

Vergaderjaar 1986–1987

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 1968, 95)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ARTIKEL I

Wenselijkheid van bekrachtiging

Het onderhavige Verdrag (hierna als Verdrag van Londen aangeduid) is tot stand gekomen op een van 1 tot en met 19 november 1976 onder auspiciën van de IMCO (Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie, één der gespecialiseerde lichamen van de Verenigde Naties en thans met IMO afgekort) te Londen gehouden diplomatieke conferentie. Het beoogt het thans nog van kracht zijnde Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen (Trb. 1958, 46 en 1968, 95) te vervangen. Dit Verdrag (hierna te noemen het Brusselse Verdrag) werd voor het Koninkrijk goedgekeurd bij Rijkswet van 3 juni 1965, Stb. 251; het trad voor Nederland in werking op 31 mei 1968. Bij Wet van 3 juni 1956, Stb. 239 werden het Wetboek van Koophandel door invoeging van titel XI A (Artikelen 740a–740d) en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering door wijziging van de artikelen 320a–320z aan het Brusselse Verdrag aangepast. Bij het Brusselse Verdrag zijn thans 26 staten partij; de laatste toetreding vond plaats door Australië op 30 juli 1980, door de Solomoneilanden is op 17 september 1981 een verklaring van voortgezette gebondenheid afgegeven en tenslotte is op 16 juni 1986 een verklaring afgelegd betreffende de uitbreiding van gelding van het Verdrag tot Aruba. Het Brusselse Verdrag zal op 16 december 1986 op Aruba van toepassing worden. Het aantal verdragsstaten neemt sinds kort af, aangezien een aantal staten in verband met het partij worden bij het Verdrag van Londen het Brusselse Verdrag inmiddels heeft opgezegd.

De vervanging van het Brusselse Verdrag werd noodzakelijk geacht wegens de bezwaren die daartegen waren gerezen. Als voornaamste bezwaar werd gevoeld, dat de bedragen waartoe de scheepseigenaar krachtens dat verdrag zijn aansprakelijkheid kan beperken, als gevolg van de voortgeschreden geldontwaarding aanzienlijk in waarde zijn gedaald en aanpassing behoeven.

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.

Voorts waren er bij de toepassing van het Brusselse Verdrag enkele interpretatievragen gerezen, waarvan de belangrijkste is voortgevloeid uit een beslissing van het Britse Hogerhuis van 27 januari 1971 in de zaak van de «Tojo Maru» (Lloyd's Law Rep. [1971] Vol. 1, blz. 341). In deze zaak besliste het Hogerhuis dat een hulpverlener die zijn werkzaamheden niet aan boord van het hulpverlenende schip verricht, geen beroep heeft op enige beperking van zijn aansprakelijkheid voor de door hem veroorzaakte schade; een beslissing die voor het gehele – vooral voor Nederland zo belangrijke – bij berging betrokken bedrijfsleven grote, zeer nadelige gevolgen met zich bracht. Andere vragen die met betrekking tot het Brusselse Verdrag waren gerezen betreffen de verhouding tussen dit verdrag en enkele na 1957 tot stand gekomen verdragen op het gebied van het zeerecht, te weten het op 13 december 1974 te Athene tot stand gekomen Verdrag inzake het vervoer van reizigers en hun bagage over zee (Transport, bundel verdragen op het gebied van het transportrecht, 1986, hierna te noemen Transport, blz. I-229), het Verdrag van Brussel van 25 mei 1962 inzake de aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen (Trb. 1968, 90) en het Internationaal Verdrag van Brussel van 29 november 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Trb. 1970, 196). Evenals het Brusselse Verdrag bevatten de hier genoemde verdragen bepalingen betreffende beperking van aansprakelijkheid. Een ander punt van kritiek betreft de ruime uitleg die voornamelijk door de Anglo-Amerikaanse rechtspraak wordt gegeven aan het begrip «actual fault and privity» («persoonlijke schuld»), bij aanwezigheid waarvan alle beroep op beperking van aansprakelijkheid vervalt (zie het huidige artikel 740c, eerste lid van het Wetboek van Koophandel).

Tenslotte bestond er grote onzekerheid over de omrekeningskoers van de in goudwaarde uitgedrukte Poincaré-franken, waarin de beperkingsbedragen van het Brusselse Verdrag zijn vastgesteld. Deze onzekerheid is inmiddels opgeheven, nadat op 21 december 1979 een Protocol bij het Brusselse Verdrag tot stand is gekomen, waarbij de genoemde Poincaré-franken zijn vervangen door de bijzondere trekingsrechten op het Internationale Monetair Fonds (SDR). In dit verband kan ook gewezen worden op de Wet omrekening in goud uitgedrukte rekeneenheden, Stb. 1981, 295.

In 1973 verzocht de IMCO het Comité Maritime International (CMI) een ontwerptekst op te stellen tot wijziging van het Brusselse Verdrag, waarbij in het midden gelaten werd of dit zou moeten gebeuren in de vorm van een wijzigingsprotocol bij het Brusselse Verdrag of in de vorm van een geheel nieuw verdrag. Tijdens de conferentie van het CMI, die in 1974 te Hamburg werd gehouden, werden twee alternatieve ontwerpen opgesteld: een zogenaamde «mini-draft» (wijzigingsprotocol) en een «maxi-draft» (nieuw verdrag). Na bespreking in de Juridische Commissie van IMCO, werd de «maxi-draft» aan de Diplomatieke Conferentie voorgelegd, nadat daarin nog enkele wijzigingen waren aangebracht.

Het Koninkrijk was ter Conferentie vertegenwoordigd. De delegatie kwam tot de conclusie, dat het Verdrag van Londen in vergelijking met het Brusselse Verdrag een aantal verbeteringen brengt en een veel overzichtelijker regeling van de beperking van aansprakelijkheid geeft. Voorts meende de delegatie dat het niveau van de beperking van aansprakelijkheid in het Verdrag van Londen aanmerkelijk was opgetrokken, maar niet zodanig dat gevreesd zou moeten worden voor een niet aanvaardbare kostenstijging voor de internationale zeescheepvaart. De delegatie adviseerde dat toetreding van het Koninkrijk tot het Verdrag overweging verdient, mits blijkt dat ook een voldoende aantal voor het Koninkrijk belangrijke zeevarende landen tot toetreding zal besluiten.

Tot het Verdrag van Londen zijn inmiddels de volgende landen toegetreden: de Jemenitische Arabische Republiek, het Verenigd Koninkrijk, Liberia, Frankrijk, Spanje, Japan, Bahamas, Noorwegen,

Zweden, Finland, Denemarken, Polen en Benin. Verder is bekend dat ook in België en de Duitse Bondsrepubliek voorbereidingen worden getroffen om tot het Verdrag toe te treden. Dit betekent dat verwacht mag worden dat over enige tijd de meeste zeevarende Europese landen bij het Verdrag partij zullen zijn. Artikel 17 van het Verdrag bepaalt dat het in werking zal treden een jaar nadat 12 staten het hebben aanvaard.

Inmiddels is over de wenselijkheid van toetreding door het Koninkrijk tot het Verdrag van Londen advies gevraagd aan de voornaamste organisaties die betrokken zijn bij de zeescheepvaart, alsmede aan de havenarbeiders. De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht hebben een uitdrukkelijk standpunt kenbaar gemaakt. De eerstgenoemde organisatie staat positief tegenover toetreding, mits blijkt dat een voldoende aantal voor Nederland belangrijke zeevarende landen tot toetreding zal besluiten. De Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht meent daarentegen dat toetreding tot het Verdrag uit een oogpunt van de Nederlandse economie niet is aan te raden en dat integendeel, de nationale economie kans loopt te worden geschaad, terwijl een zwaarwichtig economisch bezwaar kan zijn, dat reders van kleine schepen, in de eerste plaats kustvaartuigen en, in iets mindere mate, ook van zeevissersvaartuigen, op een ongelegen moment overmatig zullen worden belast door de in het bijzonder voor die vaartuigen aanzienlijke verhoging van de aansprakelijkheid. De Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht meent dat de enkele verbeteringen die het Verdrag van Londen bevat ten opzichte van het Brusselse Verdrag in de Nederlandse wetgeving kunnen worden ingevoerd zonder met dat verdrag in strijd te komen. De Commissie Zeehavenoverleg heeft de wens geuit tot spoedige bekrachtiging van het Verdrag. Van andere organisaties zijn geen reacties binnengekomen, waaruit een uitdrukkelijk standpunt over de wenselijkheid van toetreding kan worden afgeleid.

De ondergetekenden menen dat toetreding tot het Verdrag van Londen door het Koninkrijk gewenst is. Zij kunnen zich verenigen met de door de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging gestelde voorwaarde en zij menen dat verwacht mag worden dat binnen afzienbare tijd aan deze voorwaarde zal zijn voldaan. Zij kunnen zich niet verenigen met het door de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht ingenomen standpunt. Tijdens de behandeling van het voorstel van de Wet omrekening in goud uitgedrukte rekeneenheden (Kamerstukken II, 1978/1979, 15 459) is zowel van de zijde der Staten-Generaal, als van de zijde van de regering erop gewezen, dat de waarde van de beperkingsbedragen als gevolg van de sinds 1957 voortgeschreden geldontwaarding tot een onaanvaardbaar laag niveau is gedaald en dat daarom vervanging van het Brusselse Verdrag door het Verdrag van Londen zeer gewenst is. Indien met het standpunt van de Vereniging zou volgen, zou juist de plaatsgevonden hebbende geldontwaarding als argument dienen tegen toetreding tot het Verdrag van Londen. De geldontwaarding heeft echter in de afgelopen jaren gewerkt in het voordeel van de aansprakelijke eigenaren van zeeschepen en ten nadele van hen die schade lijden. Het evenwicht dat de opstellers van het Brusselse Verdrag voor ogen hebben gehad, is door de geldontwaarding ernstig verstoord en zal moeten worden hersteld.

Een voorstel van wet tot uitvoering van het Verdrag, waarbij het Wetboek van Koophandel, het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en de Wet aansprakelijkheid olietankschepen worden gewijzigd, wordt tegelijk met het onderhavige wetsvoorstel ingediend. Op de reguleringsaspecten van de Verdragsregeling zal worden ingegaan in de memorie van toelichting bij dat wetsvoorstel.

De inhoud van het Verdrag

Hieronder volgt een bespreking van de afzonderlijke artikelen van het Verdrag.

Dit artikel bepaalt welke personen een beroep kunnen doen op de beperking van hun aansprakelijkheid. Het eerste lid noemt in dit verband de scheepseigenaar en de hulpverlener.

Uit de omschrijving van «scheepseigenaar» in het tweede lid blijkt dat het Verdrag van Londen in navolging van het Brusselse Verdrag (artikel 6, tweede lid) de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid niet slechts toekent aan de eigenaar, maar ook aan de bevrachter, de beheerder en de exploitant van een zeeschip.

Nu de bepaling uitdrukkelijk spreekt van de eigenaar, enzovoort van een *zeeschip*, moet worden geconcludeerd dat de bepalingen van het Verdrag niet van toepassing zijn op de eigenaar, enzovoort van een *binnenschip*. Opgemerkt zij dat deze beperking niet geldt ten aanzien van met een binnenschip verrichte hulpverleningswerkzaamheden, aangezien de verdragsbepalingen in beginsel van toepassing zijn op iedere hulpverlener (zie echter de toelichting bij artikel 6, vierde lid).

Nieuw is de uitdrukkelijke toekenning van de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid aan de hulpverlener, dat wil zeggen aan degene die diensten bewijst welke rechtstreeks verband houden met hulpverleningswerkzaamheden. Deze bepaling is een uitvloeisel van de reeds hiervoor genoemde beslissing van het Britse Hogerhuis in de zaak van de «Tojo Maru». Het Verdrag van Londen wil de nadelige gevolgen welke deze beslissing voor hulpverleners met zich meebracht, opheffen. In dit verband moge tevens gewezen worden op het vierde lid van artikel 6 en de toelichting op dat artikel. In die bepaling wordt een bijzondere regeling gegeven voor de beperking van de aansprakelijkheid van de hulpverlener die zijn werkzaamheden niet verricht vanaf een schip (het geval van de «Tojo Maru», waarin een kikvorsman een plaat aan moest brengen op de scheepshuid van dat schip) of uitsluitend aan boord van het schip waaraan de hulp wordt verleend (b.v. bergingspersoneel wordt met een helicopter aan boord van een in gevaar verkerend schip gebracht zonder dat verder een bergingsvaartuig wordt ingezet bij de operatie).

Blijkens het slot van het derde lid moet het begrip «hulpverleningswerkzaamheden» ruimer worden opgevat dan hetgeen daaronder wordt verstaan krachtens het Brusselse Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende hulp en berging van 1910 (Trb. 1965, 224). Dat Verdrag is slechts van toepassing op hulp verleend aan in gevaar verkerende schepen, terwijl het Verdrag van Londen onder «hulpverleningswerkzaamheden» ook begrijpt wrakopruiming en opruiming van lading (zie artikel 2, lid 1, onder d en e) en zogenaamde preventieve maatregelen (zie artikel 2, lid 1, onder f). Daarbij wordt niet de eis gesteld dat het schip waaraan de hulp wordt verleend in gevaar verkeert.

Het Verdrag van Londen stelt niet de eis dat de hulp moet zijn verleend door een professionele hulpverlener. Ook degene die incidenteel hulp verleent, heeft beroep op beperking van aansprakelijkheid.

In het vierde lid wordt de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid toegekend aan personen voor wier handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of de hulpverlener aansprakelijk zijn. Ook in dit opzicht bestrijkt het Verdrag van Londen een ruimere kring van personen dan het Brusselse Verdrag. In artikel 6, eerste lid, van het Brusselse Verdrag wordt de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid verleend aan de kapitein, de leden van de bemanning en de overige ondergeschikten van de eigenaar, de bevrachter, de reder, de gebruiker, de huurder of de exploitant van het schip, indien zij handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden. Het Verdrag van Londen gebruikt een in meer algemene bewoordingen gestelde formule die in zoverre ruimer is, dat daaronder ook vallen de niet-ondergeschikte personen voor wier handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of de hulpverlener aansprakelijk is. Is de reder-vervoerder bij voorbeeld op

grond van een door hem gesloten vervoerovereenkomst aansprakelijk voor ladingschade, veroorzaakt door nalatigheid van een door hem ingeschakelde zelfstandige hulppersoon (bij voorbeeld een stuwadoor), dan heeft ook deze hulppersoon een beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid op dezelfde wijze als de reder-vervoerder, indien hij voor die ladingschade zou worden aangesproken. De reden voor deze bepaling is, dat voorkomen moet worden dat de verdragsbepalingen kunnen worden omzeild door niet de scheepseigenaar of de hulpverlener aan te spreken, maar degene die de schade heeft veroorzaakt.

In het zesde lid wordt de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid ook toegekend aan de verzekeraar die de aansprakelijkheid voor vorderingen terzake waarvan de aansprakelijkheid volgens het Verdrag kan worden beperkt heeft verzekerd, in gelijke mate als de verzekerde zelf. Deze bepaling lijkt op het eerste gezicht overbodig, omdat de strekking van de aansprakelijkheidsverzekering immers is de verzekerde dekking te verlenen terzake van tegen hem gerichte aanspraken van derden en het moeilijk voorstelbaar is dat de verplichtingen van de verzekeraar verder zouden reiken dan die van zijn verzekerde. Zij is echter opgenomen in verband met rechtspraak in de Verenigde Staten, waarbij is beslist dat wanneer de benadeelde een rechtstreekse actie heeft tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar aan deze niet een beroep op beperking van aansprakelijkheid toekomt, ook al zou zijn verzekerde scheepseigenaar wel een zodanig beroep op beperking kunnen doen.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat in het vijfde lid een overeenkomstige bepaling is opgenomen als in artikel 6, eerste lid van het Brusselse Verdrag. De verschillen tussen beide bepalingen zijn louter van redactionele aard. Ook het zevende lid is overgenomen van het Brusselse Verdrag (artikel 1, zevende lid).

Artikel 2

Eerste lid

In het eerste lid van dit artikel zijn de vorderingen opgesomd die vatbaar zijn voor beperking van aansprakelijkheid. In de aanhef van het eerste lid wordt een voorbehoud gemaakt ten aanzien van artikel 3 (vorderingen die van beperking van aansprakelijkheid zijn uitgezonderd) en artikel 4 (gedragingen die de beperking van aansprakelijkheid opheffen).

In de opsomming van artikel 2, eerste lid treft men vele vorderingen aan die ook in artikel 1 van het Brusselse Verdrag zijn genoemd. Toegevoegd zijn onder b de vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage en onder f de vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon wegens zogenaamde preventieve maatregelen (zie ook artikel 1, zevende lid van het Verdrag van Brussel van 29 november 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, Trb. 1970, 196).

Onderdeel a. Dit onderdeel omvat de belangrijkste vorderingen, te weten de vorderingen wegens personen- en zaakschade. Uit het slot van dit onderdeel blijkt dat ook de zogenaamde gevolgschade onder de beperking van aansprakelijkheid valt. De hier genoemde vorderingen zijn slechts vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, indien de schade is ontstaan hetzij aan boord van het schip, hetzij in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip. Hetzelfde beginsel ligt ten grondslag aan artikel 1, eerste lid, onder (b) van het Brusselse Verdrag: de schade moet zijn veroorzaakt in een zeker verband met het schip. De opstellers van het Verdrag van Londen hebben echter getracht voor dit beginsel een kortere beter hanteerbare formule te vinden dan die men in de genoemde bepaling van het Brusselse Verdrag aantreft. Nieuw is dat ook vorderingen wegens personen- of zaakschade, in rechtstreeks verband

met hulpverleningswerkzaamheden veroorzaakt, onder de beperking van aansprakelijkheid zullen vallen, zonder dat de voorwaarde is gesteld dat de vorderingen in rechtstreeks verband moeten staan met de exploitatie van een schip van de hulpverlener. Hiervoor is er reeds op gewezen dat het Verdrag van Londen aan de hulpverlener ook een beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid toekent, wanneer hij aangesproken wordt voor schade veroorzaakt bij werkzaamheden welke hij niet vanaf een schip heeft verricht.

Onderdeel b. De in dit onderdeel bedoelde vorderingen wegens vertragingsschade zijn aan beperking van aansprakelijkheid onderworpen, indien de vertraging is ontstaan bij het vervoer over zee. Dit betekent niet dat deze bepaling slechts van toepassing is wanneer de vertraging is ontstaan gedurende de periode dat de goederen, de passagiers of de bagage aan boord van een schip verbleven. Ook wanneer de vertraging is ontstaan op een tijdstip dat vóór of na het verblijf aan boord valt, kan deze vertraging nog vallen binnen de periode die aangemerkt kan worden als vervoer «over zee», namelijk wanneer de scheepseigenaar als zeevervoerder voor de vertraging aansprakelijk gesteld kan worden op grond van de door hem gesloten vervoerovereenkomst. In dit verband moge worden verwezen naar artikel 1, achtste lid, van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van reizigers en hun bagage over zee (Transport blz. I-229) en artikel 4 van de Hamburg Rules (Transport blz. I-278), volgens welke bepalingen de periode gedurende welke de vervoerder aansprakelijk is, zich uitstrekt tot buiten het daadwerkelijke verblijf aan boord.

Onderdeel c. De in dit onderdeel genoemde categorie van vorderingen treft men ook aan in artikel 1, eerste lid, onder (b) van het Brusselse Verdrag. Het gaat hier om vorderingen, welke niet gebaseerd zijn op wanprestatie, wegens andere schade dan fysieke schade. Als voorbeeld van een dergelijke vordering kan worden genoemd de vordering wegens schade veroorzaakt door stremming van het scheepvaartverkeer als gevolg van het feit dat een gezonken schip de toegang tot een haven blokkeert. Voor meer voorbeelden, zie Cleveringa, Supplement, blz. 13.

Onderdelen d en e. Ook deze vorderingen zijn in het Brusselse Verdrag genoemd (artikel 1, lid 1, onder c). Het betreft hier vorderingen wegens wrakopruiming en opruiming van lading. Krachtens artikel 18, eerste lid, kan een Verdragsstaat zich het recht voorbehouden de toepassing van deze bepalingen uit te sluiten.

Onderdeel f. Deze niet in het Brusselse Verdrag voorkomende categorie van vorderingen betreft de kosten van zogenaamde preventieve maatregelen, alsmede verdere door zulke maatregelen veroorzaakte schade. Onder preventieve maatregelen moeten worden verstaan de maatregelen ter voorkoming of vermindering van schade terzake waarvan de aansprakelijkheid kan worden beperkt. Vorderingen terzake van genomen preventieve maatregelen worden aldus op gelijke wijze behandeld als de vorderingen wegens schade ter voorkoming of vermindering waarvan die maatregelen zijn genomen. Een overeenkomstige regeling treft men aan in het Verdrag van Brussel van 29 november 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (zie in onderlinge samenhang de artikelen I, zesde en zevende lid, III en V van dat Verdrag).

Uitdrukkelijk is bepaald dat het moet betreffen vorderingen van een ander dan de aansprakelijke persoon. Deze laatste kan geen vergoeding uit het door hem gestelde fonds vragen van de kosten van door hem zelf genomen maatregelen. Uit de 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. In dit opzicht geeft het reeds eerder genoemde Verdrag van Brussel van 1969 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door olie in artikel V, achtste lid, een andere regeling door aan de scheepseigenaar wel de bevoegdheid te verlenen een vordering wegens preventieve maatregelen tegen het door hem zelf gestelde fonds geldend te maken.

Duidelijkheidshalve zij erop gewezen dat deze bepaling niet uitsluit dat de aansprakelijk gestelde persoon zijn aansprakelijkheid kan beperken, wanneer een ander hem aanspreekt wegens kosten of schade veroorzaakt door door hemzelf getroffen preventieve maatregelen. De tweede zin van het tweede lid van artikel 2 geeft echter hierop een uitzondering, indien de vordering betreft een beloning wegens verrichte diensten op grond van een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst. Op deze uitzondering zal hierna nog nader worden ingegaan.

Tweede lid

De eerste zin van het tweede lid is wellicht overbodig, maar zij maakt in ieder geval duidelijk, dat, wanneer een voor beperking vatbare vordering bij wege van verhaal of vrijwaring wordt ingesteld, de vordering toch vatbaar voor beperking blijft. Wanneer bij voorbeeld twee schuldenaren voor een schuld hoofdelijk aansprakelijk zijn en slechts één van hen zijn aansprakelijkheid kan beperken, kan degene die voor de gehele schuld aansprakelijk is na voldoening daarvan slechts verhaal nemen op de ander tot het bedrag van diens beperkte aansprakelijkheid.

Behoudens de in de tweede zin genoemde uitzonderingen, maakt het geen verschil of de vordering op grond van een overeenkomst of buiten overeenkomst (b.v. onrechtmatige daad) wordt ingesteld. Het Verdrag verhindert echter niet dat partijen bij overeenkomst ieder beroep op beperking uitsluiten.

De tweede zin van artikel 2, tweede lid, is opgenomen naar aanleiding van een Nederlands voorstel, waarin door de Conferentie enkele wijzigingen zijn aangebracht. Ingevolge het ontwerp-Verdrag, waarin een dergelijke bepaling ontbrak, was het mogelijk, dat de beperking van aansprakelijkheid door de aansprakelijke persoon ook kon worden ingeroepen terzake van contractuele vorderingen betreffende beloning wegens verrichte diensten als bedoeld in het eerste lid onder d, e of f, tenzij die vorderingen zouden moeten worden aangemerkt als vorderingen terzake van hulpverlening, die ingevolge artikel 3, onder a van beperking zijn uitgesloten. Dit zou tot het ongewenste resultaat kunnen leiden dat de bereidheid om in opdracht van de aansprakelijke persoon de noodzakelijke maatregelen te nemen zeer gering zou zijn. De tweede zin slaat overigens alleen op beloning wegens verrichte diensten en niet op eventuele andere uit de overeenkomst voortvloeiende vorderingen.

Artikel 3

Artikel 3 somt de vorderingen op die uitdrukkelijk zijn uitgezonderd van de beperking van aansprakelijkheid. Behalve de vorderingen, die ook reeds in het Brusselse Verdrag zijn uitgezonderd (artikel 1, vierde lid) en die in het onderhavige artikel 3, onder a en e zijn vermeld, worden ook genoemd de vorderingen terzake van schade door verontreiniging door olie, als bedoeld in het Verdrag van Brussel van 29 november 1969 (zie onder b), de vorderingen die zijn onderworpen aan een verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt (zie onder c) en tenslotte de vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip terzake van kernschade (zie onder d). De aanvankelijke opzet van deze bepalingen was beperkter, namelijk het afbakenen van de regeling van het algemene limitatieverdrag teneinde een overlapping te voorkomen met de regeling

van de beperking van aansprakelijkheid in andere verdragen. De definitieve redactie van genoemde bepalingen is echter veel ruimer, waardoor het Verdrag van Londen bepaalde categorieën van vorderingen uitsluit, ook al wordt de beperking van aansprakelijkheid voor die vorderingen slechts beheerst door nationale wetgeving.

Dit blijkt in de eerste plaats uit de bewoordingen van onderdeel b, dat betrekking heeft op vorderingen wegens verontreiniging door olie. Het ontwerp-Verdrag beperkte de uitsluiting nog tot vorderingen waarop het Verdrag van Brussel van 29 november 1969 van toepassing is. Voor een aantal staten die geen parti zijn bij dat Verdrag, maar een eigen nationale regeling hebben terzake van de aansprakelijkheid voor olieverontreiniging, was deze beperkte uitsluiting niet aanvaardbaar, aangezien zij niet wensten dat de beperking van aansprakelijkheid zou worden beheerst door het nieuwe Verdrag van Londen. De eindversie van artikel 3 onder b is dan ook ruimer gesteld: daarin worden van beperking uitgesloten alle vorderingen in de zin van het Verdrag van 1969, dat wil zeggen alle vorderingen wegens schade door verontreiniging door olie welke uit een schip is ontsnapt of weggevloeid, gericht tegen de eigenaar van dat schip. Wat onder «schip», «olie» en «schade door verontreiniging» moet worden verstaan, is omschreven in artikel I, leden 1, 5 en 6 van het Verdrag van 1969. Dat verdrag is zelf alleen van toepassing op schade die is ontstaan op het grondgebied (met inbegrip van de territoriale zee) van een staat die verdragspartij is (zie artikel II). Heeft de vordering betrekking op schade die buiten dat gebied is ontstaan, dan ontstaat er een leemte die door nationale wetgeving aangevuld kan worden.

Wel komt een beroep op beperking van aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 3 onder b toe aan de reder van een schip dat aansprakelijk is voor schade door verontreiniging door olie, veroorzaakt door een daardoor aangevaren tankschip, alsook aan de reder- niet eigenaar van een tankschip.

Met de woorden «of van enige wijziging van dat Verdrag of van een bij dat Verdrag behorend Protocol, welke van kracht is» wordt vooruitgelopen op mogelijke wijzigingen van het Verdrag van 1969 die van invloed kunnen zijn op de reikwijdte van artikel 3 onder b. Op 25 mei 1984 kwam te Londen een Protocol tot wijziging van het Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie tot stand waarbij onder meer wijzigingen in de definities van het verdrag werden aangebracht en het geografisch toepassingsgebied werd uitgebreid. Het zal enige tijd nemen voordat er voldoende staten zijn toegetreden om dit Protocol in werking te laten treden.

Onderdeel c sluit toepassing van het Verdrag uit ten aanzien van vorderingen (tegen de scheepseigenaar) waarop een verdrag of nationale wet van toepassing is, waarbij beperking van aansprakelijkheid voor kernschade wordt geregeld of wordt verboden. Nu ook nationale wetgeving op het gebied van aansprakelijkheid voor kernschade in dit onderdeel wordt genoemd, gaat de uitsluiting verder dan strikt noodzakelijk is voor een juiste afbakening van het Verdrag van Londen ten opzichte van bestaande verdragen op het gebied van aansprakelijkheid voor kernschade. Reden om aan de bijzondere wetgeving op dit gebied voorrang te geven is, dat deze wetgeving een verder strekkende bescherming biedt aan het slachtoffer dan het Verdrag van Londen.

Voor Nederland zijn in dit verband van belang het op 29 juli 1960 te Parijs tot stand gekomen Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, zoals gewijzigd door het op 28 januari 1964 eveneens te Parijs tot stand gekomen Aanvullend Protocol (Trb. 1964, 175) en het op 31 januari 1963 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tot aanvulling van het Verdrag van Parijs, zoals gewijzigd door het op 28 januari 1964 te Parijs tot stand gekomen Aanvullend Protocol (Trb. 1964, 176), alsmede de Wet aansprakelijkheid kernongevallen (Stb. 1979, 225).

De uitsluiting van de toepassing van het Verdrag van Londen van alle vorderingen tegen een eigenaar van een nucleair schip wegens kernschade in onderdeel d gaat nog verder dan die in onderdeel c. In onderdeel d wordt immers niet de voorwaarde gesteld dat de beperking van aansprakelijkheid voor deze vorderingen geregeld moet worden door bijzondere wettelijke regels inzake de aansprakelijkheid voor kernschade. In verband met dit onderdeel kan echter worden gewezen op het Verdrag van Brussel van 25 mei 1962 inzake de aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen (Trb. 1968, 90). Het Koninkrijk is wel tot dit Verdrag toegetreden, maar het is nog niet van kracht. Met betrekking tot de aansprakelijkheid van nucleaire schepen geldt thans de Wet van 24 oktober 1973, Stb. 536, houdende regelen inzake de wettelijke aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen.

Artikel 4

Onder het Brusselse Verdrag (artikel 1, eerste lid, aanhef) heeft de scheepseigenaar geen beroep op de beperking van zijn aansprakelijkheid, indien het voorval waardoor de vordering is ontstaan, is veroorzaakt door zijn persoonlijke schuld («actual fault or privity»). Ingevolge artikel 1, zesde lid, van het Brusselse Verdrag bepaalt de wet van het land waar het beroep op beperking van de aansprakelijkheid wordt gedaan («lex fori»), op wie de bewijslast rust of de gebeurtenis waardoor de vordering is ontstaan al dan niet veroorzaakt is door de persoonlijke schuld van degene die de beperking inroept. In sommige landen moet degene die een beroep doet op de beperking van zijn aansprakelijkheid bewijzen dat hem geen persoonlijke schuld treft (b.v. het Verenigd Koninkrijk), in andere landen moet degene die de bevoegdheid tot beperking betwist de aanwezigheid van persoonlijke schuld aantonen (b.v. Nederland).

Niet alleen is de bewijslast in de verschillende Verdragsstaten anders geregeld, ook het begrip «actual fault or privity» wordt verschillend uitgelegd. Met name in het Verenigd Koninkrijk heeft de rechtspraak dit begrip steeds ruimer uitgelegd, waardoor in steeds meer gevallen de beperking van aansprakelijkheid werd doorbroken, hetgeen de rechtszekerheid van de reder aantastte en ook gevolgen had voor de mogelijkheid zijn aansprakelijkheid te verzekeren.

Het Verdrag van Londen maakt aan deze ongewenste ontwikkeling een einde door de doorbreking van de beperking slechts mogelijk te maken, wanneer degene die de beperking van zijn aansprakelijkheid inroept, handelde met de opzet de ontstane schade te veroorzaken of roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade waarschijnlijk uit zijn handelen zou voortvloeien. Deze formule omvat naast het begrip «opzet», een begrip dat zeer dicht komt bij het Engelse begrip «wilful misconduct» en het best kan worden vergeleken met «voorwaardelijk opzet». Een zelfde bepaling is reeds te vinden in een ander onder auspiciën van de IMCO tot stand gekomen verdrag, het eerdergenoemde Atheense Verdrag inzake vervoer van reizigers en hun bagage over zee en is ook opgenomen in verdragen die na 1976 tot stand zijn gekomen, laatstelijk in het eveneens reeds genoemde Protocol van 1984 tot wijziging van het Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie.

Met deze bepaling wordt bereikt dat de beperking van aansprakelijkheid onder het Verdrag slechts in zeer uitzonderlijke gevallen kan worden doorbroken. Daarmee zal een einde komen aan de onzekerheid rondom het begrip «actual fault or privity», hetgeen de rechtszekerheid en de verzekerbaarheid van het aansprakelijkheidsrisico ten goede zal komen. De bepaling maakt ook duidelijk dat de bewijslast rust op de crediteur.

Artikel 5

Dit artikel is overgenomen uit het Brusselse Verdrag (artikel 1, vijfde lid).

Deze artikelen bevatten de verschillende aansprakelijkheidslimieten die onder het Verdrag van Londen ten aanzien van de onderscheidene vorderingen gelden en zij vormen aldus de kernbepalingen van het Verdrag. Het vrij ingewikkelde systeem dat voor de vaststelling van de limieten is gekozen, is het resultaat van een compromis dat pas na moeizame onderhandelingen ter Conferentie kon worden bereikt.

In de eerste plaats zijn er krachtens artikel 6, eerste lid, twee algemene beperkingsfondsen:

a. een fonds voor de vergoeding van schade door dood of letsel, met uitzondering van de vorderingen van passagiers, als bedoeld in artikel 7, waarvoor een apart fonds beschikbaar is; en

b. een fonds voor de vergoeding van alle overige vorderingen die vatbaar zijn voor beperking van aansprakelijkheid.

Wanneer het onder a bedoelde fonds onvoldoende is voor volledige vergoeding van vorderingen wegens dood of letsel, delen deze vorderingen voor het restant mee in het onder b bedoelde fonds, zodat er een «overloop» bestaat tussen fonds a en fonds b (artikel 6, tweede lid).

Voorts bestaat er krachtens artikel 7 een apart fonds voor vergoeding van vorderingen wegens dood of letsel van passagiers van een schip. Wie als passagiers moeten worden aangemerkt is geregeld in het tweede lid van artikel 7. Het in het eerste lid van dat artikel genoemde bedrag van 46 666 rekeneenheden per passagier komt overeen met het bedrag waartoe de vervoerder zijn aansprakelijkheid krachtens artikel 7 van het Verdrag van Athene kan beperken terzake van vorderingen wegens dood of letsel. Op deze wijze is er enig verband gelegd met het Verdrag van Athene. Het bedrag van het fonds wordt echter berekend naar het totaal aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat en heeft een maximum van 25 miljoen rekeneenheden.

Artikel 6 voorziet in een vrij ingewikkeld systeem voor de berekening van de beide daarin bedoelde fondsen. Evenals het Brusselse Verdrag (artikel 2, vijfde lid) gaat ook het Verdrag van Londen uit van een bepaalde ondergrens. In het Brusselse Verdrag is deze gesteld op 300 ton, in het Verdrag van Londen is deze ondergrens gesteld op 500 ton. Hierbij moet worden aangetekend dat de grens van 300 ton van het Brusselse Verdrag moeilijk te vergelijken is met de nieuwe grens van 500 ton, omdat het Verdrag van Londen een andere tonnagesberekening kent dan het Brusselse Verdrag (zie voorts toelichting bij artikel 6, vijfde lid). De reden voor het stellen van een ondergrens is, dat kleine schepen in verhouding tot hun inhoud grote schade kunnen veroorzaken en het niet billijk is de schuldeisers daarvan de dupe te laten zijn. Ook deze ondergrens van 500 ton is het resultaat van een compromis tussen delegaties die een veel drastischer verhoging bepleitten en delegaties die juist ernstige bezwaren hadden tegen een al te sterke verhoging wegens de daaraan voor eigenaren van kleine schepen verbonden premielasten. In dit verband moet worden gewezen op artikel 15, tweede lid, onder b, krachtens welke bepaling een verdragsstaat in zijn nationale wet een eigen regeling kan geven voor schepen met een geringere inhoud van 300 ton.

Voor schepen boven de 500 ton dient men uit te gaan van het bedrag dat als ondergrens is gesteld en vervolgens daarbij te tellen een bedrag dat berekend wordt volgens een cascadestelsel. Dit stelsel kent verschillende tonnageschalen en geeft voor iedere schaal een apart bedrag per ton aan. Dit bedrag per ton neemt af naarmate men in een hogere schaal komt en blijft tenslotte gelijk boven de 70.000 ton. Daardoor treedt er een zekere degressie op in de beperkingsbedragen voor grotere schepen.

Het *derde lid* van artikel 6 biedt verdragsstaten de mogelijkheid in hun nationale wet bij de verdeling van het in het eerste lid, onder b bedoelde fonds een voorrang toe te kennen aan vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, van dokken, waterwegen en

hulpmiddelen voor de scheepvaart (zie ook artikel 2, eerste lid, onder a). Deze voorrang mag echter volgens het derde lid van artikel 6 niet ten koste gaan van vorderingen terzake van dood of letsel, voor zover deze vorderingen tenminste nog krachtens het tweede lid mee moeten delen in het fonds. In het voorstel van wet tot uitvoering van het Verdrag, dat tegelijk met het onderhavige ontwerp is ingediend, wordt van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt. Het feit dat de overheid in veel gevallen de beheerder is van de infrastructuur rechtvaardigt niet een inbreuk op het principe van de gelijkheid van alle crediteuren.

Het *vierde lid* van artikel 6 geeft een bijzondere regeling voor de berekening van de limieten die gelden ten aanzien van de aansprakelijkheid van de hulpverlener die zijn werkzaamheden niet verricht vanaf enig schip dan wel zijn werkzaamheden uitsluitend verricht aan boord van het schip, waaraan of met betrekking waartoe hij hulp verleent. In deze gevallen wordt de beperking van de aansprakelijkheid van de hulpverlener berekend volgens een tonnage van 1500 ton. Met deze regeling is een oplossing gevonden voor het probleem dat onder het Brusselse Verdrag na de reeds eerder aangehaalde uitspraak van het Britse Hogerhuis in de zaak van de «Tojo Maru» was ontstaan. De regeling is niet van toepassing, wanneer de hulpverlener bij de hulpverlening gebruik maakt van een of meer zeeschepen. In dat geval zal de berekening van de limiet moeten geschieden aan de hand van de inhoud van het ingezette bergingsvaartuig. Is een binnenschip bij de hulpverlening ingezet, dan zal de limiet berekend moeten worden volgens de regeling van de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen (zie ook het tegelijk met het onderhavige ontwerp ingediende wetsvoorstel voor een nieuwe afdeling 10A van titel 13 van het tweede Boek van het Wetboek van Koophandel), aangezien de Nederlandse wetgeving bijzondere regels kent met betrekking tot de beperking van de aansprakelijkheid voor binnenschepen en er dus sprake is van een volgens artikel 15, tweede lid, onder a, toegestane afwijking van het Verdrag van Londen.

Het *vijfde lid* van artikel 6 geeft aan op welke wijze de tonnage van het schip moet worden vastgesteld. Dit is nodig voor de berekening van de limieten die voor het desbetreffende schip moeten worden aangehouden. Het Brusselse Verdrag gaat uit van de netto-inhoud van het schip, voor de berekening waarvan een aparte regeling wordt gegeven (artikel 3, lid 7). Volgens het Verdrag van Londen zal als tonnage van het schip de bruto-tonnage aangehouden moeten worden, te berekenen overeenkomstig de regels van Bijlage I van het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969 (Trb. 1970, 194). Dit Verdrag is door het Koninkrijk bekrachtigd en op 18 juli 1982 in werking getreden. Aan dit Verdrag is uitvoering gegeven in de Meetbrievewet 1981 (Stb. 122) en het Meetbrievbesluit 1981 (Stb. 479).

Het Metingsverdrag 1969 voorziet in een overgangperiode van 12 jaren, derhalve durende tot 18 juli 1994, gedurende welke op de datum van inwerkingtreding van het Metingsverdrag 1969 bestaande schepen (behoudens enige uitzonderingen) hun volgens het Metingsverdrag 1947 (Trb. 1955, 87) vastgestelde tonnage behouden. Met behulp van de technische gegevens van het schip is het echter mogelijk ook voor deze schepen de bruto-tonnage te berekenen volgens het nieuwe Metingsverdrag. In het voorstel voor de uitvoeringswet is hiervoor een voorziening getroffen.

De wijziging van de wijze waarop de tonnage van een schip moet worden berekend, heeft tot gevolg dat de beperkingsbedragen van het Brusselse Verdrag en die van het Verdrag van Londen moeilijk met elkaar te vergelijken zijn. De nieuwe berekeningsmethode van het Verdrag van Londen houdt voor de gehele lijn een verhoging in van de tonnage die als basis moet worden genomen voor de berekening van de beperking van aansprakelijkheid, maar de mate waarin die verhoging tot stand gebracht wordt, verschilt aanmerkelijk naar gelang van het scheepstype.

Artikel 8

De aansprakelijkheidslimieten in de artikelen 6 en 7 zijn uitgedrukt in zogenaamde rekeneenheden. Blijkens het eerste lid van artikel 8 wordt met «rekeneenheid» bedoeld het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit wordt omschreven door het Internationale Monetaire Fonds (IMF). Deze rekeneenheden zullen bij toepassing van het Verdrag moeten worden omgerekend in de nationale munteenheid van de staat waar een beroep op beperking van aansprakelijkheid wordt gedaan. Voor Verdragsstaten die lid zijn van het IMF levert dit geen probleem op, omdat het IMF daarvoor een waarderingsmethode heeft vastgesteld, die zij krachtens het eerste lid van artikel 8 zullen moeten toepassen. Voor Verdragsstaten die geen lid van het IMF zijn, wordt bepaald dat de omrekening dient te geschieden volgens de door de desbetreffende staat vastgestelde methode. Wel moeten deze Verdragsstaten krachtens het vierde lid aan bepaalde voorwaarden voldoen.

Ten aanzien van de datum die voor de omrekening moet worden aangehouden, bevat artikel 8 eenzelfde regel als artikel 3, zesde lid van het Brusselse Verdrag: de dag waarop het fonds is gevormd, de betaling is verricht, of zekerheid is gesteld.

In het tweede lid van artikel 8 wordt rekening gehouden met staten die geen lid zijn van het IMF en waarvan de wetgeving toepassing van het bijzondere trekkingsrecht niet toelaat. Het gaat hier vooral om de staats-handellanden, die met uitzondering van Roemenië nog geen lid van het IMF zijn en die bezwaren hebben tegen toepassing van het bijzondere trekkingsrecht, omdat zij geen invloed hebben op de besluitvorming binnen dit lichaam. Op aandrang van deze landen is bepaald dat zij de goudfrank, die in vroegere verdragen als enige rekeneenheid werd gebezigd, zullen kunnen blijven toepassen. Daartoe zijn de in rekeneenheden uitgedrukte bedragen van de artikelen 6 en 7 omgerekend in zogenaamde «monetaire eenheden», waarmee blijkens het derde lid van artikel 8 bedoeld zijn de Poincaré franken, overeenkomende met 65,5 mg goud van een gehalte van 900/1000 fijn. De bedoelde bedragen in monetaire eenheden zijn vastgesteld in een verhouding ten opzichte van het bijzondere trekkingsrecht van 15:1. Volgens dit derde lid dient de omrekening van de bedragen in monetaire eenheden in de nationale valuta van de desbetreffende staat te geschieden volgens de wet van die staat.

Aan het vierde lid van artikel 8 ligt een samenvoeging van een Nederlands en een Brits voorstel ter Conferentie ten grondslag. Deze bepaling beoogt Verdragsstaten die geen lid zijn van het IMF en die hetzij de omrekening van de rekeneenheid (bijzonder trekkingsrecht) in hun nationale valuta zelf kunnen bepalen, hetzij de monetaire eenheid (Poincaré-frank) kunnen hanteren en de koers daarvan zelf mogen vaststellen, tot een zekere zorgvuldigheid te nopen. In de eerste plaats zijn deze Verdragsstaten verplicht aan de depositaris (nu de Internationale Maritieme Organisatie IMO) de wijze van omrekening van de rekeneenheid in hun nationale valuta, respectievelijk de door hen aangehouden koers van de monetaire eenheid, alsmede iedere latere wijziging daarvan mede te delen. Voorts moeten zij de omrekening of de koers zodanig vaststellen dat daarmee zoveel mogelijk de werkelijke waarde tot uitdrukking komt van de limieten van de artikelen 6 en 7. Uiteraard geeft deze bepaling geen garantie dat bedoelde Verdragsstaten de waarde van de limieten zodanig zullen vaststellen dat daarmee voldaan wordt aan de strekking ervan, maar duidelijk is dat zij geen volledige vrijheid op dit punt hebben.

Artikel 8 geeft een compromisoplossing voor een probleem dat is ontstaan nadat de officiële monetaire goudprijs was verdwenen en er onzekerheid was gerezen omtrent de wijze waarop de goudfranken, waarin de beperkingsbedragen in internationale verdragen (ook in het Brusselse Verdrag) waren uitgedrukt, in de nationale valuta's moeten

worden omgerekend. Eenzelfde oplossing treft men aan in vele andere verdragen en protocollen bij verdragen waarin regels worden gegeven betreffende beperking van aansprakelijkheid. In dit verband moge ook worden verwezen naar de Wet omrekening in goud uitgedrukte reken-eenheden.

Artikel 9

Het is mogelijk dat terzake van één ongeval verscheidene personen aansprakelijk gehouden worden die ieder afzonderlijk een beroep op beperking van hun aansprakelijkheid kunnen doen. De vraag rijst dan of bij samenloop van deze vorderingen ieder van deze personen afzonderlijk fonds moeten stellen of dat volstaan kan worden met één fonds. In artikel 9 is gekozen voor laatstgenoemde oplossing.

Artikel 10

Evenals het Brusselse Verdrag laat ook het Verdrag van Londen de Verdragsstaten vrij in hun nationale wetgeving te bepalen of de debiteur die een beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid wenst te doen eerst fonds moet stellen. De Nederlandse wet (artikel 320a van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering) stelt deze voorwaarde wel, waardoor bereikt wordt dat de schuldeiser wiens vordering ingekort wordt, zekerheid heeft dat zijn (ingekorte) vordering voldaan zal worden (zie Cleveringa, Supplement, blz. 22).

Artikel 11

Dit artikel geeft enkele regels betreffende de vorming van het beperkingsfonds.

Eerste lid. In de eerste plaats wordt aangegeven waar het fonds kan worden gesteld. Dit is in iedere Verdragsstaat waar de debiteur aangesproken wordt terzake van een voor beperking vatbare vordering. Nieuw is het voorschrift dat het fonds niet slechts het bedrag van de in de artikelen 6 en 7 genoemde limieten moet belopen, maar dat daaraan moet worden toegevoegd de rente over de periode vanaf de datum van de gebeurtenis die aanleiding gaf tot het invoeren van de beperking tot aan die van de vorming van het fonds. Daarmee wordt voorkomen dat de debiteur een aanzienlijke besparing kan bereiken door eerst in een zeer laat stadium van de procedure fonds te stellen. Door het onderhavige voorschrift wordt de rente aan het beperkingsbedrag toegevoegd en komt zij ten goede van schuldeisers die een vordering op het fonds hebben. Deze bepaling regelt niet of de vorderingen van schuldeisers rente dragen; dit is aan het nationale recht overgelaten.

De laatste zin is overgenomen uit het Brusselse Verdrag (artikel 2, derde lid).

Tweede lid. Het fonds kan worden gesteld door storting van de gelden, bij voorbeeld in de consignatiekas, of door het stellen van zekerheid, mits deze voldoet aan de in de desbetreffende nationale wet gestelde eisen en zij door de rechter genoegzaam wordt geacht.

Derde lid. Deze bepaling hangt samen met artikel 9, waarin is bepaald dat bij samenloop van vorderingen tegen verscheidene personen die terzake van dezelfde gebeurtenis een beroep kunnen doen op de beperking van hun aansprakelijkheid, slechts één fonds behoeft te worden gesteld. Wordt fonds gesteld door één van de bedoelde personen of door hun verzekeraar, dan wordt dit mede geacht te zijn gesteld door de andere personen.

Artikel 12

Dit artikel geeft enkele regels met betrekking tot de verdeling van het fonds. Ingevolge artikel 10, tweede lid, is artikel 12 van overeenkomstige toepassing, wanneer geen fonds wordt gesteld. Degene die een beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid doet, zal dan de bedragen waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt overeenkomstig de regels van dit artikel onder zijn schuldeisers moeten verdelen, althans voor zover hun vorderingen aan beperking onderhevig zijn.

Artikel 12 is ontleend aan het Verdrag van Brussel van 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Trb. 1970, 196). Men vergelijkte de leden 4–7 van artikel V. De regeling komt ook overeen met artikel 3, leden 2–4 van het Brusselse Verdrag, met uitzondering van artikel 12, derde lid, waarvoor geen overeenkomstige bepaling in het Brusselse Verdrag te vinden is. Deze bepaling gaat uit van het geval dat een ander dan de aansprakelijke persoon of diens verzekeraar de vordering heeft voldaan. Hij treedt dan bij wege van subrogatie in de rechten die de schuldeiser terzake van de desbetreffende vordering tegen het fonds heeft, voor zover de subrogatie erkend wordt door het toepasselijke nationale recht.

Artikel 13

Ook al zou de aansprakelijke persoon volgens de toepasselijke nationale wet niet verplicht zijn eerst fonds te stellen alvorens hij de beperking van zijn aansprakelijkheid mag invoeren (zie toelichting bij artikel 10), hij kan er toch belang bij hebben zulks wel te doen, aangezien artikel 13 hem dan een zekere bescherming biedt tegen beslag of soortgelijke verhaalsacties van zijn crediteuren. In dit verband moge ook nog worden gewezen op het bepaalde in artikel 11, derde lid.

Krachtens het *tweede lid* kan de rechter, nadat fonds is gesteld, de opheffing van binnen het rechtsgebied van een Verdragsstaat gelegde beslagen of de vrijgave van aldaar gestelde zekerheid bevelen, en in nader in dit lid aangegeven gevallen is hij zelfs verplicht dit te doen.

Het *derde lid* stelt nadere voorwaarden aan de toepasselijkheid van de beide eerste leden in het belang van crediteuren. Zij moeten hun vorderingen kunnen indienen bij het gerecht dat het fonds administreert, het fonds moet ook daadwerkelijk beschikbaar zijn ten behoeve van de crediteuren en de uitkeringen daaruit moeten vrij aan hen overdraagbaar zijn. Ten aanzien van de laatstgenoemde voorwaarde kan worden gedacht aan de mogelijkheid dat wegens monetaire voorschriften in bepaalde landen eventuele uitkeringen niet of moeilijk naar het land van de crediteur kunnen worden overgemaakt.

Men vergelijkte artikel VI van het hiervoor reeds aangehaalde Verdrag van Brussel van 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie.

Artikel 14

Dit artikel komt overeen met artikel 4 van het Brusselse Verdrag. Het geeft een conflictenregel welke verwijst naar de wet van de Verdragsstaat waar het fonds is gesteld.

Artikel 15

Dit artikel geeft het algemene toepassingsgebied van het Verdrag aan en het bepaalt tevens in hoeverre het aan Verdragsstaten is toegestaan hiervan af te wijken.

Het *eerste lid* is overgenomen van artikel 7 van het Brusselse Verdrag. Het bepaalt dat het Verdrag van toepassing is in alle gevallen waarin voor de rechter van een Verdragsstaat een beroep op beperking van aansprakelijkheid wordt gedaan of getracht wordt de opheffing van een op een schip of andere eigendommen van een debiteur gelegd beslag, dan wel de vrijgave van een gegeven zekerheid te bewerkstelligen. Verdragsstaten zijn echter niet verplicht het Verdrag toe te passen ten aanzien van personen die hun gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van hun bedrijf buiten een Verdragsstaat hebben of indien het beroep op beperking betrekking heeft op een schip dat niet de vlag van een Verdragsstaat voert. Van deze mogelijkheid om reciprociteit als voorwaarde te stellen voor toepassing van het Brusselse Verdrag heeft het Koninkrijk geen gebruik gemaakt en dit beleid dient naar de mening van de ondergetekenden ook onder het Verdrag van Londen te worden voortgezet.

Krachtens het *tweede lid* mag een Verdragsstaat in zijn nationale wet een eigen regeling geven inzake de beperking van aansprakelijkheid met betrekking tot: a. binnenschepen, en b. schepen met een inhoud van minder dan 300 ton. Ten aanzien van de wettelijke regeling met betrekking tot binnenschepen kan worden gewezen op artikel 944 van het Wetboek van Koophandel en het Besluit van 7 februari 1952, Stb. 64. Bij het tegelijk met het onderhavige voorstel ingediende voorstel van wet houdende wijziging van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel en van het Eerste Boek van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering wordt een wetsvoorstel ingediend tot herziening van de regeling in de binnenvaart, in welk wetsvoorstel nauw wordt aangesloten bij de voorstellen voor het zeerecht. Ingevolge de tweede zin van het tweede lid zal aan de depositaris kennis moeten worden gegeven van de krachtens de Nederlandse wetgeving vastgestelde limieten voor binnenschepen.

Overigens is de betekenis van deze bepaling omtrent binnenschepen naast die van het tweede lid van artikel 1 niet duidelijk. In de laatstgenoemde bepaling wordt «scheepeigenaar» immers omschreven als de eigenaar, enz. van een *zeeschip* en hieruit zou moeten worden afgeleid dat het Verdrag niet van toepassing is op de eigenaar, enz. van een *binnenschip*. Deze onduidelijkheid kan slechts worden verklaard uit de Verdragsgeschiedenis. Volgens een aantal delegaties diende het Verdrag van Londen, in tegenstelling tot het Brusselse Verdrag, in beginsel ook van toepassing te zijn op binnenschepen, omdat in sommige landen geen onderscheid wordt gemaakt tussen zee- en binnenschepen. Voor Verdragsstaten die het onderscheid wel maken, zou artikel 15 een voorbehoud mogelijk moeten maken. Deze delegaties hadden dan ook de schrapping van «seagoing» in artikel 1, tweede lid voorgesteld, maar dit voorstel werd door de Conferentie verworpen, terwijl artikel 15, tweede lid, onder (a) werd gehandhaafd.

Artikel 15, tweede lid, onder (b) geeft aan een Verdragsstaat de bevoegdheid om een afzonderlijke regeling in te voeren in zijn nationale wet ten aanzien van schepen met een geringere inhoud dan 300 ton. In het voorstel van wet tot uitvoering van dit Verdrag wordt het mogelijk gemaakt om voor deze kleine schepen, voorzover zij blijkens hun constructie bestemd zijn om personen te vervoeren, voor zaakschade een lagere limitatie in te voeren. Het ligt in de bedoeling dit bedrag gelijk te stellen aan het minimumbedrag dat voor de binnenvaart zal worden vastgesteld. Op deze wijze zullen alle pleziervaartuigen, of zij nu zee- of binnenschip zijn, op gelijke voet worden behandeld. Ook van deze regeling zal de depositaris in kennis moeten worden gesteld. Voor de overige schepen zal het verdragsrégime gelden, hetgeen erop neerkomt dat zij gelijk gesteld zullen worden met schepen die een inhoud van 500 ton hebben.

Het *derde lid* staat een Verdragsstaat toe in zijn nationale wet aparte regels op te nemen met betrekking tot vorderingen ontstaan terzake van gevallen, waarin uitsluitend de eigen nationale belangen van die staat in

het geding zijn. Voor een dergelijke uitzondering, die zich in de Nederlandse situatie slechts zeer zelden zal voordoen, bestaat geen aanleiding.

Het *vierde lid* bepaalt dat de rechter van een Verdragsstaat het Verdrag niet mag toepassen op boorschepen gedurende de tijd dat zij voor boorwerkzaamheden worden gebruikt, wanneer die staat in zijn nationale wetgeving een hogere limiet heeft vastgesteld dan in artikel 6 is bepaald of wanneer die staat partij is geworden bij een verdrag dat de beperking van aansprakelijkheid met betrekking tot deze schepen regelt. Deze uitzondering is opgenomen in het bijzonder met het oog op een eventuele nationale of internationale regeling inzake de aansprakelijkheid voor verontreiniging van de zee door olie als gevolg van de opsporing of winning van minerale rijkdommen in de zeebodem. Zie in dit verband ook het Verdrag van Londen van 1 mei 1977 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie ten gevolge van opsporing en winning van minerale rijkdommen in de zeebodem (Trb. 1978, 9), dat een internationale regeling van deze materie voor boringen op de Noordzee beoogt te geven. Dit verdrag is echter nog niet in werking getreden.

Het *vijfde lid* tenslotte sluit toepassing van het Verdrag uit op de luchtkussenvoertuigen en drijvende platforms, die zijn gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of de ondergrond daarvan. In het voorstel voor de uitvoeringswet wordt de uitzondering voor deze platforms beperkt tot de tijd dat zij op de zeebodem rusten.

Slotbepalingen

Op de bepalingen betreffende de inwerkingtreding van het Verdrag (artikel 17) wordt hieronder ingegaan in de toelichting bij artikel 3 van het onderhavige wetsontwerp.

Artikel 18 bepaalt dat Verdragsstaten ten aanzien van de vorderingen wegens wrakopruiming en het onschadelijk maken van de lading (artikel 2, tweede lid, onder d en e) een voorbehoud kunnen maken (zie ook onder 2a van het Protocol van ondertekening van het Brusselse Verdrag, Trb. 1968, 95). Onder de toelichting bij artikel 2 van dit wetsvoorstel zullen de redenen worden uiteengezet waarom de regering het gewenst acht het bedoelde voorbehoud te maken.

Teneinde het hoofd te kunnen bieden aan de voortschrijdende geldontwaarding en aan eventuele ontwikkelingen met betrekking tot de reken-eenheid is in artikel 21 een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt de beperkingsbedragen, de rekeneenheid of de monetaire eenheid te herzien door een daartoe door een bepaald aantal Verdragsstaten bijeen te roepen bijzondere conferentie. Ondanks verdergaande voorstellen ter Conferentie is de procedure weinig soepeler dan de normale herzieningsprocedure van artikel 20. De volgens de in de artikelen 20 en 21 neergelegde procedures tot stand gekomen herzieningen zullen aan de parlementaire goedkeuring behoren te worden onderworpen, alvorens het Koninkrijk eraan kan worden gebonden. Het vierde lid beoogt te voorkomen dat verschillende versies van de beperkingsbedragen blijvend naast elkaar van toepassing kunnen zijn.

ARTIKEL 2

De regering acht het gewenst dat bij de toetreding tot het Verdrag het recht wordt voorbehouden de toepassing van de verdragsregeling uit te sluiten ten aanzien van vorderingen terzake van het opruimen van een wrak of van de lading als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder d en e van het Verdrag. Het voorstel voor de uitvoeringswet voorziet in de mogelijkheid

dat de aansprakelijkheid voor deze vorderingen door de vorming van een afzonderlijk «wrakkenfonds» met hogere limieten zal kunnen worden beperkt. Indien de Verdragsregeling van toepassing zou zijn zouden de opbrengst van het geborgene en de beperkte aansprakelijkheid van de schuldige veroorzaker van het ongeval dat het zinken ten gevolge had, veelal slechts een klein gedeelte van de hoge opruimingskosten dekken. Aangezien het obstakelvrij houden van vaarwegen primair van belang is voor de reder zelf, is er reden de kosten van de vaarwegbeheerdes in grotere mate ten laste van het schip te laten komen. De mogelijkheid van de vorming van een wrakkenfonds houdt de risico's van de reder overzichtelijk en verzekeraar. Van de tot nu toe toegetreden staten hebben Frankrijk, Japan en het Verenigd Koninkrijk het bedoelde voorbehoud gemaakt.

ARTIKEL 3

Bekrachtiging van het onderhavige Verdrag van Londen doet de vraag rijzen of het Koninkrijk voor Nederland en Aruba partij moet blijven bij het Brusselse Verdrag van 1957. Artikel 17, vierde lid van het onderhavige Verdrag bepaalt in dit verband slechts dat voor wat de betrekkingen tussen staten die er partij bij worden dit Verdrag het Brusselse Verdrag van 1957, alsmede het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 tot eenmaking van enige regels nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen (waarbij het Koninkrijk geen partij is) vervangt en dat die beide verdragen in zoverre buiten werking treden. Deze bepaling laat dus in beginsel de mogelijkheid open dat een staat die partij is bij één van de Brusselse verdragen en toetreedt tot het Verdrag van Londen, bij het vroegere verdrag partij blijft. Zij gaat ervan uit dat op de betrekkingen tussen een zodanige staat en een andere staat die geen partij is bij het Verdrag van Londen, maar wel bij hetzelfde Brusselse Verdrag als eerstgenoemde staat, dat Verdrag van toepassing zal zijn.

De regering meent evenwel dat het ongewenst is dat het Koninkrijk partij blijft bij het Brusselse Verdrag van 1957, nadat het is toegetreden tot het Verdrag van Londen. Bij een scheepsongeval zijn dikwijls belanghebbenden uit verschillende staten betrokken en dit kan ertoe leiden dat terzake van de beperking van de aansprakelijkheid voortvloeiende uit hetzelfde ongeval verschillende verdragsregels van toepassing zouden zijn, wanneer het Koninkrijk partij zou zijn bij beide verdragen. In het meest ongunstige geval zou dit tot gevolg kunnen hebben dat er een conflict van verdragsverplichtingen ontstaat, waarvoor geen oplossing is te geven. In andere gevallen zou terzake van dezelfde schade de ene aansprakelijke persoon een beroep kunnen doen op het Brusselse Verdrag, terwijl op de beperking van aansprakelijkheid van een andere aansprakelijke persoon het Verdrag van Londen van toepassing zou zijn. Gezien het verschil dat tussen beide verdragen bestaat ten aanzien van het niveau van de beperkte aansprakelijkheid, zou dit leiden tot een niet te rechtvaardigen verschil in rechtspositie. Van de staten die reeds tot het Verdrag van Londen zijn toegetreden hebben inmiddels Denemarken, Finland, Japan, Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk het Brusselse Verdrag van 1957 opgezegd.

Teneinde te voorkomen dat beide verdragsregelingen elkaar zouden overlappen, zal de regering er naar streven het tijdstip waarop de opzegging van het Brusselse Verdrag van 1957 van kracht wordt en het tijdstip van inwerkingtreding van het Verdrag van Londen zoveel mogelijk te laten samenvallen. Krachtens artikel 13 van het Brusselse Verdrag van 1957 wordt de opzegging van kracht een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving der opzegging door de Belgische regering. De inwerkingtreding van het Verdrag van Londen is geregeld in artikel 17 van

dat Verdrag. Inmiddels zijn meer dan 12 staten toegetreden en treedt het Verdrag op 1 december 1986 in werking. Overeenkomstig het derde lid van dat artikel treedt het Verdrag voor een staat die na de inwerkingtreding van het Verdrag partij wordt, voor die staat in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van de negentigste dag te rekenen van de datum waarop die staat is toegetreden.

Dit brengt met zich mee dat het Brusselse Verdrag eerst moet worden opgezegd en dat een zekere tijd daarna de akte van toetreding tot het Verdrag van Londen zal moeten worden gedeponereerd, om het tijdstip van uittreding uit het Brusselse Verdrag en van inwerking treden van het Verdrag van Londen voor het Koninkrijk precies te laten samenvallen.

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
R. F. M. Lubbers

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes