

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)**

19 769 (R 1317) **Goedkeuring van:**
a. het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976 (Trb. 1980, 23 en 1984, 31) en
b. het voornemen tot opzegging van het op 10 oktober 1957 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, met Protocol van ondertekening (Trb. 1958, 46 en 1986, 95)

19 770 **Wijziging van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel en van het eerste boek van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (regeling beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen)**

Nr. 6 **MEMORIE VAN ANTWOORD**
Ontvangen 10 juli 1987

I. Algemeen

De leden van de commissie constateerden dat het Londens Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 19 november 1976, waarop de onderhavige wetsvoorstellen direct, en voor wat betreft het binnenvaartrecht indirect, betrekking hebben, met ingang van 1 december 1986 in werking is getreden. De leden van de C.D.A.-fractie vroegen de bewindsman inzicht te geven in de feiten en omstandigheden welke ertoe geleid hebben dat onderhavig verdrag eerst op 3 november 1986 ter goedkeuring aan de Tweede Kamer werd aangeboden. De ondergetekende moge er ten antwoord op wijzen, dat het interdepartementale overleg over de uitvoering van het Londens Verdrag geruime tijd in beslag nam. De voorbereiding van de nieuwe

regeling voor de binnenvaart heeft, mede in verband met de ontwikkelingen die met betrekking tot het verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen plaatsvonden, de indiening van de onderhavige voorstellen van wet opgehouden. Bovendien heeft steeds als uitgangspunt gegolden dat de regelingen voor zee- en binnenvaart gelijktijdig zouden worden ingediend met het oog op de onderhavige samenhang van beide regelingen. Het verheugt de ondergetekende, dat de leden van de commissie met instemming constateerden dat bij de voorgenomen toetreding tot het Londens Verdrag de wettelijke regeling van de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen op voornoemd verdrag wordt afgestemd, waardoor de harmonisatie tussen zee- en binnenvaartrecht bevorderd wordt. De ondergetekende acht het evenzeer als de leden van de commissie wenselijk, dat Nederland zo spoedig mogelijk tot voornoemd verdrag toetreedt.

II. Inzake 19768/19770

De leden der commissie wijzen er op dat het gewijzigde artikel 740a vierde lid, respectievelijk artikel 951a vijfde lid Wetboek van Koophandel onder meer de volgende zinsneden bevat:

a. Een schip in aanbouw wordt voor de toepassing van deze titel niet als schip aangemerkt; respectievelijk: Voor de toepassing van deze afdeling wordt een binnenschip in aanbouw niet als binnenschip aangemerkt.

b. Een luchtkussenvoertuig wordt voor de toepassing van deze titel (respectievelijk afdeling) niet als schip (respectievelijk als binnenschip) aangemerkt. De leden van de commissie realiseerden zich dat onderhavige wetsvoorstellen bij de invoering van Boek 8 nieuw BW de daarin thans nog voorkomende titels 7 en 12 zullen vervangen. Blijkens artikel 8.1.1, eerste lid, van de Invoeringswet Boek 8 titels 1 en 2 van het nieuwe BW (wetsvoorstel 17 477) luidt de omschrijving van een schip als volgt:

«In dit wetboek worden onder schepen verstaan alle zaken, geen luchtvaartuig of luchtkussenvoertuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven.»

Gelet op laatstgeciteerde bepalingen meenden de leden van de commissie dat de hierboven onder a geciteerde zinsnede overbodig en de onder b geciteerde zinsnede tegenstrijdig is.

De ondergetekende moge er op wijzen, dat onder het huidige recht getwijfeld wordt omtrent het al dan niet schip zijn van het schip in aanbouw. Deze twijfel heeft de ondergetekende voor de onderhavige artikelen willen opheffen door het bepaalde in de eerste twee zinnen van het vierde lid van artikel 740a resp. de eerste zin van het vijfde lid van artikel 951a. Daarbij is afgeweken van artikel 8.1.1 van het nieuwe B.W. en wel zodanig, dat het stadium van het in aanbouw zijn van het schip korter kan duren dan volgens artikel 8.1.1 het geval zou zijn nl. niet tot op het ogenblik van drijven, doch slechts tot het begin van de stapelloop. Van dat ogenblik af immers creëert het de risico's die aan een schip eigen zijn. Zodra de hier ter sprake zijnde artikelen in de titels 7 en 12 van Boek 8 worden ingevoegd, zal worden voorgesteld de redactie ervan aan te passen aan artikel 8.1.1, met dien verstande dat de afwijking gehandhaafd blijft. Wat betreft de passage betreffende het luchtkussenvoertuig moge de ondergetekende opmerken, dat in de Invoeringswet Boek 8 BW (tweede gedeelte) die bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal is ingediend het luchtkussenvoertuig wederom onder het begrip «schip» is gebracht. Het luchtkussenvoertuig is in de Nederlandse rechtssfeer sinds de indiening van voorstel 17 477 zoverre naar voren gekomen, dat het karakter van dit verkeersmiddel civielrechtelijk niet langer in het ongewisse is te laten. De beperking van aansprakelijkheid zij echter niet op luchtkussenvoertuigen van toepassing (artikel 15, vijfde lid, onder a, van het verdrag). De leden van de C.D.A.-fractie waren van mening dat de

definitie van «schip» in het verdrag, vast te leggen in de aan te passen artikelen 740a, vierde lid, respectievelijk artikel 951a, vijfde lid, Wetboek van Koophandel, niet identiek is aan de omschrijving in artikel 8.1.1 eerste lid van de Invoeringswet Boek 8 BW. Juist de expliciete uitsluiting van schepen in aanbouw in het verdrag kwam naar de mening van deze leden niet tot uitdrukking in artikel 8.1.1 eerste lid (bestemd om te drijven leek hen bij uitstek schepen in aanbouw te omvatten).

De uiteenzetting op bladzijde 3 van de memorie van toelichting bij wetsvoorstel 19 768 sterkte deze leden in deze opvatting. De ondergetekende moge er hier op wijzen, dat het verdrag de vraag in hoeverre een schip in aanbouw als schip is te beschouwen, niet beantwoordt. Artikel 8.1.1 eerste lid stelt het vereiste van «drijven of hebben gedreven» cumulatief naast het vereiste «bestemd om te drijven», zodat dit artikel het schip in aanbouw, zolang het niet drijft, van het begrip «schip» uitsluit. Hij moge hier voor het overige verwijzen naar zijn hierboven uiteengezette bedoeling de artikelen 740a, vierde lid, en 951a, vijfde lid, te wijzigen bij de invoering van de onderhavige voorstellen van wet in Boek 8.

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen wanneer de vaststelling valt te verwachten van het civielrechtelijke karakter van het luchtkussenvoertuig (blz. 4 memorie van toelichting 19 768). De ondergetekende moge ook hier verwijzen naar wat hij hierboven opmerkte: bij de Invoeringswet Boek 8 BW (tweede gedeelte) wordt voorgesteld het luchtkussenvoertuig weer onder het begrip «schip» te brengen.

De leden van de commissie wilden weten hoe de verhouding is tussen de beperkingen ingevolge het gewijzigde artikel 740c eerste lid, respectievelijk artikel 951c eerste lid, telkens onder a en b en de bestaande aan de reder toekomende beperking van aansprakelijkheid voortvloeiend uit verdragen of overeenkomsten nopens vervoer. De ondergetekende moge er op wijzen, dat deze artikelen een zogenaamde «globale» limiet van aansprakelijkheid betreffen en de beperking van aansprakelijkheid voortvloeiende uit verdragen of wetteksten nopens vervoer een limiet gerelateerd aan de vervoerde persoon of zaak. Deze laatstgenoemde limiet zal eerst moeten worden toegepast en op de zo beknotte vorderingen zullen de limieten van de onderhavige wetsvoorstellen worden toegepast. (Zie bv. Drion: Limitation of Liability in International Air Law no. 153). In dit verband meenden de leden van de commissie dat de beperking van aansprakelijkheid in geval van dood, genoemd in voornoemde artikelen, op gespannen voet staat met de rechtspraak inzake artikel 1406 Burgerlijk Wetboek (vgl. Hoge Raad 22 december 1950, NJ 1951, 222) en vroegen zij zich af of niet dient te worden afgewacht, zoals vaker – en ook op dit punt – in Boek 8 nieuw BW is gedaan, op de invoering van artikel 6.1.6.12, derde lid, (ondergetekende veronderstelt dat artikel 6.1.9.12 is bedoeld) van het nieuwe BW, De ondergetekende moge opmerken dat het in het hier genoemde arrest niet gaat om de limitering van de aansprakelijkheid zelf.

III. Inzake 19768/19769

De leden van de commissie constateerden dat de instelling van het wrakkenfonds is gebaseerd op het door het Londens Verdrag in artikel 18 gegeven voorbehoud, van welk voorbehoud de regering gebruik wenst te maken. De leden van de commissie namen kennis van de overwegingen die daartoe hebben geleid en wilden weten of de in de memorie van toelichting genoemde verdragslanden welke dit voorbehoud eveneens hebben gemaakt, eveneens een soortgelijk wrakkenfonds hebben ingesteld of zulks overwogen. Zo neen, is het in dit geval wenselijk of noodzakelijk dat Nederland een uitzonderingspositie zal innemen op de wijze als voorgesteld? De ondergetekende moge erop wijzen dat Frankrijk, Japan en het Verenigd Koninkrijk niet een wrakkenfonds hebben ingesteld.

Frankrijk kent onbeperkte aansprakelijkheid voor vorderingen als bedoeld in artikel 2 lid 1 (d) van het Londense Verdrag, van overheden (art. 59 Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 zoals gewijzigd bij Loi n° 84-1151 du 21 décembre 1984). In Japan kan de overheid de eigenaar van een wrak opdracht geven het wrak te ruimen; blijft de eigenaar in gebreke, dan ruimt de overheid zelf op en is de eigenaar onbeperkt aansprakelijk voor de kosten, zelfs als er aan zijn kant geen sprake van schuld is. Een regresvordering van de eigenaar van het wrak op de schuldige veroorzaker is blijkens een uitspraak van het Japanse Hooggeerechtshof niet van beperking uitgesloten (1155 HANREI JIHO 296-299). Het Verenigd Koninkrijk kent onbeperkte aansprakelijkheid voor de vorderingen bedoeld in artikel 2 lid 1 (d) van het Londense Verdrag. Daarbij moet worden aangetekend dat hierin verandering kan worden gebracht door het introduceren van een fonds dat bestemd is om de overheid schadeloos te stellen voor de vermindering in schadevergoeding die het gevolg is van toepasselijkheid van artikel 2 lid 1 (d) van het Londense Verdrag (Merchant Shipping Act 1979, Sched. 4, Part II, par. 3 (1)). Pas als zo'n fonds is ingesteld, kan artikel 2 lid 1 (d) van toepassing zijn. Ten slotte moge de ondergetekende opmerken, dat de Bondsrepubliek Duitsland, die inmiddels het Londense Verdrag heeft geratificeerd en het voorbehoud van artikel 18 van het Londense Verdrag heeft gemaakt, om dezelfde redenen als Nederland tot instelling van een wrakkenfonds is overgegaan (art. 487 HGB zoals gewijzigd bij het Zweites Seerechtsänderungsgesetz van 25 juli 1986). Dit fonds is uitsluitend bestemd voor de vergoeding van kosten van wrakopruiming en van opruiming van lading. De bedragen van dit fonds zijn gelijk aan de limieten van het zakenfonds. Het bovenstaande en de overwegingen weergegeven in de memorie van toelichting over de wenselijkheid van een wrakkenfonds zijn voor de ondergetekende reden het wrakkenfonds voor te stellen.

Tevens vroegen de leden van de C.D.A.-fractie wat de reden is van het feit dat de gelding van het «Brusselse Verdrag» (10 oktober 1957 – Trb. 1958, 46 en 1968, 95) nog op 16 december 1986 is uitgebreid tot Aruba (blz. 1 memorie van toelichting bij wetsvoorstel 19 769). Dit terwijl een aantal verdragsstaten het Brusselse Verdrag inmiddels heeft opgezegd.

De ondergetekende moge opmerken dat de regering van Aruba in verband met het verkrijgen van de status aparte onderzoek heeft laten doen naar alle verdragen waarvoor Aruba medegelding wenst, en heeft laten weten medegelding van een groot aantal verdragen wenselijk te achten. Het werd zinvol geacht het Brusselse Verdrag van 1957 ook op Aruba van toepassing te laten zijn, totdat het Londense Verdrag voor het Koninkrijk in werking zal treden.

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen waarom het Koninkrijk geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om reciprociteit als voorwaarde te stellen voor de toepassing van het Brusselse Verdrag en waarom dit beleid onder het Verdrag van Londen ook dient te worden voortgezet (blz. 15 memorie van toelichting bij wetsvoorstel 19 769). De ondergetekende moge erop wijzen dat geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid die artikel 15 biedt om in de nationale wetgeving aan vreemde schepen en personen alleen op basis van reciprociteit een beroep op het Verdrag toe te kennen, omdat dit de vraag oproept welk recht dan ten aanzien van beperking moet worden toegepast. Als ieder beroep op beperking zou worden uitgesloten, zou ook de mogelijkheid van vereenvoudigd verhaal door fondsstorting ontbreken. Vergelijk voor deze en andere problemen Sotiropoulos, Die Beschränkung der Reederhaftung, blz. 365, en Puttfarcken, Beschränkte Reederhaftung, blz. 40. Overigens heeft tot nu toe nog geen enkel land van de mogelijkheid gebruik gemaakt.

IV. Inzake 19970

1. De leden van de commissie, ervan uitgaande dat wetsvoorstel 19 770 tegelijkertijd met wetsvoorstel 19 768 zal worden ingevoerd,

begrepen niet waarom in Artikel I onder A en B wordt voorgesteld de huidige artikelen 740a en 740d van het Wetboek van Koophandel te wijzigen. De ondergetekende moge hier verwijzen naar wat hij op blz. 7 van de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel opmerkte: «In verband met artikel 17 van het Londense Verdrag zal wetsvoorstel 19 768 later in werking treden dan 19 770.»

2. Naar aanleiding van het bij onderhavig wetsvoorstel als bijlage toegevoegde voorontwerp van het besluit ter uitvoering van het voorgestelde artikel 951f van het Wetboek van Koophandel en de toelichting daarop ten aanzien van het waterverontreinigingsfonds «in ruil voor» het zeerechtelijk wrakkenfonds, wilden de leden van de commissie weten of de instelling van een dergelijk fonds eveneens wordt overwogen in de binnenvaartlanden, waarvan hierboven sprake was. Vooralnog kan de ondergetekende geen antwoord op deze vraag geven, aangezien de besprekingen met genoemde landen in het kader van het door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg ondernomen initiatief om tot een nieuwe internationale regeling te komen, nog niet zijn afgerond.

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen zich af, of de bepalingen van het onderhavige binnenvaartrecht van toepassing zijn, indien bijvoorbeeld een coaster, die normaliter buiten de kust vaart en derhalve ressorteert onder bepalingen van het zeerecht, zich op de Nederlandse binnenvaartwegen bevindt. Ter beantwoording van deze vraag moge de ondergetekende er op wijzen, dat de beperking van aansprakelijkheid geregeld wordt naar het karakter van het schip. Men zie voor dit karakter de huidige artikelen 310 en 748 van het Wetboek van Koophandel en voor het nieuw voorgestelde recht de artikelen 8.1.2 en 8.1.3 nieuw BW.

Tenslotte heeft de ondergetekende van de gelegenheid gebruik gemaakt om bij de nota van wijziging in het wetsvoorstel 19 770 een voor zich zelf sprekende wijziging aan te brengen.

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes