

Vergaderjaar 1987-1988

- 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  
*nr. 8*
- 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)**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 11 maart 1988

Na afronding van de schriftelijke voorbereiding van de onderhavige wetsvoorstellen zijn in de vaste Commissie voor Justitie<sup>1</sup> nog nadere vragen gerezen die zij ter beantwoording heeft voorgelegd aan de bewindsman.

De vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt. Van het gevoerde overleg brengt de commissie als volgt verslag uit.

De voorzitter van de commissie,  
Kosto

De bijzondere griffier van de commissie,  
Haak

---

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Haas-Berger (PvdA), Stoffelen (PvdA), Kosto (PvdA), voorzitter, Roethof (PvdA), K. G. de Vries (PvdA), De Kwaadsteniet (CDA), Stemerink (PvdA), Gualthérie van Weezel (CDA), Rempt-Halmmans de Jongh (VVD), Van der Burg (CDA), Schutte (GPV), Krajenbrink (CDA), Korthals (VVD), Wiebenga (VVD), Laning-Boersema (CDA), Dijkstal (VVD), Vermeend (PvdA), Kohnstamm (D66), ondervoorzitter, Wolffensperger (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Van de Camp (CDA), Biesheuvel (CDA).  
Plv. leden: Ter Veld (PvdA), Jabaaij (PvdA), Van Nieuwenhoven (PvdA), Lankhorst (PPR), Koetje (CDA), Van Traa (PvdA), Borgman (CDA), Hermans (VVD), De Hoop Scheffer (CDA), J. T. van den Berg (SGP), Vreugdenhil (CDA), De Grave (VVD), Te Veldhuis (VVD), Kraaijeveld-Wouters (CDA), Van Es (PSP), Aiders (PvdA), Eisma (D66), Groenman (D66), Doelman-Pel (CDA), Van Muiden (CDA), Leerling (RPF).

## Vragen vanuit de vaste Commissie voor Justitie

1

Hoeveel landen zijn thans toegetreden tot het Londens Verdrag? Hoe groot is het percentage «achterblijvers» bij het Brussels Verdrag van 1957?

Valt er geen tweespalt met voor de maritieme praktijk funeste gevolgen te vrezen tussen de «Brusselse» en «Londense» landen?

2

De minister noemt verschillende redenen voor opzegging van het Brusselse Verdrag c.q. toetreding tot het Londens Verdrag. Kort gezegd zijn dat de volgende redenen:

- a. de Brusselse limieten zouden te zeer door de inflatie zijn aangetast;
- b. de voor de niet-vanaf een schip opererende hulpverlener funeste uitspraak van het Engelse Hogerhuis inzake de Tojo Maru in 1971;
- c. het interpretatieprobleem ten aanzien van het begrip «actual fault or privity»;
- d. de verhouding van het Brusselse Verdrag ten aanzien van andere maritieme verdragen.

Over de onder a tot en met d genoemde redenen zijn de volgende vragen en opmerkingen te plaatsen.

### *Ad a*

Geldt het daar gesignaleerde probleem niet voor alle andere verdragen in het zee- en vervoerrecht, voor zover de aansprakelijkheid van de exploitanten aan beperkingen zijn gekoppeld?

Veelal brengen protocollen dan uitkomst.

NB: De problematiek van de hoogte van de limieten niet verwarren met de zogenaamde omrekeningsproblematiek van goudparken in speciale trekkingsrechten. Vgl. HR 1 mei 1981, Nederlandse Jurisprudentie 1981, 604, alsmede Grondwet 15 mei 1981, S. 295.

### *Ad b*

Het is bekend dat het door de minister genoemde arrest inzake Tojo Maru van alle zijden scherpe kritiek heeft ontmoet.

De commissie vraagt zich af of dit arrest aldus niet als een incidentele, dus historische vergissing moet worden gezien.

Is het arrest elders ooit gevolgd?

### *Ad c*

Als voorbeeld van een ander interpretatie-probleem wijst de minister op de uitleg die in Anglo-Amerikaanse landen aan het begrip «actual fault or privity» wordt gegeven, tengevolge waarvan geen beroep op de beperking van aansprakelijkheid mogelijk is.

Wat is de discrepantie tussen de aldus voorgestane uitleg en die van «continentale» landen?

Ter voorkoming van deze problematiek wordt thans voorgesteld de formulering «handeling of nalaten, geschied hetzij met de opzet die schade veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap, dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien», vergelijk artikel 740e.

Verwacht de minister van de thans voorgestelde formulering meer uniformiteit dan van het Brusselse begrip «actual fault or privity»?

### *Ad d*

Kan de minister concrete voorbeelden noemen van problemen die de verhouding ten aanzien van andere maritieme verdragen raken?

Is deze problematiek in de thans voorliggende wetsvoorstellen sluitend geregeld? Immers in artikel 740d onder 1b is bepaald «vorderingen voor schade door verontreiniging door olie, zoals deze zijn bedoeld», etc.

Hoe ruim moet deze bepaling worden opgevat?

3

In afwijking van het Brusselse Verdrag van 1957 bevat het Londens Verdrag niet de keuzemogelijkheid tot rechtstreekse werking dan wel – via de aanpassing van het Verdrag in de nationale wetgeving – indirecte werking. Hieruit volgt dat voor wat betreft het Nederlands recht het Verdrag ingevolge artikel 94 Grondwet rechtstreeks van toepassing is.

De vraag rijst dan wat de noodzaak is van de aanpassingswet zoals thans voorgesteld (19 768).

Moet bij voorbeeld voor de toepassing van de in het Londens Verdrag opengelaten vraag «Wat is een schip?» niet gelet worden op de internationale rechtsopvatting dienaangaande in plaats van naar het strict-Nederlands recht? Vergelijk artikel 740a, lid 4.

Wat heeft afwijking van het Verdrag in de Nederlandse wet voor zin als het Verdrag toch vóór gaat? Zo bij voorbeeld ten aanzien van de toepassing van de regeling op platform tijdens transport? Vergelijk artikel 740a, lid 4.

4

Hoe verhouden zich de onder d en e genoemde bepalingen van artikel 740c tot de Wrakkenwet?

Welke vorderingen worden in concreto verstaan onder artikel 740c onder c en f?

Aan welke limieten denkt de minister voor schepen kleiner dan 300 ton?

5a

Anders dan in het huidige recht zullen onder het nieuwe recht verschillende onafhankelijk van elkaar fungerende fondsen bestaan, te weten: het zakenfonds, het personenfonds, het passagiersfonds, het wrakkenfonds (zeerecht) en het waterverontreinigingsfonds (binnenvaart). Kan deze situatie niet leiden tot verwarring bij degenen die zich op de beperking van aansprakelijkheid wil beroepen, zolang niet vaststaat welke claims tegen hem gericht zullen worden en hoe deze te beoordelen?

b

Wat is de achterliggende gedachte bij de overlopmogelijkheden van het personen- op het zakenfonds? Waarom bestaat die overloop niet voor het passagiersfonds?

c

Is het niet inconsequent voor het zeerecht wél en voor het binnenvaartrecht géén wrakkenfonds in te stellen?

d

Kunnen de hiervoor genoemde overloop-gevallen geen bevoegdheidsperikelen van de rechter veroorzaken?

e

Welke beleidsvoornemens bestaan er ten aanzien van het wrakkenfonds bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat? En welke ten aanzien van het waterverontreinigingsfonds in de binnenvaart?

f

Waarom is de beperking ten aanzien van het wrakkenfonds voor relatief kleine schepen geringer in vergelijking met het zakenfonds?

6

Het is de commissie opgevallen dat, in afwijking van het Brusselse Verdrag van 1957, het Londens Verdrag geen plicht tot fondsvorming

kent. Niettemin wordt voor het Nederlands recht die plicht wel opgelegd. Waarom? Kan niet worden volstaan met bij voorbeeld een garantie van de P. & J.-clubs?

7

Hoe is de verhouding tussen de beperking als voorgesteld in artikel 740g (passagiersfonds) en de doorgaans alreeds beperkte aansprakelijkheid krachtens de vervoerovereenkomst?

Heeft de voorgestelde regeling zelfstandige betekenis naast de doorgaans beperkte aansprakelijkheid van de reder/vervoerder?

8

Met het voorstel 19 779 beoogt de minister vooral de harmonisatie tussen het zee- en binnenvaartrecht, door het CLN-Verdrag te verlaten en aansluiting te zoeken bij het Londens Verdrag.

Loopt Nederland zodoende binnen het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart niet uit de pas met de andere Rijnoverstaten?

Overwegen ook andere Rijnoverstaten aanpassing van het binnenvaartrecht aan het Londens Verdrag?

9

Waarom is de uitwerking van de diverse beperkingen – anders dan in het voorstel 19 770 – niet in de wet opgenomen en bij algemene maatregel van bestuur geregeld?

10

Waarom wordt in de binnenvaart – anders dan bij het zeerecht – voor de berekening van de beperkingen uitgegaan van het motorvermogen van het schip?

Hoe wordt bij voorbeeld de beperking berekend ten aanzien van een schip dat zes bakken duwt? Moet in een dergelijk geval zeven maal fonds gestort worden? Is hier rekening gehouden met het arrest van de Hoge Raad van 27 november 1979, Nederlandse Jurisprudentie 1980, 214?

11

Is het minimum-bedrag van 167 000 rekeneenheden in de binnenvaart niet te hoog voor pleziervaartuigen?

12

Kan de voorgestelde bepaling dat een niet vanaf een schip opererende hulpverlener recht op beperking van aansprakelijkheid heeft (vergelijk artikel 740a, lid 3) geen probleem opleveren wanneer hulp wordt verleend vanaf een binnenschip?

Gesteld zou immers kunnen worden dat een binnenschip niet valt onder het Verdragsbegrip «schip» als bedoeld in artikel 6, lid 4. Deze uitleg zou kunnen meebrengen dat de binnenschipper tweemaal fonds zou moeten storten, hetgeen de commissie als niet redelijk voorkomt.

## **Antwoorden van de bewindslieden**

1

Op dit moment zijn toegetreden tot het Londense Verdrag: Benin, Denemarken, de Duitse Bondsrepubliek, de Bahamas, Finland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Japan, Noord-Jemen, Liberia, Noorwegen, Polen, Spanje en Zweden. Van deze landen hebben inmiddels Denemarken, de BRD, Finland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Japan en Zweden het Brusselse Verdrag van 1957 opgezegd. Bij dit laatste verdrag zijn thans nog partij: Algerije, Australië, België, de DDR, Fidji, Ghana, India, Iran, Israël, Zaïre, Madagascar, Monaco, Polen, Portugal,

Papoea Nieuw-Guinea, Singapore, Spanje, Syrië, IJsland, Zwitserland, Tonga, de Solomoneilanden, Nederland en Aruba. Uit dit overzicht blijkt dat een voldoende aantal voor Nederland belangrijke zeevarende naties tot het Londense Verdrag zijn toegetreden en het Brusselse Verdrag hebben opgezegd. Ik ben daarom van oordeel dat niet gevreesd behoeft te worden voor een tweespalt tussen de «Brusselse» en «Londense» landen met voor de maritieme praktijk funeste gevolgen.

#### 2a

Het heeft oorspronkelijk in de bedoeling gelegen het Brusselse Verdrag bij Protocol te wijzigen. Toen uiteindelijk de Verdragsstaten vele andere wijzigingen wensten dan alleen een verhoging voor de limitatiebedragen, heeft de juridische commissie van de IMO besloten tot een nieuw verdrag.

Overigens betekent een verhoging van de limitatiebedragen bij Protocol niet dat deze procedure sneller zou zijn dan een nieuw verdrag. Immers een protocol bij een verdrag moet ook worden geratificeerd en ook voor de inwerkingtreding daarvan zijn een aantal ratificaties vereist.

#### 2b

De beslissing van het Britse Hogerhuis in de zaak van de «Tojo Maru» is niet herhaald in andere rechtspraak, maar is evenmin door nieuwere rechtspraak verworpen. Voorts deel ik, gezien de tekst van het Brusselse Verdrag, niet de mening van de Commissie dat de uitspraak op een vergissing zou berusten. Het is dan ook zeker niet denkbeeldig dat in de toekomst de uitspraak inzake de «Tojo Maru» zou worden bevestigd. Bovendien worden vele contacten tot hulpverlening gesloten op basis van Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, waarbij arbitrage in Londen wordt overeengekomen, en Engels recht op deze overeenkomst van toepassing is.

#### 2c

Het begrip «actual fault or privity» is niet duidelijk. In de Angelsaksische landen, en vooral Noord-Amerika, werd het begrip steeds ruimer geïnterpreteerd. Zo ruim zelfs dat de beperking van aansprakelijkheid bijna illusoir werd. Bovendien moet volgens artikel 1 lid 6 van het Verdrag van 1957 de vraag, op wie de bewijslast rust of het voorval al dan niet is veroorzaakt door de persoonlijke schuld van de reder die een beroep doet op de beperking van zijn aansprakelijkheid, beantwoord worden aan de hand van de lex fori. In de Angelsaksische landen wordt de bewijslast op de reder gelegd, die dus moet bewijzen dat hem geen persoonlijke schuld te verwijten valt, terwijl in de continentale landen de bewijslast doorgaans rust op degene die het beroep op beperking van aansprakelijkheid door de reder betwist. Ook deze conflictenregel heeft tot een ongewenste rechtsongelijkheid geleid. Daaraan beoogt het Londense Verdrag in artikel 4 een einde te maken door de doorbreking van de limiet slechts mogelijk te maken wanneer de debiteur zelf handelde met de opzet de ontstane schade te veroorzaken of roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade waarschijnlijk uit zijn handelen zou voortvloeien. Soortgelijke bepalingen komen ook voor in andere verdragen zoals het Verdrag van Warschau, de Hague-Visby Rules en het Verdrag van Athene.

Artikel 4 van het Londense Verdrag maakt in een veel kleiner aantal gevallen dan in artikel 1, lid 1 aanhef, van het Brusselse Verdrag mogelijk dat de limiet wordt doorbroken. Het moet een persoonlijk handelen van de debiteur betreffen. De limiet wordt niet doorbroken wanneer een ondergeschikte van de persoon die zich op de beperking beroept, opzettelijk of roekeloos heeft gehandeld. Er moet sprake zijn van opzet of «voorwaardelijk» opzet. De formulering in het Londense Verdrag van «roekeloosheid» komt nagenoeg overeen met het Engelse begrip «wilful

misconduct», te vergelijken met het Nederlandse begrip «voorwaardelijk opzet».

Voorts moet de opzet of roekeloosheid gericht zijn op het veroorzaken van de schade tot vergoeding waarvan de vordering is ingesteld. Bovendien rust krachtens artikel 4 van het Londense Verdrag de bewijslast op de crediteur.

Ik verwacht dat de nieuwe formulering meer uniformiteit en zekerheid zal brengen dan thans het geval is onder het Brusselse Verdrag, hetgeen een gunstig effect zal hebben op de verzekeraarbaarheid van het aansprakelijkheidsrisico.

## 2d

Artikel 3 van het Londense Verdrag beoogt in de eerste plaats overlappingen te voorkomen met andere regelingen die de beperking van aansprakelijkheid betreffen, maar gaat in een enkel geval verder. Problemen hadden kunnen rijzen in verband met het Brusselse Verdrag van 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie. Dit verdrag regelt de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van een olietankschip voor de schade door verontreiniging door olie welke uit zijn schip is ontsnapt of weggevoerd, ontstaan op het grondgebied met inbegrip van de territoriale zee van een staat die partij is bij dat Verdrag. Enkele landen die geen partij waren bij het Brusselse Verdrag van 1969 wilden niet dat het Londense Verdrag van toepassing zou zijn op vorderingen wegens verontreiniging door olie in hun territorium. Landen die wel partij waren bij het Verdrag van 1969 wilden echter zo veel mogelijk voorkomen dat er een leemte zou ontstaan tussen de Verdragen van 1969 en 1976. Bij wijze van compromis is de formulering gekozen «vorderingen voor schade door verontreiniging door olie, zoals deze zijn bedoeld». Hierdoor bleef echter toch een leemte bestaan. De vorderingen tegen de eigenaar van een olietankschip terzake van schade door olieverontreiniging veroorzaakt door zijn schip op het grondgebied van een staat die geen partij is of terzake van zodanige schade veroorzaakt op volle zee, konden niet beperkt worden. Deze leemte wordt voor het geval dat de beperking van de aansprakelijkheid wordt bepaald door Nederlands recht opgevangen door een wijziging van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen in wetsvoorstel 19 768.

Voor het overige worden overlappingen voorkomen voor de toepassing uit te sluiten op de vorderingen geregeld in verdragen of nationale wetgeving waarbij beperking van aansprakelijkheid voor kernschade wordt geregeld. Hierbij moet gedacht worden aan het Verdrag van Parijs inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie met aanvullend protocol en het Verdrag van Brussel ter aanvulling van het Verdrag van Parijs met protocol, alsmede de Wet aansprakelijkheid kernongevallen.

Voorts is het verdrag niet van toepassing op vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip wegens kernschade. De eigenaar van een nucleair schip kan zijn aansprakelijkheid beperken krachtens de Wet inzake de wettelijke aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen (Stb. 1973, 536). Het Brusselse Verdrag van 1962 inzake de aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen waarop de Wet van 1973 gegrond is, is niet in werking getreden.

## 3

Bij de aanpassing van het Nederlandse zee- en binnenvaartrecht aan de inhoud van internationale verdragen, ook daar waar aan het Verdrag rechtstreekse werking is toegekend, is steeds de methode toegepast de inhoud van deze verdragen in de nationale wet op te nemen. Dit om de bruikbaarheid voor de praktijk te vergroten. Deze methode is ook gevolgd

bij Boek 8 van het nieuw Burgerlijk Wetboek en in het wetsvoorstel 19 768. De nationale rechter zal aan de hand van de internationale rechtsopvatting het verdrag moeten uitleggen. Omdat een internationale rechtsopvatting met betrekking tot de vraag «Wat is een schip?» ontbreekt, is in het Londense Verdrag deze vraag juist uitdrukkelijk onbeantwoord gelaten, met de bedoeling dat de nationale wet hiervoor een oplossing zal bieden.

Krachtens artikel 15 lid 5 onder b van het Londense Verdrag is het verdrag niet van toepassing op drijvende platforms. Deze bepaling betekent echter niet dat voor de nationale situatie niet een aanvullende regeling kan worden getroffen. Omdat in de situatie dat een platform drijft, het de kenmerken van een schip vertoont, is van deze mogelijkheid gebruik gemaakt door in artikel 740a lid 4 te bepalen dat zolang het platform niet op de zeebodem rust, het als een schip wordt aangemerkt. In verband hiermee heeft de bepaling wel zin.

4

Artikel 10 van de Wrakkenwet bevat een regeling voor de kosten van wrakopruiming door de beheerder van een openbaar vaarwater. Deze kosten worden voor zover belanghebbenden deze kosten niet hebben vergoed of zekerheid hebben gesteld, verhaald uit de opbrengst van het schip en voor het overige heeft de beheerder een vordering op de aansprakelijke persoon. Deze heeft de bevoegdheid zijn aansprakelijkheid te beperken op grond van artikel 740c lid 1 onder d en e welke bepalingen voor alle vorderingen terzake van wrakopruiming deze mogelijkheid bieden. Daaronder vallen niet alleen de vorderingen die worden ingesteld op grond van artikel 10 Wrakkenwet, maar alle vorderingen terzake van wrakopruiming. Anders dan het Verdrag van 1957 omvat het Verdrag van Londen niet alleen de uit de wettelijke bepalingen voortvloeiende verplichting of aansprakelijkheid uit hoofde van wrakopruiming.

Bij vorderingen wegens inbreuk op rechten in artikel 740c lid 1 onder c moet vooral gedacht worden aan vorderingen wegens schade die is veroorzaakt doordat een gezonken schip het scheepvaartverkeer belemmert of wegens schade die het wegverkeer ondervindt omdat een door een aanvaring beschadigde brug onbruikbaar is geworden. Onder vorderingen wegens preventieve maatregelen in artikel 740c lid 1 onder f worden verstaan alle na het voorstel door derden genomen maatregelen ter voorkoming of beperking van schade terzake waarvan de aansprakelijkheid kan worden beperkt, zoals bijvoorbeeld de maatregel om een schip dat tegen een pijler van een brug dreigt te varen, tegen de wal te zetten.

Voor schepen kleiner dan 300 ton beloopt het personenfonds 333 000, het zakenfonds 167 000 en het wrakkenfonds 262 000 rekeneenheden. Betreft het echter een schip dat blijkens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor personenvervoer dan beloopt het zakenfonds 83 500 rekeneenheden.

Dit bedrag stemt overeen met de minimumlimiet voor de binnenvaart, zoals die wordt voorgesteld in het voorontwerp van het besluit ter uitvoering van artikel 951f W.v.K., dat als bijlage 2 bij wetsvoorstel 19 770 is gevoegd.

5a

Het feit dat er verschillende fondsen bestaan, behoeft niet te leiden tot verwarring bij degene die zich op beperking van zijn aansprakelijkheid wil beroepen. Zodra een vordering tegen hem bekend is, is voor hem duidelijk welk fonds hij moet stellen.

5b

Ingeval het personenfonds onvoldoende is voor volledige vergoeding van vorderingen wegens dood of letsel, delen in het Londense Verdrag



deze vorderingen voor het vorige naar evenredigheid mee in het zakenfonds. Een vergelijkbaar stelsel bestond ook al in artikel 3 van het Brusselse Verdrag. Hierop is het stelsel in het Londense Verdrag gebaseerd, waarbij een overloop is gecreëerd tussen twee verschillende fondsen, het zakenfonds en het personenfonds. De achterliggende gedachte is aan schuldeisers die een vordering wegens persoonschade hebben een extra bescherming te bieden.

Nu voor de vorderingen van passagiers die aan boord van een zeeschip worden vervoerd, een apart passagiersfonds is gecreëerd en dat fonds een aanzienlijk bedrag belooft, werd het niet nodig geoordeeld om overloop naar het zakenfonds in het leven te roepen, waardoor dit zakenfonds nog verder zou worden uitgehold ten nadele van de schuldeisers waarvoor dit fonds in de eerste plaats is bedoeld.

5c

Het is niet inconsequent in het zeerecht wel, maar in het binnenvaartrecht geen wrakkenfonds in te voeren, omdat het hier verschillende situaties betreft. Weliswaar is voor de regeling van beperking van aansprakelijkheid nauwe aansluiting gezocht bij de zeerechtelijke regeling, bepaalde verschillen, zoals de verschillende fondsen en de berekening daarvan, konden echter niet worden vermeden. Het zou te ver voeren in de binnenvaart naast een personenfonds, passagiersfonds, zakenfonds en een verontreinigingsfonds nog een vijfde fonds in te voeren. Een verontreinigingsfonds kan in de binnenvaart niet worden gemist, nu daar een Verdrag als dat van 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie ontbreekt. Het bestaan van het verontreinigingsfonds heeft als voordeel dat de overige fondsen worden ontlast, hetgeen weer ten goede komt aan de vorderingen ter zake van het opruimen van een wrak of van lading, die immers in de verschillende fondsen meedelen.

5d

De overloop-gevallen kunnen geen bevoegdheidsperikelen van de rechter veroorzaken. Speciaal met het oog op bundeling van alle procedures voor één rechter bepaalt artikel 320a Rv. dat de debiteur bij de rechtbank van de plaats waar het schip te boek staat dan wel wanneer het niet te boek staat, bij de rechtbank van Rotterdam een verzoek tot beperking moet indienen. Loopt er reeds een procedure tegen degene die zijn aansprakelijkheid wil beperken, dan wordt die geschorst op grond van artikel 320f Rv.

5e

De regering heeft het standpunt ingenomen dat gebruik moet worden gemaakt van de door artikel 18, eerste lid, van het Londense Verdrag geboden mogelijkheid artikel 2 lid 1 onder d en e van dat Verdrag niet toe te passen en dat de daar genoemde vorderingen door de vorming van een afzonderlijk wrakkenfonds kunnen worden beperkt. Dit standpunt is kenbaar gemaakt in artikel 2 van de Goedkeuringswet en artikel 740f lid 1 onder c.

Voor het standpunt van de regering inzake het verontreinigingsfonds moge verwezen worden naar het hierboven onder c geantwoorde en naar artikel 1 onder c jo artikel 2 van het voorontwerp van het besluit ter uitvoering van artikel 951f W.v.K.

5f

De bedragen van het wrakkenfonds zijn voor schepen kleiner dan 30 000 ton op een hoger niveau gebracht dan de bedragen van het zakenfonds voor schepen met eenzelfde tonnage, omdat de kosten van berging van kleine schepen aanzienlijk kunnen zijn. Om die reden is het limitatiebedrag voor schepen onder 6000 ton zelfs op een nog hoger niveau gebracht in vergelijking met het zakenfonds.

6

De vorming van een limitatiefonds wordt noch in het Brusselse Verdrag (art. 2 onder 2°), noch in het Londense Verdrag (art. 10 lid 1, 2e volzin) als voorwaarde gesteld voor de mogelijkheid om aansprakelijkheid te beperken. Beide verdragen staan echter aan verdragsstaten toe in hun nationale wet te bepalen, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van hun gerechten, de vordering van een limitatiefonds wel als voorwaarde te stellen. De Nederlandse wetgever heeft zich onder beide verdragen op het standpunt gesteld dat het gewenst is om van deze mogelijkheid tot afwijking van het Verdrag gebruik te maken. De reden hiervan is dat de schuldenaar in ruil voor de mogelijkheid zijn aansprakelijkheid te beperken, er voor moet zorgen dat de crediteur ook inderdaad zijn ingekorte vordering krijgt voldaan. Op grond van artikel 320c Rv. bepaalt de rechter het beloop van het fonds en verzoekt hij de debiteur fonds te stellen door hetzij het bedrag in de consignatiekas te storten hetzij ten belope van dat bedrag op de door hem bepaalde wijze zekerheid te stellen. Het is aan het oordeel van de rechter overgelaten welke vormen van zekerheid toelaatbaar zijn. In de praktijk wordt door de rechter dikwijls een garantie van een P & I Club voldoende geacht, waarbij hij erop zal letten of er voldoende zekerheid bestaat dat de P & I Club de garantie zal nakomen. Deze procedure biedt de crediteur meer zekerheid dan het geven van een garantie zonder meer.

7

Wat betreft de verhouding tussen het passagiersfonds en de beperkte aansprakelijkheid krachtens de vervoerovereenkomsten, moge erop worden gewezen dat het passagiersfonds een zogenaamde «globale» limiet van aansprakelijkheid betreft en de beperking van aansprakelijkheid krachtens de vervoerovereenkomst een limiet gerelateerd aan de vervoerde persoon. Eerst zal deze laatstgenoemde limiet worden toegepast en daarna nog eventueel de «globale» limiet. Hieruit blijkt dat de regeling van het passagiersfonds zelfstandige betekenis heeft naast de contractuele beperking.

8

De regeling voor de binnenvaart is in belangrijke mate afgestemd op de op het Londense Verdrag gebaseerde regeling voor de zeevaart. Ook in andere voor Nederland belangrijke Rijnsoeverstaten bestaat dit voornemen. Een en ander heeft zelfs tot gevolg gehad dat in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een regeling wordt voorbereid die voor een belangrijk deel is gebaseerd op het Londense Verdrag. Deze werkzaamheden hebben inmiddels hun laatste fase bereikt. Zoals het er thans naar uitziet neigt de in Straatsburg voorbereide regeling nog meer naar het Londense Verdrag, dan wetsvoorstel 19 770, zodat wellicht in de toekomst nog enkele kleine aanpassingen moeten worden aangebracht.

9

Juist in verband met de hierboven onder 8 aangestipte internationale onderhandelingen op het gebied van de binnenvaart die nog niet zijn voltooid, is de uitwerking van de diverse beperkingen in een algemene maatregel van bestuur geregeld en niet in de wet zelf. De regeling in een algemene maatregel van bestuur biedt bovendien de mogelijkheid om sneller de bedragen aan te passen.

10

In de binnenvaart wordt behalve van de inhoud ook van het motorvermogen van het schip uitgegaan, omdat de inhoud van een binnenschip vaak gering is en het motorvermogen veelal de waarde van het schip uitmaakt en daarmee de financiële draagkracht.

In artikel 2, lid 3, van het voorontwerp van het besluit ter uitvoering van artikel 951f W.v.K., wordt de beperking van aansprakelijkheid voor duweenheden geregeld, waarbij rekening is gehouden met het arrest van de Hoge Raad van 23 november 1979 inzake de Jelle (Schip en Schade 1980, 14). Wordt het duwende schip aangesproken dan wordt het bedrag van de maximale aansprakelijkheid berekend naar het motorvermogen en – eventueel – laadvermogen van dat schip, vermeerderd met het motor- en laadvermogen dan wel de waterverplaatsing van het geduwde schip dan wel schepen. Wordt een der geduwde schepen aangesproken dan wordt het bedrag van de maximale aansprakelijkheid berekend aan de hand van het desbetreffende schip. Is een fonds vastgesteld op basis van de hele duweenheid, dan geldt dat fonds voor ieder die zich in verband met de duweenheid op beperking beroept. Daarnaast behoeft niet nog een fonds te worden gevormd. Is evenwel al een fonds gesteld op basis van een der geduwde schepen of de schade is vergoed, dan wordt dit bedrag in mindering gebracht op het op de gehele duweenheid gebaseerde fonds.

In het door de Commissie genoemde voorbeeld van een schip met zes bakken behoeft dus maar één fonds te worden vastgesteld gebaseerd op de gehele duweenheid. Is reeds voor een der bakken een fonds gesteld dan wordt dit in mindering gebracht.

#### 11

Voor pleziervaartuigen is de limiet voor zaakschade vastgesteld op 83 500 rekeneenheden, voor personenschade met uitzondering van schade door dood of letsel aan reizigers op 167 000 rekeneenheden en voor waterverontreinigingsschade, niet zijnde schade door dood of letsel, eveneens op 167 000 rekeneenheden. Deze limitatiebedragen zijn geenszins te hoog.

Ter vergelijking moge worden gewezen op het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen zoals gewijzigd bij KB Stb. 1987, 584, dat bepaalt dat de som waarvoor verzekerd moet worden 2 miljoen guldens per gebeurtenis bedraagt met dien verstande dat voor motorrijtuigen ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen minimaal verzekerd moet worden voor een som van f 300 000 per persoon per gebeurtenis tot een maximum van 6 miljoen guldens per gebeurtenis.

Daarbij komt dat de ratio van de mogelijkheid tot beperking altijd is geweest degene die het scheepvaartbedrijf uitoefent, in die zin te beschermen, dat hij niet meer aan de zee mocht verliezen dan hij er aan toevertrouwde teneinde het voor hem commercieel mogelijk te maken dit bedrijf te blijven uitoefenen. Hier is een belangenafweging gemaakt tussen het scheepvaartbedrijf en de gedupeerden. Hoewel deze argumenten niet zozeer gelden voor de pleziervaart, is in de beperkingsregeling geen uitzondering gecreëerd voor de pleziervaart.

Thans kan de pleziervaart op grond van artikel 944 W.v.K. voor aanvaringsschade zijn aansprakelijkheid tot onrechtvaardige lage bedragen beperken; een surfer bijv. tot f 36. Betreft het evenwel geen aanvaringsschade, bijv. een zwemmer wordt schade berokkend, dan geldt thans onbeperkte aansprakelijkheid. In Frankrijk, België en Zwitserland geldt overigens voor de pleziervaart onbeperkte aansprakelijkheid; slechts Duitsland staat beperking van aansprakelijkheid toe.

Een en ander rechtvaardigt het hierboven reeds geuite standpunt dat de limitatiebedragen voor de pleziervaart niet te hoog zijn.

#### 12

Wanneer een hulpverlener niet vanaf enig schip, zee- of binnenschip, hulp verleent aan een zeeschip of alleen werkzaamheden aan boord van een zeeschip verleent, wordt zijn aansprakelijkheid beperkt krachtens artikel 740f lid 3. Werkt de hulpverlener vanaf een binnenschip dan

wordt zijn aansprakelijkheid beperkt krachtens artikel 2 lid 4 van het voorontwerp van het besluit ter uitvoering van artikel 951f W.v.K. In artikel 6 lid 4 van het Londense Verdrag wordt gesproken van de hulpverlener die niet werkt vanaf «any ship». In artikel 740f lid 3 is dit weergegeven met de woorden «een zee- of binnenschip». In artikel 15 lid 2 onder a van het Londense Verdrag wordt immers uitdrukkelijk de mogelijkheid geboden, het Londense Verdrag niet van toepassing te laten zijn op binnenschepen en daarvoor een eigen nationaal regime te creëren. Van deze mogelijkheid is door Nederland gebruik gemaakt en wetsvoorstel 19 770 bevat dan ook een speciale regeling voor de binnenvaart. Een en ander heeft tot gevolg dat indien wordt gewerkt vanaf een binnenschip, of niet vanaf een zee- of binnenvaartschip aan een binnenschip, of uitsluitend op een binnenschip de regeling voor de binnenvaart van toepassing is zoals neergelegd in de nieuwe artikelen 951a en volgende W.v.K. en de daarbij behorende algemene maatregel van bestuur, en niet die voor de zeevaart zoals neergelegd in de nieuwe artikelen 740a en volgende W.v.K. De vrees van de Commissie dat tweemaal fonds zou moeten worden gestort is dus ongegrond.