen met artikel 9 van het Londense Verdrag.

2. Het onderhavige artikel stelt vast (nadat in de artikelen 740f en 740g is vastgesteld welke fondsen voor welke vorderingen bestemd zijn) welke debiteuren door het stellen van ieder dezer fondsen hun aansprakelijkheid beperkt zien. Het onderscheidt in zijn eerste lid: (i) de vorderingen tegen de reder, eigenaar enz. van een schip met uitzondering van de vorderingen van reizigers aan boord van dat schip terzake van dood of letsel, (ii) de vorderingen met uitzondering van vorderingen van reizigers aan boord van dat schip tegen een van een zeeschip uit opererende hulpverlener-reder en (iii) de vorderingen tegen een hulpverlener die niet van een schip uit opereert. In het tweede lid worden (iv) de vorderingen van reizigers terzake van dood of letsel tegen de reder, eigenaar enz. van dat schip samengebundeld.

Volgens artikel 740b, tweede lid kan elk dezer fondsen tevens gestort worden door de verzekeraar die de aansprakelijkheid waarvan beperking kan worden verzocht, dekte.

3. De artikelen 9, tweede lid en 11, derde lid van het Londense Verdrag bepalen dat bij samenloop van vorderingen tegen meerdere personen die terzake van één en hetzelfde voorval een beroep kunnen doen op de beperking van hun aansprakelijkheid, slechts één fonds behoeft te worden gesteld. Wordt fonds gesteld door één van de in het onderhavige artikel bedoelde personen of hun verzekeraar, dan wordt dit mede geacht te zijn gesteld door de andere personen genoemd onder dezelfde letter. Zie ook artikel 320d Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zoals dit in het onderhavige ontwerp wordt gewijzigd.

4. Zie de woorden «in beginsel» het bij artikel 740b, eerste lid, onder 4 opgemerkte in de onderhavige toelichting.

5. Vorderingen die geheel los van de hulpverlening staan als bijvoorbeeld vorderingen uit aanvaring met een willekeurig schip, zijn niet met die terzake van de hulpverleningswerkzaamheden ontstaan «uit éénzelfde voorval», zodat voor hen een apart fonds zal moeten worden gevormd (zie Rein in CMI-Newsletter december 1976).

Artikel 740j

1. Dit artikel stemt overeen met artikel 8, eerste lid, van het Londense Verdrag, dat bijna woordelijk gelijk is aan artikel 3, zesde lid van het Brusselse Verdrag (zie het huidige art. 740d lid 4).

2. Evenals in de huidige regeling behoefde geen regeling te worden gegeven voor de verrekenkoers, die in acht genomen moet worden, wanneer de schuldenaar buiten de in de wet geregelde beperkingsproce-

dure om, tot betaling van het bedrag zijner beperkte aansprakelijkheid overgaat. Partijen stellen dan immers zelf vast met welk bedrag zij genoegen nemen en kunnen zelf de hun goeddunkende verrekenkoers aannemen.

ARTIKEL II

Wijzigingen in het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

Inleidende opmerking

De wijzigingen in de artikelen 320a–z van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zijn nodig nu de regeling van de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen in de artikelen 740a–d van het Wetboek van Koophandel gebaseerd op het Brusselse Verdrag, vervangen zal worden door de in het onderhavige ontwerp nieuw voorgestelde artikelen 740a–j, gebaseerd op het Londense Verdrag. Zie overigens de toelichting bij de artikelen 320a–z van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zoals deze zullen worden gewijzigd bij het gelijktijdig ingediende wetsvoorstel houdende wijziging van het Wetboek van Koophandel in verband met het stellen van nieuwe regelen betreffende de beperkte aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen.

Artikel 320a, eerste lid

1. Niet alleen de in artikel 740a W.v.K. genoemde personen, doch ook zij die in artikel 740b W.v.K. worden genoemd, kunnen een beroep doen op beperkte aansprakelijkheid.
2. Ook het zeerecht kent thans de mogelijkheid, dat meer dan één fonds moet worden gestort.

Artikel 320c, eerste, tweede en zevende lid

De wijzigingen in het Wetboek van Koophandel maakten ook hier wijziging noodzakelijk.

Artikel 320d

Het nieuw ontworpen eerste lid geeft artikel 11, derde lid van het Verdrag weer. Een zelfde bepaling voor de binnenvaart is vervat in het tweede lid.

Artikel 320e, eerste lid

Niet alleen de in artikel 740a W.v.K. genoemde personen, doch ook zij die in artikel 740b W.v.K. worden genoemd, kunnen een beroep doen op beperkte aansprakelijkheid. Overigens maakten de wijzigingen in het Wetboek van Koophandel wijziging noodzakelijk. Men zie artikel 13, derde lid, van het Verdrag.

Artikel 320e, tweede en derde lid

Ook hier maakten de wijzigingen in het Wetboek van Koophandel wijziging noodzakelijk. Het tweede lid is aangepast aan artikel 13 lid 2 van het Verdrag en het derde lid is gebaseerd op artikel 13 lid 3 van het Verdrag.

Artikel 320t, tweede lid

1. Het nieuw voorgestelde lid is gebaseerd op artikel 6, tweede lid, artikel 7, eerste lid en artikel 12, eerste lid van het Londense Verdrag. Op grond van de artikelen 740f en 740g zijn er vier fondsen: het personenfonds, het zakenfonds, het wrakkenfonds en het passagiersfonds. Wanneer het personenfonds onvoldoende is voor volledige vergoeding van vorderingen wegen dood of letsel, delen deze vorderingen voor het overige naar evenredigheid mee in het zakenfonds, zodat er «een overloop» bestaat tussen het personenfonds en het zakenfonds.

2. Voor het in de laatste zin bepaalde zie men artikel 11, eerste lid, laatste zin van het Londense Verdrag.

3. Men zie het huidige artikel 740d, tweede lid W.v.K.

ARTIKEL III

Wijziging in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen

Uit artikel 3 onder b van het Londense Verdrag volgt, dat het de eigenaar van een tankschip als in dat Verdrag bedoeld voor door verontreiniging door olie ontstane schade geen beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid toekent. Het in dat artikel genoemde Brusselse Verdrag van 1969 kent dergelijke mogelijkheid wel, doch daar dit slechts voor in een verdragsstaat ontstane schade geldt, heeft artikel 3 onder b van het Londense Verdrag ten gevolge dat onbeperkte aansprakelijkheid bestaat voor schade door verontreiniging door olie op volle zee en in een niet bij het Brusselse Verdrag van 1969 partij zijnde staat. Dit kan tot grote incongruentie aanleiding geven: wanneer een olietankschip op volle zee olie verliest, die de visstand aantast en vervolgens naar de kust drijvend daar geheel dezelfde soort schade aanricht, zou de eigenaar onbeperkt aansprakelijk zijn voor de schade op volle zee, doch beperkt ten aanzien van de schade binnen de territoriale wateren. Onder het huidige recht kan hij ook voor de eerstgenoemde schade zijn aansprakelijkheid beperken, doch door het met artikel 3 onder b van het Londense Verdrag overeenstemmend nieuw ontworpen artikel 740d onder b verliest hij deze bevoegdheid. Zonder voor verontreinigingsschade die noch in Nederland is ontstaan, noch in enige andere staat die partij is bij het Brusselse Verdrag van 1969 een aansprakelijkheidsregeling in het leven te roepen, heft het onderhavige ontwerp de bedoelde lacune op door voor deze schade een afzonderlijke mogelijkheid tot beperking te scheppen, voor het geval dat de beperking van de aansprakelijkheid wordt bepaald door Nederlands recht. Op de genoemde vorderingen wordt de beperkingsregeling van het Wetboek van Koophandel, en niet die van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen, van overeenkomstige toepassing verklaard, waardoor voor de eigenaar en de reder-niet-eigenaar van een tankschip dezelfde berekening van de beperkingsbedragen geldt. In het hierboven als voorbeeld aangehaalde geval zal de met inachtneming van artikel 3, vijfde lid, van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen aangesproken reder-niet-eigenaar alleen fonds moeten stellen op grond van de artikelen 740a–740j van het Wetboek van Koophandel, terwijl de eigenaar van het olietankschip een (afzonderlijk) fonds moet stellen tot dit bedrag voor schade op volle zee, naast zijn aansprakelijkheid tot het volgens het Brusselse Verdrag van 1969 berekende maximum voor de schade binnen de territoriale wateren.

Dereguleringsaspecten

I. Algemeen

De regeling dient ter uitvoering van het Londense Verdrag van 1976, dat is opgesteld ter vervanging van het Brusselse Verdrag van 1957 betreffende de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen. De voornaamste reden voor herziening was dat de limieten van het Brusselse Verdrag sinds het van kracht worden daarvan ten gevolge van inflatie in waarde waren gedaald. Daarnaast moest een oplossing gevonden worden voor enige interpretatieproblemen met de tekst van het Brusselse Verdrag en voor het probleem van conflicten met later tot stand gekomen verdragen.

II. De doelstellingen van de regeling

Het Verdrag houdt een regeling in van de globale beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en van andere personen die nauw bij de exploitatie van het schip betrokken zijn, voor alle vorderingen (zowel contractuele als buiten-contractuele) die onderhevig zijn aan beperking, terzake van een bepaalde gebeurtenis tot een bepaald bedrag. Het wetsvoorstel past de bestaande regeling van het Wetboek van Koophandel en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering aan de nieuwe verdragsregeling aan, waarbij een keus is gedaan uit de mogelijkheden die enige verdragsartikelen aan toetredende staten bij de uitvoering bieden.

III. Normstelling, delegatie, bestuursinstrumenten en de met de uitvoering gemoeide bestuurlijke lasten

Delegatie van regelgeving is slechts voorzien voor de vaststelling van de zaakschade-limiet voor schepen met een geringere tonnage dan 300 ton, die blijkens hun constructie bestemd zijn om personen te vervoeren. Voor de voorgenomen regeling zij verwezen naar de toelichting bij artikel 740f, tweede lid.

Voorts is in artikel 740f, vijfde en zesde lid een voorziening getroffen, waarbij de eigenaar op eigen verzoek en op eigen kosten van het Hoofd van de Scheepsmetingsdienst een verklaring kan verkrijgen inzake de bruto-tonnage van zijn schip. De kosten moeten worden vergoed op basis van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat nader vast te stellen tarief.

IV. Handhaving, werkdruk bestuurlijk en justitieel apparaat en rechtsbescherming

Wat het procesrecht betreft past het onderhavige voorstel in verband met de regeling van het Londense Verdrag de bepalingen van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering aan die ingevolge het tegelijkertijd ingediende wetsontwerp tot regeling van de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen, voor zee- en binnenvaart zullen gelden. Op een aantal plaatsen wordt aan gebleken bezwaren van de huidige regeling tegemoet gekomen. Van het wetsvoorstel is geen toeneming van het aantal zaken voor de civiele rechter te verwachten.

V. Gevolgen voor de sociaal-economische ontwikkeling en voor bedrijfsleven, burgers en non-profitinstellingen

In het Londense Verdrag zijn de beperkingsbedragen aanzienlijk verhoogd ten opzichte van het Brusselse Verdrag: zeer globaal een verhoging met een factor 2,5. Voor kleine schepen is het niveau nog

verder opgetrokken. Hetzelfde geldt voor bepaalde categorieën schepen, zoals shelter deck- en ro-ro schepen, waarvoor als gevolg van de koppeling met het Metingsverdrag 1969, de tonnage zal toenemen die als basis dient voor de berekening van de limiet.

Hoewel de verhoging van de beperkingsbedragen mogelijk hogere exploitatiekosten met zich brengt, zullen de concurrentieverhoudingen niet worden verstoord, daar ook de voor Nederland belangrijke zeevarende landen reeds partij zijn of in de nabije toekomst partij zullen worden bij het Londense Verdrag. De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de bergingsindustrie achten toetreding tot het Verdrag wenselijk.

VI. Varianten

Voor de opties die het Verdrag de toetredende staten biedt bij de uitvoering ervan en de keuzes die in het wetsvoorstel zijn gemaakt, wordt verwezen naar de toelichting bij de artikelen 740f, eerste lid onder c en tweede lid van het wetsvoorstel, alsmede de toelichting bij de artikelen 6, derde lid, 10 en 15, derde en vierde lid van het voorstel van rijkswet tot goedkeuring van het Verdrag.

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

BIJLAGE

Lijst van afkortingen

Brusselse Verdrag	– Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, gesloten te Brussel, 10 oktober 1957 (Trb. 1958, 46)
Brusselse Verdrag van 1969	– Internationale Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, gesloten te Brussel, 29 november 1969 (Trb. 1970, 196)
Clev. Suppl.	– Aanvullingen op Zeerecht – R. P. Cleveringa Jzn., in verband met de wet van 3 juni 1965, Stb. 239 inzake de beperkte redersaansprakelijkheid gegeven door H. Schadee en L. Barendsen-Cleveringa (1966)
CLN	– Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN) gesloten te Genève 1 maart 197
CMI	– Comité Maritieme International
DMF	– Le Droit Maritime Français
H.R.	– Hoge Raad
IMCO	– Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
Londense Verdrag	– Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, gesloten te Londen, 19 november 1976
n.	– noot
N.B.W.	– Nieuw Burgerlijk Wetboek
N.J.	– Nederlandse Jurisprudentie
no	– numero
Rb.	– Rechtbank
S.	– Schip en Schade
Sect.	– Section
Stb.	– Staatsblad
Transport	– Transport, bundel verdragen op het gebied van het transportrecht, 1974
Trb.	– Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden
v.	– en volgende
Verdrag	– Zie Londense Verdrag
vgl.	– vergelijk
WBRv.	– Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering
W.v.K.	– Wetboek van Koophandel