

21 202

Aanvulling van de Boeken 3, 6 en 8 nieuw BW met regels betreffende de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen en verontreiniging van lucht, water of bodem

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE BIJZONDERE COMMISSIE VOOR DE HERZIENING VAN HET BURGERLIJK WETBOEK²

Vastgesteld 5 november 1993

Het voorbereidend onderzoek gaf aanleiding tot het formuleren van de volgende opmerkingen en vragen.

De leden van de commissie wilden over het boek 6 deel van dit wetsvoorstel de volgende vragen ter beantwoording aan de minister voorleggen.

Kan toepassing van artikel 175, vierde lid ten gevolge hebben dat de in dit wetsvoorstel geïntroduceerde risico-aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen ook bestaat ingeval de schade is veroorzaakt door tot verontreiniging leidende gebeurtenissen, terwijl ten tijde van die gebeurtenissen de schade, die zich heeft voorgedaan, niet te voorzien was?

In de Tweede Kamer heeft de regeringscommissaris mr. Snijders gesteld dat de risicoverzwaren voor de expediteurs meevalt omdat dezen zich in hun algemene voorwaarden kunnen beveiligen door die risico's af te wentelen op derden en ze zo te spreiden, dat zij bij die derden verzekerd kunnen worden (Tweede Kamer 3 maart 1993, blz. 52-3783).

Wil de minister een toelichting geven op deze uitspraak en daarbij ook de commerciële aspecten van een dergelijke afwenteling betrekken?

Wil de minister in het bijzonder ingaan op de vraag of en in hoeverre een dergelijke afwenteling de concurrentiepositie van de betrokken expediteur nadelig beïnvloedt? Geldt het hier gestelde ook voor de bewaarder en de stuwadoor?

Welke zijn de toekomstige verdragen, waarnaar mr. Snijders ter aangehaalde plaats verwijst?

Wijkt Nederland met de voorgestelde regeling af van de huidige regelingen in de ons omringende landen en van internationale verdragen en, zo ja, in hoeverre?

Waarom is een limitering van de aansprakelijkheid van anderen dan de vervoerder ongewenst? Is, in het bijzonder in het geval van de stuwadoor, niet sprake van een schakel in de vervoersketen zodat er alle aanleiding is deze op dezelfde wijze te behandelen als de vervoerders?

¹ Het vorige stuk inzake dit wetsvoorstel is verschenen onder nr. 283, 1992-1993.

² Samenstelling:

Michiels van Kessenich-Hoogendam (CDA), Mastik-Sonneveldt (PvdA), Vriskoop (D66), Heijne Makkreel (VVD), (voorzitter), Bolding (GroenLinks), Holdijk (SGP), Schuurman (RPF) en Veling (GPV).

Welke mogelijkheden zouden er zijn om de aansprakelijkheid van anderen dan de vervoerder te limiteren, mede in verband met artikel 6:110 BW?

Ziet de minister in de hier geregelde gevallen van aansprakelijkheid plaats voor toepassing van artikel 6:109 BW? Heeft de Convention on Civil Liability for damage resulting from activities dangerous to the environment van de Raad van Europa, na ratificatie, directe werking?

Wanneer zal dit Verdrag ter ratificatie aan de Staten-Generaal worden aangeboden?

Met betrekking tot het boek 8 gedeelte van dit wetsvoorstel rezen de volgende vragen.

De leden van de commissie zouden graag nader inzicht krijgen in de hoogte van de bedragen tot welke de exploitanten van verkeersmiddelen in de verschillende vervoerstakken hun aansprakelijkheid kunnen beperken. Meer specifiek luiden de vragen als volgt:

Zeeschepen

De reder van een zeeschip zal zijn risico-aansprakelijkheid kunnen beperken volgens de huidige regeling van de artikelen 740a e.v. WvK. Acht de minister de daar gehanteerde limieten niet te laag, zeker wanneer het kleinere schepen zoals coasters betreft? Overweegt de minister een apart «gevaarlijke-stoffenfonds» met veel hogere limieten dan het huidige zaken- en personenfonds in te voeren? Of laat het Londens Limitatieverdrag 1976, waarop de regeling van de artikelen 740a e.v. WvK is gebaseerd, een dergelijk nieuw «gevaarlijke-stoffenfonds» niet toe? Wil de minister uiteindelijk aansluiting zoeken bij het al jaren in voorbereiding zijnde HNS-verdrag? Is de verwachting gerechtvaardigd dat dit verdrag met veel hogere limieten op korte termijn tot stand zal komen en in werking zal treden?

Binnenschepen

Hetgeen met betrekking tot de limieten voor zeeschepen is gezegd, geldt ook voor binnenschepen. Vooralsnog zal de eigenaar van een binnenschip bij aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen aan boord van het binnenschip een beroep kunnen doen op de regeling van de artikelen 951a e.v. WvK. In de Toelichting bij het Koninklijk Besluit van 19 februari 1990 ter uitvoering van artikel 951f WvK (Parl. Gesch. Boek 8, blz. 1007) schrijft de minister dat bij aanpassing van titel 12 van boek 8 NBW aan het CLNI-verdrag een apart fonds voor vorderingen uit hoofde van afdeling 4 van titel 11 van boek 8 wordt ingevoerd. Verwacht de minister dat het CLNI-verdrag ooit in werking zal treden, hoewel het verdrag nog door geen enkel land geratificeerd is? Is de minister van plan op korte termijn de tekst van titel 8.12 BW gereed te maken en bij de Tweede Kamer in te dienen? Komen er in die titel 8.12 BW dan aparte fondsen voor gevaarlijke stoffen (te verdelen in een personenfonds en een zakenfonds)? Welke zullen de bedragen voor deze fondsen zijn? Zoekt de minister daarbij aansluiting bij de limieten van het CRTD-verdrag? Of is de minister niet van plan de ontwikkelingen met betrekking tot titel 8.12 BW, het CLNI-verdrag en het CRTD-verdrag af te wachten en bij een apart Koninklijk Besluit gevaarlijke stoffen fondsen in te stellen?

Welke limieten denkt de minister dan te hanteren, zowel voor schade aan personen als schade aan zaken?

Wegvoertuigen

Voor de eigenaar van een wegvoertuig geldt thans geen regeling van beperking van aansprakelijkheid in geval van schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen. Zou de minister kunnen aangeven wat zijn plannen zijn met betrekking tot de limiteringsregeling voor de eigenaren van wegvoertuigen? Wil de minister aansluiting zoeken bij de limieten genoemd in het CRTD-verdrag? Of overweegt de minister limieten te hanteren die in overeenstemming zijn met de minimaal verzekerde som in de WAM-verzekering, waarbij die minimaal verzekerde som aanzienlijk wordt verhoogd? Mr. Snijders heeft gezegd (TK 52-3783) dat er wordt nagegaan of er in het kader van de WAM geen wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de weg dient te komen. Hoe verloopt die studie en zijn er al voorstellen tot wijziging van de WAM?

Overweegt de minister het onderhavige wetsvoorstel, wanneer het wet is geworden, alvast in werking te laten treden zonder dat er een limiteringsregeling voor eigenaren van wegvoertuigen is? Of kan de minister toezeggen de wet tegelijkertijd met de limiteringsregeling voor eigenaren van wegvoertuigen in werking te laten treden?

Spoorwegen

Over een mogelijke limiteringsregeling voor het spoorvervoer is nog niets bekend. Kan de minister ook hier nader inzicht geven in zijn voornemens op dit punt? Het ziet er naar uit dat de exploitatie van de spoorwegen afgesplitst wordt van het beheer van goederen- en personenvervoer. Volgens artikel 8: 1673 is de exploitant van de spoorweg de aansprakelijke persoon in geval van schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen aan boord van een spoorrijtuig. Acht de minister het niet meer voor de hand liggen dat de eigenaar van het spoorrijtuig de aansprakelijke persoon wordt? Is de minister bereid de wet dienovereenkomstig aan te passen wanneer de juridische splitsing van de Nederlandse Spoorwegen in verschillende vennootschappen een feit wordt?

Brandstoffen

De leden van de commissie wilden graag weten of de brandstof aan boord van het vervoermiddel (bij zeeschepen gaat het om honderden tonnen bunkerolie; bij een vrachtwagen zijn het honderden liters diesel; bij een personenauto kan het gaan om tientallen liters benzine en meer in het bijzonder LPG) ook als gevaarlijke stof moet worden beschouwd. Of is de minister bereid om brandstoffen bestemd voor de voortbeweging van verkeersmiddelen uit te sluiten van de betreffende afdelingen van boek 8 alsmede van het boek 6 deel van het wetsvoorstel?

(Zie hierover ook Claringbould «Aansprakelijkheid bij vervoer van gevaarlijke stoffen», TMA '92-5, p. 171 linker kolom.)

Daaraan kan nog worden toegevoegd dat bunkerolie, gasolie, benzine, diesel, LPG, kortom alle brandstoffen, die voor de voortbeweging van verkeersmiddelen gebruikt worden, in de bestaande lijsten van gevaarlijke stoffen worden uitgesloten. Zie bijvoorbeeld de ADR-lijst, randnummer 2301a.

Lijsten met gevaarlijke stoffen

Wanneer denkt de minister de algemene maatregelen van bestuur met de lijsten van gevaarlijke stoffen gereed te hebben?

Wanneer een vervoerder een stof vervoert die niet op de limitatieve

lijst van gevaarlijke stoffen voorkomt en die stof veroorzaakt toch schade, kan die vervoerder dan alsnog aangesproken worden uit hoofde van de artikelen 6:175–178 BW? (Er wordt van uitgegaan dat de vervoerder houder is van die stof en dat het een stof is die weliswaar niet op de lijst van gevaarlijke stoffen voorkomt maar toch een stof is – praktisch gezien zal dat overigens nauwelijks voorkomen – waarvan «bekend is dat zij zodanige eigenschappen heeft, dat zij een bijzonder gevaar van ernstige aard voor personen of zaken oplevert».)

De voorzitter van de commissie,
Heijne Makkreel

De griffier van de commissie,
Claringbould