

1993-1994

Vergaderjaar 1994-1995 Nr. 99d

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**

### **VERSLAG VAN DE BIJZONDERE COMMISSIE VOOR DE HERZIENING VAN HET BURGERLIJK WETBOEK<sup>1</sup>**

Vastgesteld 20 september 1994

De nadere memorie van antwoord gaf de leden van de commissie aanleiding tot het formuleren van onderstaande vragen en opmerkingen.

#### **Schuld van twee schepen**

De leden wensten bij de nadere memorie van antwoord nog een kanttekening te plaatsen en wel bij het slot van paragraaf 10 daarvan. De laatste twee volzinnen van deze paragraaf luidende:

«Een andere opvatting, volgens welke de rechter uitsluitend zou kijken naar de schuld van ieder der schepen aan de aanvaring, zou tot onbillijke uitkomsten leiden. De reder van schip B moet dan immers voor een groot deel opkomen voor schade die zonder de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aan boord van schip A – een omstandigheid die voor rekening van reder A komt – nooit zou zijn ontstaan.»

lijken immers op het eerste gezicht heel overtuigend, doch met evenveel recht zou men daartegenover kunnen zeggen:

«De opvatting, volgens welke de rechter niet uitsluitend zou mogen kijken naar de schuld van ieder der schepen aan de aanvaring, zou tot onbillijke uitkomsten leiden. De reder van schip A moet dan immers mede opkomen voor schade die zonder het onrechtmatig optreden (het veroorzaken van een aanvaring) door schip B – een omstandigheid die voor rekening van reder B komt – nooit zou zijn ontstaan.»

De leden vroegen zich af of er niet veel te zeggen valt voor de opvatting dat degene die schade veroorzaakt, de omstandigheden waaronder hij dit doet heeft te accepteren, de kans dat de schade door bijzondere omstandigheden groot is daaronder begrepen.

Toegespitst op het zeerecht is immers de heersende leer over medeschuld bij aanvaring, zoals verwoord door Cleveringa, Zeerecht, Zwolle 1961, blz. 787, en sindsdien bevestigd door een constante stroom jurisprudentie, dat het gewicht van de schuld wordt bepaald door de mate waarin het verkeerde varen (of liggen) tot de aanvaring heeft meegewerkt. De rechter past de vaarregels toe, waarbij het feit dat zich een gevaarlijke

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

lading aan boord van een der schepen bevindt, hoogstens een marginale rol speelt in die zin dat eisen van goede zeemanschap met zich kunnen brengen dat extra oplettendheid aan boord van schip A met de gevaarlijke lading is vereist (òf aan boord van schip B waar men kan zien dat chemicaliëntanker A gevaarlijke lading vervoert).

Wanneer artikel 4 Aanvaringsverdrag van toepassing is kan de rechter slechts rekening houden met de schuld van ieder der schepen aan de aanvaring. Zouden alleen de bepalingen van Boek 8 BW van toepassing zijn dan, zo komt het de leden van de commissie voor, is de opvatting van Van Boom juist (WPNR 94/6135, p. 326), die inhoudt dat art. 8:623 BW reder A voor de gehele schade aansprakelijk maakt, zulks in overeenstemming met het bepaalde van art. 8:626 BW en dat reder B aansprakelijk is volgens de klassieke aanvaringsregels naar het gewicht van de schuld van zijn schip (art. 8:545 lid 2 BW).

## **WAM**

De leden van de fracties van CDA, VVD, SGP, GPV en RPF wensten zich hun standpunt voor te behouden ten aanzien van de wenselijkheid de behandeling van het onderhavige wetsvoorstel af te ronden voordat het wetsvoorstel inzake aanvulling van de WAM in behandeling is genomen.

Met tijdige beantwoording van bovenstaande vraag acht de commissie de schriftelijke voorbereiding van het onderhavige wetsvoorstel voltooid.

De voorzitter van de commissie,  
Heijne Makkreel

De griffier van de commissie,  
Claringbould

1993-1994