

Vergaderjaar 2008–2009

**31 875**

## **Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek ter uitvoering van het op 23 maart 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Trb. 2005, 329)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING<sup>1</sup>**

#### **A. ALGEMEEN**

Bunkerolie wordt als brandstof gebruikt om schepen voort te bewegen. De aansprakelijkheid en vergoeding voor schade door verontreiniging door bunkerolie wordt thans geregeld in afdeling 4 van titel 6 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW) met als opschrift «Gevaarlijke stoffen aan boord van een zeeschip». Deze regeling wijkt op onderdelen af van het op 23 maart 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Trb. 2005, 329) (hierna: Bunkers Verdrag). Bunkerolie kan grote schade door verontreiniging veroorzaken. Het Bunkers Verdrag voorziet in een verplichte verzekering tegen schade door verontreiniging door bunkerolie. Het Bunkers Verdrag biedt daarmee een belangrijke verbetering van de positie van slachtoffers van schade door verontreiniging door bunkerolie. Het Bunkers Verdrag is in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand is gekomen en is op 21 november 2008 in werking getreden. Na ratificatie en inwerkingtreding van het Bunkers Verdrag dient de Nederlandse wetgeving aan het Bunkers Verdrag te worden aangepast. Dit wetsvoorstel voorziet in de benodigde aanpassingswetgeving. Deze aanpassingswetgeving wordt voor het grootste gedeelte neergelegd in een nieuwe afdeling 5 van titel 6 van Boek 8 BW.

Dit wetsvoorstel, en daarmee afdeling 5 van titel 6 van Boek 8 BW, is niet van toepassing op iedere vorm van schade door verontreiniging door bunkerolie. Dit wetsvoorstel is niet van toepassing op schade door verontreiniging door bunkerolie afkomstig van olietankschepen als bedoeld in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (Stb. 1996, 461). De aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie van olietankschepen als bedoeld in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen wordt en blijft beheerst door de regels uit de Wet aansprakelijkheid olietankschepen.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer is een advies van de Raad voor de rechtspraak d.d. 10 maart 2008.

Ook schade veroorzaakt door bunkerolie anders dan door verontreiniging valt niet onder de internationaal eenvormige regels uit het Bunkers Verdrag en evenmin onder de regels van de hier voorgestelde afdeling 5

van titel 6 van Boek 8 BW die de uitwerking van dat verdrag vormen. De aansprakelijkheid voor dergelijke schade wordt beheerst door het toepasselijke nationale recht. Indien Nederlands recht toepasselijk is op de aansprakelijkheid voor schade die is veroorzaakt door bunkerolie, niet zijnde verontreinigingsschade, gelden daarvoor de bepalingen uit afdeling 1 van titel 6 van Boek 8 BW nu het gaat om schade die door een zeeschip is veroorzaakt als bedoeld in artikel 541 van Boek 8 BW.

Dit wetsvoorstel is qua opzet en inhoud in belangrijke mate gelijk aan de Wet aansprakelijkheid olietankschepen. De aansprakelijkheid voor de schade wordt naar de scheepseigenaar gekanaliseerd. Daarbij is echter een verschil dat de definitie van scheepseigenaar in dit wetsvoorstel ruimer is dan in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen doordat niet alleen de geregistreerde eigenaar van het schip daaronder wordt verstaan maar ook de rompbevrachter, de beheerder en degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd. Voor zowel de Wet aansprakelijkheid olietankschepen als dit wetsvoorstel geldt dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar kan worden beperkt, dat de geregistreerde eigenaar verplicht is zich te verzekeren voor het bedrag van zijn gelimiteerde aansprakelijkheid en dat wordt voorzien in een directe actie tegen de verzekeraar. Een tweede verschil tussen de Wet aansprakelijkheid olietankschepen en dit wetsvoorstel is dat het laatstgenoemde geen eigen limitatieregime kent. Voor de beperking van aansprakelijkheid voor schade door olievervuiling als bedoeld in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen gelden de limieten uit het op 27 november 1992 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992 (Trb. 1994, 229) (hierna: Aansprakelijkheidsverdrag).

Voor de beperking van aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie afkomstig van andere schepen dan olietankschepen gelden nu nog de (veel lagere) limieten uit het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, (Trb. 1980, 23) (Londens Limitatieverdrag). Naar verwachting zullen in de toekomst voor Nederland voor de aansprakelijkheid ingevolge schade door verontreiniging door bunkerolie als bedoeld in het Bunkers Verdrag de limieten gaan gelden uit het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) zoals gewijzigd door het Protocol van 1996 (Trb. 1997, 300) Daarnaast zullen dezelfde limieten op grondslag van het bij nationaal recht geregelde aparte wrakkenfonds van toepassing zijn op vorderingen voor het voorkomen, beperken of ongedaan maken van gevaar dat ontstaat door bunkerolie die nog aanwezig is in scheepswrakken.

Een ander verschil tussen dit wetsvoorstel en de Wet aansprakelijkheid olietankschepen, is dat de slachtoffers van schade als bedoeld in dit wetsvoorstel geen additionele schadevergoeding kunnen krijgen uit een fonds als bedoeld in de Wet schadefonds olietankschepen (Stb. 1996, 462).

### **Administratieve lasten en gevolgen voor het bedrijfsleven**

Het Bunkers Verdrag is tot stand gekomen onder auspiciën van de IMO en is voorbereid in de Juridische Commissie van die organisatie. Zowel in de Juridische Commissie als tijdens de Diplomatieke Conferentie zijn alle betrokken delen van de maritieme sector, en in het bijzonder de representatieve internationale organisatie van reders, de International Chamber of Shipping (ICS), alsmede die van de verzekeraars, de International Group of Protection and Indemnity Clubs (International Group of P&I Clubs), intensief bij de totstandkoming van het verdrag betrokken geweest. Het verdrag is door de meest betrokken delen van het bedrijfsleven, zowel op nationaal als op internationaal niveau, gunstig ontvangen.

De Raad van de Europese Unie heeft de EU-lidstaten opgeroepen het Bunkers Verdrag te ondertekenen, te bekrachtigen of ertoe toe te treden (Besluit nr. 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002, Pb EG L 256/7). Op dit moment hebben de EU-lidstaten Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Griekenland, Hongarije, Letland, Litouwen, Luxemburg, Polen, Slovenië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk het Bunkers Verdrag geratificeerd. De gevolgen van het Bunkers Verdrag zullen dus niet alleen gelden voor de bedrijven wier schepen in Nederland teboekstaan maar ook voor de bedrijven die hun schepen in een van de andere EU-lidstaten te boek hebben staan. Hierdoor is verzekerd dat de bedrijven die hun schepen in Nederland te boek hebben staan door de inwerkingtreding van het Bunkers Verdrag niet in een nadeliger positie worden gebracht dan de bedrijven die hun schepen in de omringende landen te boek hebben staan. Het Bunkers Verdrag voorziet in een verplichte verzekering voor in een verdragsstaat geregistreerde zeeschepen met een brutotonnage van meer dan 1000. Het aantal in Nederland geregistreerde zeeschepen met een brutotonnage van meer dan 1000 bedraagt 734 (720 koopvaardijsschepen + 14 vissersschepen). Hierbij is relevant dat de door het Bunkers Verdrag bestreken risico's vallen onder de reeds regulier in de zeescheepvaart gehanteerde verzekeringen zoals die van de International Group of P&I Clubs zodat geen additionele verzekeringsdekking behoeft te worden verkregen. De toegevoegde waarde van het Bunkers Verdrag is onder meer gelegen in het feit dat in alle staten die partij worden bij het verdrag dezelfde verzekeringsplicht gaat gelden waardoor eerlijkere concurrentie ontstaat en een directe actie tegen de verzekeraar mogelijk wordt.

In artikel 645 van Boek 8 BW wordt ter uitvoering van artikel 7 van het Bunkers Verdrag aan de geregistreerde eigenaar van een in Nederland teboekstaand zeeschip met een brutotonnage van meer dan 1000 de plicht opgelegd zich te verzekeren voor het bedrag waarvoor hij op grond van het Bunkers Verdrag aansprakelijk kan worden gesteld. Op de wijze waarop dit risico onder de bestaande verzekeringen wordt ondergebracht wordt meer uitvoerig ingegaan in de toelichting bij de rijksgoedkeuringswet.

Op grond van het tweede lid van artikel 645 van Boek 8 BW geldt de verzekeringsplicht ook voor de geregistreerde eigenaar van een schip met een brutotonnage van meer dan 1000 dat teboekstaat buiten Nederland of een andere dan de Nederlandse vlag voert, indien het schip een haven of laadof losplaats in Nederland aanloopt of verlaat, of een Nederlands binnenwater bevaart. Wanneer een schip voldoende is verzekerd, verkrijgt het een certificaat. Deze verplichte verzekering heeft een toename van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven tot gevolg. De verzekering moet immers worden aangevraagd, gegevens moeten worden verstrekt, het verkregen certificaat moet worden bewaard en op bepaalde momenten moet het certificaat worden overlegd. De toename van de administratieve lasten wordt gerechtvaardigd door het grote belang dat slachtoffers en het milieu hebben bij deze verzekeringsplicht. Daardoor wordt immers gegarandeerd dat (een deel) van de schade wordt vergoed.

Zoals in artikel 7, tweede lid, van het Verdrag is bepaald moet de scheepseigenaar voor de aanvraag van het certificaat een aantal stukken overleggen. Voor de Nederlandse situatie moet bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) het volgende worden getoond:

- a. de naam en woonplaats van de reder en de plaats waar diens hoofdkantoor is gevestigd.
- b. een uittreksel uit de registratie voor schepen als bedoeld in artikel 101, eerste lid, van de Kadasterwet.
- c. een afschrift van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid.
- d. de naam van degene die de financiële zekerheid verstrekt en de plaats

waar diens hoofdkantoor is gevestigd, alsmede, zo nodig, het kantoor waar deze zekerheid wordt verstrekt.

- e. het tijdstip waarop de financiële zekerheid ingaat en het tijdstip waarop deze een einde neemt.

Voor de onderdelen a, d en e wordt telkens een tijdsbeslag gerekend van 1 minuut.

Voor onderdeel b, het uittreksel uit de registratie voor schepen van de Kadasterwet, wordt een halve werkdag (4u) gerekend. Dit tijdsbeslag komt voort uit het door een medewerker van het bedrijf fysiek naar het bureau van het Kadaster moeten gaan, aldaar het uittreksel aanvragen en vervolgens weer terugkeren naar de vestiging van de onderneming. In dit kader dient opgemerkt te worden dat het Kadaster een authentieke basisregistratie wordt (Stb. 2008, 39), waaruit overheden kunnen en moeten putten voor zij nieuwe gegevens uitvragen van bedrijven of burgers. Dat betekent dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat in de toekomst zelf beschikking zal moeten verkrijgen over deze gegevens en daarmee een aanzienlijk deel van deze administratieve last zal vervallen.

Voor onderdeel c, het maken van een afschrift van de overeenkomst (opzoeken en kopiëren) wordt 2 minuten tijd gerekend.

De administratieve last die hier mee gemoeid is, betreft een initiële last, die uitgesmeerd mag worden over de looptijd van de verzekering. De looptijd van de verzekeringspolis is (naar analogie van de olie aansprakelijkheidspolis) 1 jaar. De last wordt als volgt berekend:

$P = (\text{tarief} * \text{tijd}) * Q$  (aantal schepen \* frequentie)

$P = 184$  berekend op basis van tarief van € 45 (medewerker van middel-hoog functieniveau) \* 4,08833 uur per jaar door 1 medewerker.

$Q = 734$  berekend op basis van de gegevens dat in het Nederlandse register ongeveer 720 koopvaardis-schepen met een brutotonnage van meer dan 1000 en 14 vissersschepen met een brutotonnage van meer dan 1000 teboekgesteld staan \* 1 keer meldingsfrequentie per jaar.

De administratieve last als gevolg van de aanvraag van het overheids-certificaat ten bewijze dat men verzekerd is ingevolge het Bunkers Verdrag bedraagt:

$P * Q = € 184 * 734 = € 135 056.$

Het schriftelijk mededeling doen van het ongeldig worden van de financiële zekerheidstelling bij verkoop van het schip of beëindiging van de activiteiten komt gemiddeld per schip een keer in de tien jaar voor. De administratieve last per schip per jaar als gevolg van een dergelijke schriftelijke mededeling is dermate gering dat deze verwaarloosbaar is.

## **B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **Artikel I aanpassing van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek**

#### **A**

Afdeling 1 van titel 6 van Boek 8 BW heeft betrekking op de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door aanraking tussen schepen. In het huidige artikel 541 van Boek 8 BW is bepaald dat onder voorbehoud van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen het in afdeling 1 van titel 6 omtrent aanvaring bepaalde eveneens van toepassing is op de aansprakelijkheid voor schade die door een zeeschip is veroorzaakt zonder dat een aanraking tussen schepen plaats heeft gevonden. Nu voor de aansprakelijkheid en vergoeding voor schade door verontreiniging door bunkerolie als bedoeld in het Bunkers Verdrag een aparte afdeling gaat gelden, dient artikel 541 van Boek 8 BW gewijzigd te worden in de zin dat afdeling 1 van titel 6 niet van toepassing is op de aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie als bedoeld in afdeling 5 van titel 6.

## B

Afdeling 4 van titel 6 van Boek 8 BW is van toepassing op de aansprakelijkheid voor schade door gevaarlijke stoffen aan boord van een zeeschip. Naar huidig recht is deze afdeling ook van toepassing op de aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie. In dit wetsvoorstel wordt voor de aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie een aparte afdeling 5 van titel 6 voorgesteld. Om die reden wordt de toepassing van afdeling 4 van titel 6 op de aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie als bedoeld in de nieuw voorgestelde afdeling 5 uitgesloten.

## C

Dit onderdeel voegt een nieuwe vijfde afdeling toe aan titel 6 van Boek 8 BW die bestaat uit de artikelen 639–654.

### **Artikel 639 Begripsbepalingen**

Dit artikel definieert een aantal termen die voor de toepassing van afdeling 5 van titel 6 van Boek 8 BW van cruciaal belang zijn. Voor de betekenis van de meeste termen wordt eenvoudigweg verwezen naar het Verdrag, waarmee wordt voorkomen dat ruimte ontstaat voor de gedachte dat deze termen in het kader van de wet een andere betekenis toekomen dan in het kader van het Verdrag. Voor de betekenis van deze termen onder het Verdrag moge worden verwezen naar de toelichting op het voorstel van Rijksgoedkeuringswet.

Herhaald wordt dat onder het begrip «scheepseigenaar» wordt verstaan: de eigenaar van het schip, hieronder begrepen de geregistreerde eigenaar, rompbevrachter, beheerder of degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd. Dit begrip is dus ruimer dan het begrip «reder» in artikel 10 van Boek 8 BW. Onder «geregistreerde eigenaar» wordt verstaan: de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgevonden, de persoon of personen die het schip in eigendom hebben. Indien een schip echter eigendom is van een staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die staat geregistreerd staat als de exploitant van het schip, betekent «geregistreerde eigenaar» een zodanige maatschappij.

### **Artikel 640 Toepassingsgebied**

Het eerste lid voert artikel 2 van het Verdrag uit. Het bepaalt op welke schade de uit het Verdrag voortvloeiende regeling van afdeling 5 van toepassing is. De afdeling is toepasselijk op schade door vervuiling door bunkerolie die is veroorzaakt in Nederland, met inbegrip van de territoriale zee (onder a) of in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ) (onder b). Daarnaast zijn gedekt de kosten van preventieve maatregelen, waar deze ook zijn genomen (onder c). Deze bepaling bewerkstelligt een zo ruim mogelijke vergoedbaarheid van redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van schade, hetgeen in ieders belang is. Bij preventieve maatregelen kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het leggen van een scherm rond de gelekte olie dat voorkomt dat de olie zich verder verspreidt of op de kust aanspoelt.

Het tweede lid onder a brengt op de voet van artikel 4, eerste lid, van het Bunkers Verdrag een beperking aan op het toepassingsgebied van het Bunkers Verdrag. Het bepaalt dat de regeling niet van toepassing is op schade in de zin van het Aansprakelijkheidsverdrag. Als gevolg hiervan blijft de aansprakelijkheid voor schade door vervuiling door bunkerolie uit olietankschepen vallen onder het Aansprakelijkheidsverdrag. Voor de aansprakelijkheid voor schade door vervuiling door bunkerolie afkomstig

van schepen als bedoeld in het Aansprakelijkheidsverdrag blijven dus de in dat verdrag opgenomen hogere limieten gelden. Het tweede lid onder b voert artikel 4, tweede lid, van het Bunkers Verdrag uit en bepaalt dat de regeling geen toepassing vindt op – kort gezegd – oorlogsschepen en andere door een staat voor niet-commerciële doeleinden gebruikte schepen, behoudens voorzover de desbetreffende staat ervoor kiest deze schepen wel onder de regeling te brengen op de voet van artikel 4, derde lid, van het Verdrag.

#### **Artikel 641 Aansprakelijkheid van de scheepseigenaar**

Het eerste lid van dit artikel geeft uitvoering aan een van de belangrijkste bepalingen van het Verdrag, te weten dat de scheepseigenaar ten tijde van het schadeveroorzakende voorval aansprakelijk is voor de schade door vervuiling veroorzaakt door bunkerolie, met dien verstande dat indien een voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorsprong, de scheepseigenaar ten tijde van het eerste feit de aansprakelijke persoon is (artikel 3, eerste lid, Verdrag). Ter bescherming van slachtoffers bestaat hier een risicoaansprakelijkheid, dus verwijtbaar of onzorgvuldig handelen van de scheepseigenaar is voor aansprakelijkheid geen vereiste.

In het tweede lid van artikel 641 wordt bepaald dat indien meer dan één persoon aansprakelijk is op grond van het eerste lid, zij hoofdelijk aansprakelijk zijn jegens de geschade persoon.

Het derde lid van artikel 641 vormt de uitvoering van artikel 3, derde lid, van het Verdrag en noemt een aantal gevallen waarin op de risicoaansprakelijkheid van het eerste lid een uitzondering bestaat, indien de scheepseigenaar bewijst dat zich een van die gevallen voordoet. Het gaat hier in de eerste plaats om de klassieke gevallen van «force majeure», waarin de schade het gevolg is van oorlogshandelingen, vijandelikheden, burgeroorlog, opstand, of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard (onder a). Daarnaast bestaat geen aansprakelijkheid indien de schade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde met het opzet schade te veroorzaken (onder b), zoals zich bijvoorbeeld vrijwel steeds zal voordoen in het geval van terrorisme, en indien de schade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere autoriteit, verantwoordelijk voor het onderhoud van vuurtorens of andere navigatiehulpmiddelen en handelende in de uitoefening van die functie (onder c). Men kan hier denken aan de situatie dat een schip 's nachts op de rotsen loopt doordat een vuurtoren niet werkt en het schip als gevolg daarvan bunkerolie lekt.

Het vierde lid bepaalt op de voet van artikel 3, vierde lid, van het Verdrag dat in gevallen waarin de schade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van een persoon die de schade heeft geleden, verricht met het opzet schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, de scheepseigenaar geheel of ten dele kan worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon (eigen schuld; vgl. art. 6:101 BW). Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan de situatie dat bunkerolie uit schip A is gelekt als gevolg van een aanvaring met schip B die geheel werd veroorzaakt door nalatigheid van schip B. Indien de eigenaar van schip B een vordering wegens vervuiling van zijn schip met de bunkerolie van schip A zou indienen tegen de eigenaar van schip A, dan kan de eigenaar van schip A met een beroep op het vierde lid van artikel 3 van het Verdrag geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid jegens de eigenaar van schip B worden ontheven.

In het vijfde lid van artikel 641 is in overeenstemming met het vijfde lid van artikel 3 van het Verdrag bepaald dat tegen de scheepseigenaar geen vordering tot vergoeding van schade kan worden ingesteld anders dan in overeenstemming met de voorgestelde afdeling 5 van titel 6. Bedacht

moet echter worden dat het in artikel 641 alleen om de primaire aansprakelijkheid gaat: het zesde lid van artikel 641 bepaalt overeenkomstig het zesde lid van artikel 3 van het Verdrag dat het de aansprakelijke scheepseigenaar vrij staat om verhaal te nemen op derden die op andere gronden dan het Verdrag, anders dan uit overeenkomst, aansprakelijk zijn voor de schade die de scheepseigenaar op grond van het Verdrag aan de benadeelden moet vergoeden.

#### **Artikel 642 Voorval met twee of meer schepen**

Aangezien bunkerolie zich aan boord van bijna ieder schip bevindt, was het nodig een regeling te treffen voor het geval waarin de schade door vervuiling door bunkerolie het gevolg is van een voorval waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en niet kan worden aangetoond welke bunkerolie tot welke schade heeft geleid. Artikel 642 bepaalt overeenkomstig artikel 5 van het Verdrag dat in dat geval de scheepseigenaren van beide schepen hoofdelijk aansprakelijk zijn voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is. Een scheepseigenaar is niet aansprakelijk indien hij zich kan beroepen op een van de uitzonderingsgronden uit artikel 641. Het Verdrag laat de mogelijkheid van regres uitdrukkelijk open in artikel 3, zesde lid. De tweede zin van artikel 642 bepaalt, overeenkomstig artikel 3a van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen, dat op de onderlinge verhouding van de eigenaren van de betrokken schepen artikel 8:545, derde lid, laatste volzin, BW van overeenkomstige toepassing is. Artikel 8:545, derde lid, laatste zin, BW bepaalt dat, onder voorbehoud van artikel 364 en artikel 880 hij, die meer dan zijn aandeel heeft betaald, voor het overschot verhaal heeft op zijn medeschuldenaren die minder dan hun aandeel hebben betaald. De tweede zin van artikel 8:642 BW biedt degene die meer dan zijn aandeel heeft betaald dus de mogelijkheid regres te nemen op zijn medeschuldenaren die minder dan hun aandeel hebben betaald.

#### **Artikel 643 Beperking van aansprakelijkheid**

In artikel 643 is ter uitvoering van artikel 6 van het Bunkers Verdrag gesteld dat afdeling 5 de rechten van de scheepseigenaar en persoon of personen die een verzekering of andere financiële zekerheid hebben verstrekt om aansprakelijkheid uit hoofde van deze afdeling te beperken, niet aantast. Voor de aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie die wordt gebaseerd op het Bunkers Verdrag gelden nu nog de limieten van het Londens Limitatieverdrag en naar verwachting in de toekomst de hogere limieten van het Protocol van 1996. Indien de bunkerolie afkomstig is van een schip dat valt onder de definitie van het Aansprakelijkheidsverdrag (een olietankschip) en de aansprakelijkheid wordt gebaseerd op het Aansprakelijkheidsverdrag gelden niet de limieten van het Londens Limitatieverdrag maar de (veel hogere) limieten van het Aansprakelijkheidsverdrag.

Het verwijderen van bunkerolie uit een wrak kan ook een preventieve maatregel bij wrakopruiing zijn. Ingeval van verwijdering van de nog resterende bunkerolie uit een wrak of het anderszins ongedaan maken van dit risico zijn de bepalingen relevant van het in artikel 755, eerste lid, van Boek 8 BW geregelde wrakkenfonds. De kosten van verwijdering van bunkerolie uit een wrak blijven naar Nederlands recht onder het wrakkenfonds vallen in plaats van onder het fonds voor zaakschade.

De bepalingen uit het Londens Limitatieverdrag zijn geïmplementeerd in titel 7 van Boek 8 BW (artikelen 750–759 van Boek 8 BW). In artikel 750 is bepaald dat de reder en de hulpverlener hun aansprakelijkheid voor de in artikel 752 genoemde vorderingen kunnen beperken door het stellen van één of meer fondsen. Op grond van het tweede lid van artikel 750 van Boek 8 BW wordt in titel 7 onder reder naast de scheepseigenaar mede

verstaan de bevrachter, de huurder of andere gebruiker van het schip met inbegrip van degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd. In artikel 752 wordt een zeer ruime categorie maritieme vorderingen opgesomd waaronder ook de vorderingen als bedoeld in het Bunkers Verdrag vallen. Het inwerkingtreden van het Bunkers Verdrag dwingt daarom niet tot aanpassing van titel 7 van Boek 8 BW. De reder komt geen recht op beperking van zijn aansprakelijkheid toe indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

#### **Artikel 644 Directe actie jegens de verzekeraar**

Het Verdrag voorziet in artikel 7, tiende lid, ter bescherming van slachtoffers in de mogelijkheid een vordering tot vergoeding van schade onder het Verdrag rechtstreeks in te stellen tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld voor de geregistreerde eigenaar. Artikel 644, eerste lid, strekt tot uitvoering hiervan, waarbij de tweede volzin bepaalt dat de verzekeraar zich in dat geval kan beroepen op het recht op beperking van aansprakelijkheid neergelegd in artikel 643, zelfs indien de scheepseigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken.

Het tweede lid bepaalt voorts dat de verweerder alle verweermiddelen toekomen die de scheepseigenaar tegen de vordering zou hebben kunnen aanvoeren, met uitzondering van – kort gezegd – financieel onvermogen. Verder kan de verweerder zich beroepen op het feit dat de schade is veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar zelf, maar niet op andere verweren die hij zou hebben kunnen aanvoeren tegen een vordering van de scheepseigenaar tegen hemzelf. Het derde lid verzekert dat de verweerder de scheepseigenaar steeds in het geding kan roepen.

#### **Relatieve bevoegdheid van de rechter**

In dit wetsvoorstel is ervoor gekozen voor vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging door bunkerolie als bedoeld in afdeling 5 de regels voor de relatieve competentie in de artikelen 99–110 van het Wetboek van Burgerlijke rechtsvordering (Rv) te doen gelden. Dat betekent dat op grond van artikel 99 en artikel 102 Rv in Nederland de rechter van de woonplaats van de gedaagde en de rechter van de plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan, bevoegd zijn tot het kennisnemen van vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging door bunkerolie als bedoeld in afdeling 5. Wanneer een schip, niet zijnde een olietankschip, als gevolg van een aanvaring een kade beschadigt en als gevolg van die aanvaring tevens schade door verontreiniging door bunkerolie ontstaat, kan dezelfde rechter kennisnemen van zowel de vordering tot vergoeding van de schade aan de kade anders dan door verontreiniging als van de vordering tot vergoeding van de schade door verontreiniging.

Artikel 8a van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen wijst de rechtbank te Rotterdam aan als de rechtbank die bij uitsluiting bevoegd is tot de kennisneming in eerste aanleg van vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging door olie die afkomstig is van olietankschepen. Het betreft hier zowel olie die als lading wordt vervoerd als bunkerolie die afkomstig is van een olietankschip. Artikel 2 en artikel 3 van de Wet schadefonds olietankschepen wijzen eveneens de rechtbank te Rotterdam aan als de rechtbank die bij uitsluiting bevoegd is tot de kennisneming in eerste aanleg van vorderingen van en tegen het Oliefonds. De redenen die ten grondslag hebben gelegen aan het toekennen



van exclusieve bevoegdheid aan de rechtbank te Rotterdam ten aanzien van vorderingen als bedoeld in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen en de Wet schadefonds olietankschepen gelden echter niet, of in veel mindere mate, in gevallen waarin sprake is van schade door verontreiniging door bunkerolie als bedoeld in afdeling 5. In *Kamerstukken II* 1979–80, 16 150, nr. 3, p. 4 worden drie redenen genoemd voor het centraliseren van de rechterlijke bevoegdheid. In de eerste plaats wordt aangegeven dat de regels van het gewone recht geen bevoegde rechter aanwijzen in het geval schade in Nederland is aangebracht, terwijl de scheepseigenaar buiten Nederland is gevestigd en de eiser evenmin zijn woonplaats in Nederland heeft. Het huidige artikel 102 Rv lost dit probleem op door ook aan de rechter van de plaats waar het schadebrengende feit zich voordoet bevoegdheid toe te kennen. Als tweede reden voor het centraliseren van bevoegdheid in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen geldt dat het minder gewenst is dat verschillende rechtbanken bevoegd zijn ingeval schade ontstaat in meer dan één arrondissement. Dit uitgangspunt geldt nog steeds. Ingeval van schade door verontreiniging door bunkerolie zal de situatie dat de schade zich voordoet in meer dan één arrondissement zich echter minder vaak voordoen dan in geval schade door vervuiling door olie die als lading wordt vervoerd. In het laatste geval gaat het namelijk vaak om veel grotere hoeveelheden gelekte olie die eenvoudig een groot deel van de Nederlandse kust kunnen vervuilen. Als derde reden voor centralisatie van rechtsmacht in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen geldt dat het toekennen van bevoegdheid aan één bepaalde rechtbank vereenvoudigend werkt ten aanzien van de instelling van vorderingen tegen het Oliefonds. Aangezien het Bunkers Verdrag niet voorziet in aanvullende vergoeding van schade door een fonds geldt dit argument niet inzake de relatieve bevoegdheid om kennis te nemen van vorderingen als bedoeld in afdeling 5. Om deze redenen is in dit wetsvoorstel niet gekozen voor het opnemen van speciale regels voor de relatieve bevoegdheid. De toepassing van de algemene regels voor de relatieve bevoegdheid uit artikel 99 en artikel 102 Rv geniet voor situaties als bedoeld in afdeling 5 de voorkeur omdat deze regels er bovendien toe leiden dat ten aanzien van verschillende vorderingen uit één incident dezelfde rechter bevoegd is.

#### **Artikel 645 Verplichte verzekering**

De verplichte verzekering voor schade door verontreiniging door bunkerolie als bedoeld in artikel 7 van het Verdrag is een van de hoekstenen van de regeling en van groot belang voor een behoorlijke bescherming van slachtoffers. Artikel 645 voert artikel 7 van het Verdrag uit.

Het eerste lid legt de geregistreerde eigenaar van een in Nederland teboekstaand schip met een brutotonnage van meer dan 1000 de verplichting op een verzekering of andere financiële zekerheid in stand te houden ter dekking van zijn aansprakelijkheid onder het Verdrag.

Het tweede lid bevat ter uitvoering van artikel 7, twaalfde lid van het Verdrag, de – spiegelbeeldige – verplichting van de geregistreerde eigenaar van een buiten Nederland teboekstaand schip of een schip dat een andere dan de Nederlandse vlag voert met een brutotonnage van meer dan 1000, om te zorgen voor een zodanige dekking indien het schip een haven of laad- of losplaats in Nederland aanloopt of verlaat, of een Nederlands binnenwater bevaart.

De scheepseigenaar moet een verzekering in stand houden voor het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt op grond van het toepasselijke beperkingsregime. Nu gelden in Nederland nog de limieten uit het Londens Limitatieverdrag maar naar verwachting zullen in de toekomst de hogere limieten van het Protocol van 1996 gaan gelden. Het Londens Limitatieverdrag is geïmplementeerd in titel 7 van Boek 8 BW.

### **Artikel 646 Overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid**

Dit artikel specificeert de eisen waaraan een overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid als bedoeld in het Verdrag moet voldoen. Het doet dit voor overeenkomsten ten aanzien van schepen waarvoor Nederland (mogelijk) een certificaat moet afgeven, te weten schepen die in Nederland teboekstaan, of schepen die teboekstaan in, of de vlag voeren van, een staat die geen partij is bij het Verdrag.

De onder a tot en met d geformuleerde eisen strekken ertoe te zorgen dat het certificaat – dat immers door andere verdragsstaten als afdoende moet worden geaccepteerd – alleen wordt afgegeven indien de overeenkomst waarborgt dat de beschermingsdoelstellingen van het Verdrag worden gehaald. Zo ziet de eis onder a op de financiële soliditeit van de verzekeraar of garant, die onder b op de reële en daadwerkelijke beschikbaarheid van de onder de overeenkomst ter beschikking gestelde gelden, de eis onder c op het gewaarborgd zijn van het recht van directe actie van de benadeelde, en die onder d op de bestendigheid van de geboden financiële zekerheid.

### **Artikel 647 Certificaten**

In het eerste lid is bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de geregistreerde eigenaar van een in Nederland teboekstaand schip of van een schip dat niet is teboekgesteld in een Staat die partij is, op diens verzoek een certificaat afgeeft als omschreven in artikel 7, tweede lid, van het Verdrag. Het certificaat dient te worden opgemaakt in de vorm van het model uit Bijlage I bij het Verdrag. Daarnaast kan de Minister van Verkeer en Waterstaat als certificaat waarmerken een door de verstrekker van financiële zekerheid in deze vorm ten behoeve van de geregistreerde eigenaar afgegeven document, indien hem is gebleken dat de geregistreerde eigenaar aan zijn in artikel 645 bedoelde verplichting voldoet. In het tweede lid worden de gegevens en stukken genoemd die de geregistreerde eigenaar bij het verzoek om een certificaat moet overleggen.

### **Artikel 648 Afwijzen verzoek**

In artikel 648 is bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een verzoek als bedoeld in artikel 647 afwijst indien de overgelegde gegevens of stukken onvoldoende of onjuist zijn, of indien de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid niet voldoet aan de daaraan bij of krachtens deze afdeling gestelde eisen. Tegen een afwijzing van een verzoek om een certificaat staat beroep open.

### **Artikel 649 Mededelingsplicht**

In artikel 649 staat dat de geregistreerde eigenaar aan wie een certificaat is afgegeven, verplicht is om onverwijld aan de Minister van Verkeer en Waterstaat schriftelijk mededeling te doen van het ongeldig worden, de schorsing of de beëindiging van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid. De scheepseigenaar dient de mededeling te doen binnen de tijdsduur waarvoor het certificaat is afgegeven. Hij dient tevens mededeling te doen van elke wijziging welke zich gedurende die tijdsduur voordoet in de gegevens welke bij het in artikel 647 bedoelde verzoek zijn overgelegd. Op grond van het vierde lid kan de mededeling behalve door de geregistreerde eigenaar ook worden gedaan door degene die de financiële zekerheid verstrekt.

Op grond van het tweede lid draagt de Minister van Verkeer en Waterstaat er vervolgens zorg voor dat van een mededeling als bedoeld in het eerste lid ten aanzien van een overeenkomst tot verstrekking van financiële

zekerheid voor een in Nederland teboekstaand schip schriftelijk kennis wordt gegeven aan het kantoor van de Dienst voor het Kadaster en de openbare registers. Op die plaats worden de openbare registers gehouden waarin het verzoek tot teboekstelling van het schip is ingeschreven en wordt de bedoelde kennisgeving bewaard. Het bestaan en de dagtekening van ontvangst van kennisgevingen als bedoeld in het tweede lid worden onverwijld vermeld in de registratie voor schepen, bedoeld in artikel 85 van de Kadasterwet. Kennisgevingen als bedoeld in het tweede lid zijn openbaar.

#### **Artikel 650 Intrekken certificaat**

In artikel 650 is neergelegd dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, na overleg met de Minister van Financiën, een certificaat kan intrekken. Intrekking is mogelijk indien door wijziging in de gegevens welke bij het in artikel 647 bedoelde verzoek zijn overgelegd of doordat die gegevens onvoldoende of onjuist blijken te zijn, de verzekering niet meer voldoet aan de bij of krachtens deze wet gestelde eisen. Intrekking is tevens mogelijk indien er goede gronden zijn om aan te nemen dat de financiële draagkracht van de verstrekker van de financiële zekerheid onvoldoende was, of is geworden of, indien deze buiten Nederland is gevestigd, blijkt van een beletsel voor het werkelijk in Nederland beschikbaar komen van die gelden. De in het derde lid neergelegde schorsende werking geldt zowel voor het beroep in eerste aanleg als voor het hoger beroep (vgl. Vz. ABRvS 21 december 2004, LJN: AR8335). Uit het systeem van de Awb vloeit voort dat de schorsende werking eveneens geldt in de bezwaarfase (vgl. Vz. ABRvS 18 april 2006, LJN: AW3965).

#### **Artikel 651 Inleveren certificaat**

In artikel 651 wordt de geregistreerde eigenaar verplicht om het certificaat zo spoedig mogelijk nadat overeenkomstig artikel 649, eerste lid, mededeling is gedaan van het ongeldig worden, de schorsing of de beëindiging van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid, of nadat de tijdsduur waarvoor het is afgegeven is verstreken, bij de Minister van Verkeer en Waterstaat in te leveren.

#### **Artikel 652 Afschrift van certificaat**

In artikel 652 staat dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een afschrift zendt van elk door hem ten aanzien van een in Nederland teboekgesteld schip afgegeven certificaat, alsmede van elke onherroepelijke beschikking tot intrekking van een ten aanzien van een in Nederland teboekgesteld schip afgegeven certificaat, aan het kantoor van de Dienst voor het Kadaster en de openbare registers, welke kennisgeving aldaar wordt bewaard.

#### **Artikel 653 Nadere regelgeving**

De hoogte van de vergoedingen voor de afgifte of waarmerking van een certificaat als bedoeld in artikel 647 kan regelmatig moeten worden gewijzigd. Omdat wijziging van een wet enige tijd in beslag neemt, is ervoor gekozen de voor afgifte of waarmerking van een certificaat verschuldigde vergoedingen niet in dit wetsvoorstel zelf te regelen. Gekozen is voor nadere regelgeving van de verschuldigde vergoedingen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur waardoor wijzigingen sneller zullen kunnen worden doorgevoerd.

## **Artikel 654**

Artikel 654 regelt het beroep tegen besluiten die zijn genomen op grond van de nieuw in te voeren afdeling. Deze besluiten moeten worden aange-merkt als besluiten in de zin van de Awb. Gelet op artikel 7:1 Awb dient, alvorens beroep wordt ingesteld, bezwaar te worden gemaakt bij het bestuursorgaan. Overeenkomstig het uitgangspunt van rechtspraak in twee feitelijke instanties is voorzien in bestuursrechtspraak in twee instanties tegen besluiten op grond van deze wet. Gelet op het feit dat de behandeling van de categorie zaken op grond van het wetsvoorstel bijzondere rechterlijke expertise vereist en zich jaarlijks een beperkt aantal zaken van deze categorie aandient, is gekozen voor concentratie van beroep bij één rechtbank. Gezien de (maritieme) materie waarop het wetsvoorstel ziet, wordt voorgesteld de beroepen inzake besluiten die voortkomen uit dit wetsvoorstel aan de rechtbank Rotterdam toe te bedelen. In aansluiting op deze keuze wordt in de artikelen II en III voorgesteld beroepen in eerste aanleg tegen besluiten op grond van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen en de Wet schadefonds olietankschepen eveneens bij de rechtbank te Rotterdam te concentreren.

Gelet op de aard van de materie en de ervaring die het College van Beroep voor het bedrijfsleven heeft op dit terrein wordt voorgesteld het CBb als hogerberoeprechter te laten fungeren (zie de in artikel IV van dit wetsvoorstel opgenomen aanvulling van de bijlage bij de Wet bestuursrechtspraak bedrijfsorganisatie).

## **D**

Aan afdeling 12 van titel 20 van Boek 8 BW wordt een nieuw artikel 1833a toegevoegd. Artikel 1833a voert artikel 8 Bunkers Verdrag uit waarin is bepaald dat een rechtsvordering tot vergoeding van schade door vervuiling door bunkerolie vervalt, indien zij niet op een overeenkomst is gegrond, door verloop van drie jaren, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag waarop de schade zich voordeed. In geen geval kan een rechtsvordering tot schadevergoeding worden ingesteld nadat zes jaren zijn verlopen sinds de dag waarop het schadeveroorzakende voorval zich voordeed. Indien het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, begint de termijn van zes jaar te lopen vanaf de datum van het eerste feit.

## **Artikel II**

Het Aansprakelijkheidsverdrag is uitgevoerd in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (Stb. 1996, 461). De Wet aansprakelijkheid olietankschepen voorziet in een gelimiteerde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Artikel 11 van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen legt een verplichte verzekering op aan de scheepseigenaar. De Minister van Verkeer en Waterstaat geeft op verzoek van de scheepseigenaar een certificaat af. De Minister kan weigeren een certificaat af te geven (artikel 17 van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen) of een certificaat intrekken (artikel 19 van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen). De weigering een certificaat af te geven en de intrekking van een certificaat zijn besluiten als bedoeld in de Algemene wet Bestuursrecht. Het Aansprakelijkheidsverdrag en het Bunkers Verdrag zijn nauw verwant. Beide kennen een verplichte verzekering. Uit het oogpunt van uniformiteit en consistentie wordt daarom in artikel II van het wetsvoorstel voorgesteld een beroepsbepaling aan hoofdstuk V van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen toe te voegen. Deze bepaling in artikel 27a stemt overeen met de systematiek van rechtspraak in twee instanties zoals die in dit wetsvoorstel is gekozen in het voorgestelde artikel 654 van Boek 8 BW. Gelet op het geringe aantal zaken en specifieke deskundigheid bij de rechtbank te

Rotterdam wordt voorgesteld het beroep in eerste aanleg bij die rechtbank te concentreren. Gelet op de aard van de materie wordt voorgesteld het College van Beroep voor het bedrijfsleven als hogerberoeprechter te laten fungeren (zie de in artikel IV van dit wetsvoorstel opgenomen aanvulling van de bijlage bij de Wet bestuursrechtspraak bedrijfsorganisatie).

### **Artikel III**

Het op 27 november 1992 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie 1992 (Trb. 1994, 228) (hierna: Fondsverdrag) is uitgevoerd in de Wet schadefonds olietankschepen (Stb. 1996, 462). Het Fondsverdrag voorziet in de oprichting van een fonds (Oliefonds) van waaruit slachtoffers van schade door olievervuiling bij vervoer over zee een additionele schadevergoeding kunnen krijgen bovenop het door de scheepseigenaar vergoede bedrag.

Artikel 5, eerste lid, van de Wet schadefonds olietankschepen bepaalt dat een ieder, die in Nederland bijdragende olie ontvangt, verplicht is daarvan opgave te doen. De hoeveelheid ontvangen olie is bepalend voor de hoogte van de bijdrage aan het Oliefonds.

Artikel 5, derde lid, van de Wet schadefonds olietankschepen geeft aan dat wanneer een persoon niet of niet tijdig voldoet aan de verplichting tot het doen van opgave van door hem ontvangen hoeveelheden bijdragende olie, de minister bepaalt hoeveel olie iemand heeft ontvangen. Tegen een dergelijk besluit voorziet het huidige artikel 10 van de Wet schadefonds olietankschepen in beroep in één instantie bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven.

De Wet schadefonds olietankschepen en de Wet aansprakelijkheid olietankschepen zijn nauw verwant. Uit het oogpunt van uniformiteit en consistentie wordt daarom in artikel III voorgesteld de beroepsbepaling in artikel 10 Wet schadefonds olietankschepen aan te passen aan het in dit wetsvoorstel nieuw voorgestelde artikel 27a van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen. Daarmee stemt de beroepsbepaling ook overeen met het in dit wetsvoorstel voorgestelde artikel 654 van Boek 8 BW. Ook voor besluiten op grond van de Wet schadefonds olietankschepen wordt daarom voorgesteld het beroep in eerste aanleg bij de rechtbank te Rotterdam te concentreren gelet op het geringe aantal zaken en specifieke deskundigheid van die rechtbank. Daarnaast wordt in artikel IV van het wetsvoorstel voorgesteld, evenals voor besluiten op grond van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen en voor besluiten op grond van de nieuw voorgestelde afdeling 5 van titel 6 van Boek 8 BW, ook voor besluiten op grond van de Wet schadefonds olietankschepen het College van Beroep voor het bedrijfsleven als hogerberoeprechter te laten fungeren.

### **Artikel IV**

Door middel van aanvullingen van de bijlage bij de Wet bestuursrechtspraak bedrijfsorganisatie wordt bewerkstelligd dat tegen besluiten op grond van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen, de Wet schadefonds olietankschepen en de in dit wetsvoorstel voorgestelde afdeling 5 van titel 6 van Boek 8 BW hoger beroep openstaat bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Uit de Awb vloeit voort dat beroep in eerste aanleg openstaat bij de rechtbank. Ingevolge het in dit wetsvoorstel voorgestelde artikel 27a van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen, het nieuw voorgestelde artikel 10 van de Wet schadefonds olietankschepen en het in dit wetsvoorstel voorgestelde artikel 654 van Boek 8 BW staat beroep in eerste aanleg open bij de rechtbank te Rotterdam. Tevens is voorzien in overgangsrecht (eerbiedigende werking).

## **Artikel V**

Op vorderingen voortvloeiend uit voorvallen die voor de inwerkingtreding van deze wet hebben plaatsgevonden, blijft het oude recht van toepassing. De reden hiervoor is dat in de periode van voor het in werking treden van deze wet, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten zijn overeengekomen zonder dat (voor schepen anders dan bedoeld in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen) een verplichting tot verzekering tegen schade door verontreiniging door bunkerolie bestond.

## **Artikel VI**

Teneinde de inwerkingtreding van deze wet zo goed mogelijk te kunnen laten aansluiten op de ratificatie door het Koninkrijk van het Verdrag, is bepaald dat deze wet in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

De minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa