

Vergaderjaar 1995–1996

24 798 (R 1576)

Goedkeuring van het op 28 april 1989 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, 1989 (Trb. 1990,109)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Het onderhavige verdrag (hierna ook als het hulpverleningsverdrag 1989 of verdrag aangeduid) is op 28 april 1989 tot stand gekomen tijdens een te Londen onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO, één der gespecialiseerde organisaties van de Verenigde Naties) gehouden diplomatieke conferentie. Het verdrag werd voor het Koninkrijk der Nederlanden op 28 juni 1990 ondertekend.

Het verdrag beoogt het thans nog van kracht zijnde op 23 september 1910 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende hulp en berging, met bijbehorend protocol van ondertekening te vervangen. Dit laatste verdrag werd goedgekeurd bij Wet van 11 januari 1913 (Stb. 27); het trad voor Nederland in werking op 1 maart 1913.

Het verdrag van Brussel van 1910, waarbij vele maritieme staten partij werden, heeft gedurende ruim 80 jaar de basis gevormd voor de internationale unificatie van het zeerecht op het gebied van hulp en berging. De technische en economische ontwikkelingen die de zeescheepvaart sinds het begin van deze eeuw heeft doorgemaakt, zijn er echter de oorzaak van dat het noodzakelijk was dit verdrag te herzien. Met name de niet onaanzienlijke milieurisico's die scheepsongevallen met zich mee kunnen brengen hebben een nieuw aspect aan de hulpverlening aan schepen toegevoegd.

Directe aanleiding tot het opstellen van een nieuw verdrag was de ramp met de Liberiaanse olietanker Amoco Cadiz, die in maart 1978 voor de Bretonse kust aan de grond liep en een zeer grote olievervuiling veroorzaakte. Daarbij rees onder meer de vraag of de regeling van het verdrag van 1910 nog wel voldeed in verband met de eisen die aan hulpverleners worden gesteld met betrekking tot de noodzaak, milieuvervuiling die bij een scheepsongeval kan ontstaan zoveel mogelijk te voorkomen of te verminderen. Bij de traditionele hulpverlening staat de redding van het schip, de opvarenden en de lading voorop. In het verdrag van 1910 wordt niet uitdrukkelijk rekening gehouden met eventuele andere te beschermen belangen, waarbij met name gedacht kan worden aan de belangen van particulieren of overheden die schade kunnen lijden als gevolg van het vrijkomen van vervuilende of anderszins gevaarlijke lading uit het schip. Tegenwoordig wordt het voorkomen of verminderen van eventuele

milieuschade als een belangrijke taak van de hulpverlener gezien, waarvoor hij ook een beloning moet kunnen ontvangen. Het verdrag van 1910 bevat met betrekking tot de vaststelling van het hulploon het zogenaamde no cure no pay-beginsel, inhoudende dat geen hulploon verschuldigd is indien het schip en/of de lading niet gered is. Bovendien mag volgens het verdrag van 1910 het bedrag van het hulploon de waarde van de geredde goederen niet overtreffen. Deze regels zijn onbillijk in die gevallen, waarin schip en lading niet gered kunnen worden, maar de hulpverlener aanzienlijke kosten heeft gemaakt en zich bijzonder heeft ingespannen om milieuschade te voorkomen of althans binnen de perken te houden¹. Een zodanige regeling houdt ook geen aansporing in voor hulpverleners om schepen die een milieurisico vormen te hulp te komen.

De IMO verzocht het Comité Maritime International (CMI, een niet-gouvernementele organisatie die zich bezig houdt met de eenmaking van het maritieme en handelsrecht en de praktijk) een studie te verrichten naar een eventuele herziening van het verdrag van 1910, waarbij met name rekening diende te worden gehouden met de milieuaspecten van de hulpverlening. Tijdens een in 1980 te Montreal gehouden conferentie werd door het CMI een voorontwerp voor een nieuw verdrag vastgesteld, dat vervolgens aan de IMO werd aangeboden. Het voorontwerp is uitvoerig besproken in de juridische commissie van de IMO en door deze commissie op enkele punten gewijzigd. Het door de IMO bijgestelde ontwerp diende als basis voor de onderhandelingen tijdens de diplomatieke conferentie van 1989. Het CMI-ontwerp is op hoofdlijnen gevolgd en de aangebrachte wijzigingen betroffen over het algemeen niet de essentie van het ontwerp.

Teneinde aan de bezwaren van het traditionele hulpverleningsrecht tegemoet te komen werd in 1980 reeds een aantal wijzigingen aangebracht in de Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, beter bekend als Lloyd's Open Form (LOF). Deze standaardovereenkomst wordt internationaal veelvuldig gebruikt bij het sluiten van hulpverleningsovereenkomsten. De versie van 1980 van Lloyd's Open Form (LOF 1980) bevatte enkele bijzondere bepalingen betreffende hulp aan schepen die olie vervoeren. De LOF 1980 bevatte een eerste uitzondering op het beginsel van no cure no pay in de vorm van een zogenaamd vangnet ten behoeve van de hulpverlener. In 1990 is Lloyds Standard Form of Salvage wederom aangepast (LOF 1990), thans aan het hulpverleningsverdrag 1989. In LOF 1990 zijn de belangrijkste bepalingen van het hulpverleningsverdrag 1989 (de artikelen 1, 8, 13 en 14) overgenomen, waardoor deze bepalingen reeds vóór de inwerkingtreding van dit verdrag zullen worden toegepast in alle gevallen waarin hulp wordt geboden op basis van LOF. Onlangs (1995) is de LOF nogmaals gewijzigd.

Vóór de ondertekening van het hulpverleningsverdrag 1989 is advies gevraagd over de wenselijkheid van partij worden door het Koninkrijk aan belanghebbende organisaties (Nederlandse Vereniging voor Zee- en vervoersrecht, Vereenigde Dispatcheurs, Vereniging van Transport-assuradeuren in Nederland, Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie (EVO), Vereniging van Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart, Koninklijke Nederlandse Redersvereniging). Deze organisaties oordeelden het verdrag acceptabel en steunden toetreding. Hun adviezen zijn bij deze memorie gevoegd (bijlagen I-VI).²

Het verdrag bevat een aantal belangrijke nieuwe bepalingen betreffende het internationale hulpverleningsrecht die met name de strekking hebben te bevorderen dat het aspect van de milieubescherming een belangrijker rol zal spelen bij de hulpverlening aan in gevaar verkerende zeeschepen en andere zaken. Uit het oogpunt van milieubeleid is partij worden bij het verdrag dus van belang. Bovendien vormt partij worden bij het verdrag een extra stimulans voor onze bergingsindustrie, omdat hulpverlening in meer gevallen dan thans zal kunnen worden gehonoreerd.

¹ Een duidelijk voorbeeld van zulk een situatie kan worden ontleend aan een aanvaring in 1979 tussen twee mammoettankers in het Caribisch gebied voor de kust van Tobago. Eén van de tankers, de Aegean Captain kon zonder veel problemen in veiligheid worden gebracht en leverde de hulpverlener hulploon op, terwijl in verband met milieurisico's de andere tanker, de Atlantic Empress met veel moeite 300 mijl uit de kust moest worden gesleept en aldaar ontplofte. De hulpverlener van laatstgenoemd schip ontving geen hulploon, maar verspeelde wel veel kostbaar bergingsmateriaal.

² Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Tijdens de diplomatieke conferentie bleek dat er ruime internationale steun bestaat voor het verdrag. Dit wordt geïllustreerd door het feit dat inmiddels al 20 staten partij zijn geworden bij het verdrag, te weten Canada, China, Denemarken, Egypte, Georgië, Ierland, India, Iran, Italië, Jordanië, Marshall Eilanden, Mexico, Nigeria, Oman, Saoedi Arabië, de Verenigde Arabische Emiraten, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Zweden en Zwitserland. Ingevolge artikel 29 van het verdrag, dat bepaalt dat het in werking zal treden één jaar na de datum waarop 15 staten hun instemming om door dit verdrag te worden gebonden tot uitdrukking hebben gebracht, zal het verdrag op 14 juli 1996 in werking treden.

Een voorstel van wet tot uitvoering van het verdrag, houdende Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot hulpverlening en daarmee verband houdende wijziging van enige andere wetten, wordt tegelijk met het onderhavige voorstel van rijkswet ingediend. De huidige afdeling 2 (Hulpverlening) van titel 6 van Boek 8 is gebaseerd op het verdrag van Brussel van 1910, met dien verstande dat het toepassingsgebied van deze afdeling aanmerkelijk ruimer is dan dat verdrag.

De inhoud van het hulpverleningsverdrag 1989

Hieronder volgt een korte bespreking van de voornaamste onderdelen van het verdrag:

1. het toepassingsgebied van het verdrag;
2. de overeenkomst tot hulpverlening;
3. de uitvoering van de hulpverlening;
4. de rechten van de hulpverlener; en
5. de vorderingen die op grond van het verdrag kunnen worden ingesteld.

1. Het toepassingsgebied van het verdrag

a. De definities

Artikel 1 van het verdrag bevat een aantal definities die de reikwijdte ervan nader bepalen. Het betreft hier met name de definities van hulpverlening, schip, zaak en milieuschade. In dit verband dient ook gewezen te worden op de artikelen 3 (platforms en booreenheden), 4 (staatschepen) en 30 (voorbehouden), die mede de reikwijdte van het verdrag bepalen.

In vergelijking tot het verdrag van 1910 is het toepassingsgebied van het nieuwe verdrag aanmerkelijk verruimd. Was het verdrag van 1910 beperkt tot hulp verleend aan in gevaar verkerende zeeschepen en zaken aan boord van die schepen, het nieuwe verdrag is van toepassing op alle schepen of andere zaken, die zich in een vaarwater of ander water in gevaar bevinden (artikel 1, onder a). Onder zaak wordt in het verdrag verstaan iedere zaak die niet blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd (artikel 1, onder c).

In artikel 1, onder d, wordt milieuschade gedefinieerd als aanzienlijke fysieke schade aan de gezondheid van de mens, aan de fauna of flora in zee of aan hulpbronnen in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden, veroorzaakt door verontreiniging, besmetting, brand, ontploffing of soortgelijke ingrijpende gebeurtenissen. In deze omschrijving zijn bepaalde beperkingen opgenomen, maar aangenomen mag worden dat milieuschade van redelijk grote omvang er onder valt.

In artikel 3 worden uitgesloten van de toepassing van het verdrag vaste of drijvende platforms en verplaatsbare boorinstallaties, wanneer die platforms of boorinstallaties op een locatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de

zeebodem. Deze uitzondering heeft in het bijzonder betrekking op installaties die worden gebruikt voor de olie- en gaswinning, waaronder ook boorschepen. De uitzondering geldt slechts gedurende de tijd dat deze installaties daadwerkelijk ter plaatse in bedrijf zijn en niet bijvoorbeeld wanneer zij worden gesleept of zelf varen van of naar hun locatie. De reden voor de uitzondering is, dat de bestrijding van calamiteiten op deze installaties een zeer bijzondere deskundigheid en uitrusting vereist, die niet iedere hulpverlener bezit.

Volgens artikel 4 is het verdrag niet van toepassing op oorlogsschepen of andere niet-handelsschepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een staat en die ten tijde van de hulpverlening een beroep kunnen doen op staatsimmunitet krachtens algemeen erkende beginselen van internationaal recht, tenzij die staat anders besluit.

Vergelijk in dit verband het hierboven onder Algemeen genoemde voorstel tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot hulpverlening, onder Artikel I, onderdeel A, artikel 554, en de toelichting daarbij.

Volgens artikel 30 mag een staat bij partij worden bij het verdrag het voorbehoud maken dat hij het niet zal toepassen, wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en alle betrokken schepen binnenwateren zijn (artikel 30, eerste lid, onder a), wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en geen schip bij de hulpverlening is betrokken (artikel 30, eerste lid, onder b), wanneer alle betrokken partijen onderdaan zijn van die staat (artikel 30, eerste lid, onder c) of wanneer het gaat om een maritiem cultuurgoed dat van prehistorisch, archeologisch of historisch belang is en zich op de zeebodem bevindt (artikel 30, eerste lid, onder d). Op deze voorbehouden zal hieronder onder Voorbehouden worden ingegaan.

b. Toepassing van het verdrag

Ingevolge artikel 2 van het verdrag kunnen bepalingen van het verdrag voor rechtstreekse toepassing in aanmerking komen. Artikel 2 bepaalt dat het verdrag van toepassing is, wanneer een gerechtelijke of scheidsrechtelijke procedure betreffende een onderwerp waarop het verdrag betrekking heeft, aanhangig wordt gemaakt in een staat die bij het verdrag partij is. Artikel 2 verwijst alleen naar het forum zonder nadere voorwaarden te stellen voor de toepassing van het verdrag.

In dit verband kan erop worden gewezen dat vele overeenkomsten tot hulpverlening een beding bevatten waarbij alle geschillen aan arbitrage worden onderworpen. Het meest bekende voorbeeld is de reeds genoemde Lloyd's Open Form die een clause bevat die ten aanzien van geschillenbeslechting Lloyd's arbiters te Londen bevoegd verklaart. Aangezien het Verenigd Koninkrijk partij is bij het verdrag zullen dus, zodra het verdrag op 14 juli 1996 in werking is getreden, procedures die hulpverlening onder LOF betreffen door het verdrag worden beheerst.

c. Hulpverlening door de overheid

Artikel 13 van het verdrag van 1910 bepaalde reeds dat de verdragsbepalingen geen afbreuk doen aan bepalingen van nationaal recht of een internationaal verdrag betreffende hulpverlening door of onder toezicht van de overheid. Het verdrag van 1989 heeft deze bepaling in artikel 5, eerste lid, overgenomen. Voor Nederland kan men daarbij denken aan de Wet op de Strandvonderij, Wrakkenwet en de Wet bestrijding ongevallen Noordzee. Op grond van de artikelen 5 en 6 van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee is de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd aanwijzingen te geven aan de kapitein respectievelijk de eigenaar van het desbetreffende schip en degenen die hulp verlenen aan dat schip, indien de door de kapitein of scheepseigenaar genomen maatregelen onvol-

doende blijken voor een goede bestrijding van de schadelijke gevolgen van een ongeval. De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd zelf maatregelen te nemen indien door het geven van bedoelde aanwijzingen niet kan worden of wordt bereikt dat de schadelijke gevolgen van het ongeval worden voorkomen, beperkt of ongedaan gemaakt.

Schakelt de overheid bij de hulpverlening een particuliere hulpverlener in, dan kan deze niettemin een beroep doen op alle in het verdrag voorziene rechten en rechtsmiddelen (artikel 5, tweede lid). De vraag in hoeverre een overheid die verplicht is hulp te verlenen, een beroep kan doen op het verdrag wordt bepaald door het recht van de staat van die overheid (artikel 5, derde lid). De Hoge Raad besliste in 1992 (11 december 1992, A.B. 1993, 301 m.nt. G.A. van der Veen, NJ 1994, 639 m.nt. MS) dat de gemeente Vlissingen die krachtens haar uit de Brandweerwet 1985 voortvloeiende publieke taak bluswerkzaamheden verrichtte aan boord van de «Rize K» geen aanspraak had op hulploon.

2. Overeenkomst tot hulpverlening

Uit artikel 6, eerste lid, van het verdrag blijkt dat de verdragsbepalingen in beginsel van regelend recht zijn en dat partijen bij overeenkomst uitdrukkelijk of stilzwijgend van het verdrag kunnen afwijken. Er zijn gevallen waarin de hulpverlener liever niet contracteert op basis van *no cure, no pay* (zie artikel 12, tweede lid), maar een andere vorm van beloning wil, bijvoorbeeld een bepaald bedrag per uur of per dag, of een andere financiële regeling met zijn contractuele wederpartij wil treffen. Deze contractsvrijheid bestond ook onder het verdrag van 1910 en is in het nieuwe verdrag gehandhaafd. Artikel 7 geeft de rechter of arbiter echter de bevoegdheid om een overeenkomst of een daarin voorkomend beding te vernietigen of te wijzigen indien de overeenkomst is aangegaan onder misbruik van omstandigheden of onder invloed van gevaar en hetgeen is overeengekomen onbillijk is, dan wel de overeengekomen vergoeding buitensporig hoog of laag is in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten. Uit het derde lid van artikel 6 blijkt dat behalve artikel 7 ook de verplichting om schade aan het milieu te voorkomen of te beperken (zie artikel 8) niet door de contractsvrijheid kan worden aangetast en dwingendrechtelijk van aard is.

Volgens het tweede lid van artikel 6 is de kapitein van het schip bevoegd om namens de reder van het schip een overeenkomst omtrent hulpverlening te sluiten en zijn de kapitein of de reder bevoegd om namens de rechthebbenden op de zaken aan boord van het schip te dezer zake op te treden. Deze kwestie was in het verdrag van 1910 niet geregeld en aan het nationale recht van verdragsstaten overgelaten. Het is van groot belang dat de onderhandelingen met hulpverleners over het te sluiten contract niet meer tijd in beslag nemen dan strikt nodig is en dat zo spoedig mogelijk een aanvang kan worden gemaakt met het redden van schip en lading en het voorkomen of beperken van milieuschade. Artikel 7 geeft, zoals reeds is opgemerkt, een garantie dat onredelijke bedingen die onder de druk van een noodsituatie in het contract zouden worden opgenomen, later door de rechter gecorrigeerd kunnen worden.

3. Uitvoering van de hulpverlening

a. Verplichtingen van partijen

In artikel 8 worden de verplichtingen van de partijen die bij een hulpverlening betrokken zijn, opgesomd. Deze verplichtingen gelden zowel in geval van contractuele als buiten-contractuele hulpverlening. In het eerste lid staan de verplichtingen van de hulpverlener, in het tweede lid die van de reder en de kapitein van het schip en van de eigenaren van de andere zaken waaraan de hulp wordt verleend. In zowel het eerste als

het tweede lid van artikel 8 wordt uitdrukkelijk op partijen de verplichting gelegd om tijdens de hulpverlening zich in te spannen om milieuschade te voorkomen of te beperken. Daarnaast dient de hulpverlener de hulpverlening met de nodige zorg uit te voeren en zonodig de bijstand van andere hulpverleners in te roepen of, wanneer hierom redelijkerwijze door één van zijn wederpartijen wordt verzocht, die bijstand te aanvaarden. Op de wederpartijen van de hulpverlener rust bovendien de verplichting om tijdens de hulpverlening volledig met de hulpverlener samen te werken en, wanneer het schip of de andere zaken in veiligheid zijn gebracht, teruggave daarvan te aanvaarden wanneer dit redelijkerwijze door de hulpverlener wordt verzocht. Deze laatste verplichting is uitdrukkelijk in het verdrag opgenomen, omdat in de praktijk is gebleken, dat niet alle reders van schepen of eigenaren van geredde zaken altijd tot (onmiddellijke) aanvaarding van hun eigendommen bereid zijn, hetgeen tot extra kosten voor de hulpverlener kan leiden. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen in geval van een «constructive total loss» onder de cascoverzekering van het geholpen schip, tengevolge waarvan de daarbij behorende verzekeringsuitkering (de verzekerde som) hoger zou blijken te zijn dan de geredde waarde van het schip.

b. Rechten van kuststaten

Volgens artikel 9 behoudt een kuststaat de bevoegdheid om in overeenstemming met het volkerenrecht (de verdragstekst spreekt in dit verband van algemeen erkende beginselen van internationaal recht) maatregelen te nemen ter bescherming van zijn kust of daarmede samenhangende belangen, indien na een ongeval op zee er sprake is van verontreiniging of dreigende verontreiniging. Daaronder is begrepen het recht van een kuststaat aanwijzingen te geven met betrekking tot de hulpverlening.

In dit verband kan gewezen worden op het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Internationaal verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, het zogenaamde Interventieverdrag (Trb. 1970, 197) en het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Protocol inzake het optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie, het zogenaamde Interventieprotocol (Trb. 1977, 162), waarbij het Interventieverdrag ook van toepassing werd verklaard op verontreiniging door andere stoffen dan olie. De Wet Bestrijding ongevallen Noordzee geeft hieromtrent nadere bepalingen. Voorts kan worden gewezen op het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, het zogenaamde MARPOL-verdrag (Trb. 1978, 187), aangevuld en gewijzigd bij het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol (Trb. 1978, 188). Tenslotte is van belang het op 30 november 1990 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag inzake de voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreiniging, met bijlage (Trb. 1992, 1), het zogenaamde OPRC-verdrag.

c. Verplichting tot hulpverlening

Volgens artikel 10 is de kapitein van een schip, voor zover hij dit kan doen zonder zijn schip en de opvarenden in ernstig gevaar te brengen, verplicht hulp te bieden aan mensen die op zee in levensgevaar verkeren. Deze bepaling komt overeen met artikel 11 van het verdrag van 1910. Ingevolge het tweede lid van artikel 10 moeten verdragsstaten de maatregelen nemen die nodig zijn voor de naleving van deze verplichting. Deze verdragsverplichting is nader uitgewerkt in artikel 358a en 785 Wetboek van Koophandel en artikel 156 en 148 juncto artikel 14 van bijlage V Schepenbesluit 1965.

In dit verband wordt voorts verwezen naar voorschrift 10 van Hoofdstuk V van de Bijlage bij het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, het zogenaamde SOLAS-verdrag (Trb. 1977, 77) en artikel 98 van het op 10 december 1982 te Montego-Bay tot stand gekomen verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, het zogenaamde UNCLOS-verdrag (Trb. 1983, 83).

d. Verplichting tot samenwerking

Artikel 11 legt op verdragsstaten de verplichting om bij het uitvaardigen van regels of het nemen van besluiten tot toelating van in gevaar verkerende schepen in hun havens of het treffen van andere voorzieningen ten behoeve van hulpverleners, rekening te houden met de noodzaak tot samenwerking tussen alle betrokken partijen met het oog op het redden van mensenlevens of zaken en het voorkomen van milieuschade.

In de Wet bestrijding ongevallen Noordzee is in artikel 10 een verplichting voor de lagere overheden opgenomen om in bepaalde gevallen schepen met averij in hun havens toe te laten.

4 . De rechten van de hulpverlener

a. Het hulploon

De belangrijkste artikelen van het verdrag zijn de artikelen 12 tot en met 14, die de vaststelling van het hulploon regelen. Behalve deze artikelen is ook van belang de zogenaamde common understanding die in 1989 door de diplomatieke conferentie is aangenomen en die als bijlage gehecht is aan de slotakte van de conferentie. Deze interpretatieve common understanding brengt tot uitdrukking dat bij de vaststelling van het hulploon en de toekenning van een bijzondere vergoeding de rechter of arbiter niet verplicht is een hulploon vast te stellen tot het beloop van de maximale waarde van het schip en de andere geredde goederen, voordat een bijzondere vergoeding onder artikel 14 kan worden toegekend. Deze common understanding geeft een algemene, zij het vrij vage, aanwijzing aan de rechter en arbiter ten aanzien van de verhouding tussen beide artikelen. Op deze verhouding wordt hieronder nog nader ingegaan.

Voorts heeft de diplomatieke conferentie nog een resolutie aangenomen, die ook aan de slotakte is gehecht en waarin de Internationale Maritieme Organisatie wordt verzocht om een wijziging van de York-Antwerp Rules 1974 (de standaardvoorwaarden inzake averijgrosse, opgesteld door het Comité Maritime International) te bewerkstelligen teneinde duidelijk te maken dat de bijzondere vergoeding voor de hulpverlener onder artikel 14 niet voor verdeling in averijgrosse in aanmerking komt. Ook deze resolutie komt hieronder nog ter sprake.

Artikel 12 bevat dezelfde, spiegelbeeldige, grondbeginselen als artikel 2 van het verdrag van 1910:

- a. alleen wanneer de hulpverlening een gunstig resultaat heeft opgeleverd is er recht op hulploon, en
- b. tenzij anders is bepaald is geen hulploon verschuldigd als er geen gunstig resultaat was.

De hulpverlener ontvangt dus alleen hulploon indien hij het schip en/of de andere in gevaar verkerende zaken heeft gered. Een uitzondering op dit beginsel is de bijzondere vergoeding die hij op grond van artikel 14 ontvangt en waarbij de grondslag van de beloning is de bescherming van het milieu. In het derde lid van artikel 12 wordt bepaald dat er ook recht op hulploon bestaat wanneer het geredde schip en het hulpverlenende schip aan dezelfde eigenaar toebehoren.

In artikel 13 worden in het eerste lid, evenals in artikel 8 van het verdrag

van 1910, een aantal omstandigheden opgesomd waarmee de rechter of arbiter rekening dient te houden bij de vaststelling van het hulploon. Volgens het derde lid mag het bedrag van het hulploon, met uitzondering van rente en eventueel te verhalen proceskosten, de geredde waarde van het schip en de andere zaken niet overtreffen. Uit de aanhef van het eerste lid blijkt dat de lijst van omstandigheden niet uitputtend is, zodat eventueel ook met andere relevante omstandigheden rekening mag worden gehouden. In de aanhef wordt uitdrukkelijk bepaald dat het hulploon een aanmoediging moet zijn voor de hulpverlener om hulp te bieden.

Aan de lijst van omstandigheden zijn ten opzichte van het verdrag van 1910 enkele omstandigheden toegevoegd, waarvan de onder b genoemde omstandigheid – de vakkundigheid en inspanningen die de hulpverlener heeft betoond bij de voorkoming of vermindering van schade aan het milieu – het meest de aandacht trekt. Ook hier gaat het niet om een zelfstandige verhoging van het hulploon (men spreekt wel van een enhancement van het hulploon), maar louter om een omstandigheid die tezamen met alle andere relevant geachte omstandigheden meegewogen wordt bij de vaststelling van het bedrag van het hulploon.

Nu in het hulploon ook verdisconteerd kan worden de inspanning die de hulpverlener heeft geleverd om schade aan het milieu te voorkomen of te verminderen, was er een complicatie met betrekking tot de toepassing van regel VI van de York-Antwerp Rules, 1974. Volgens deze regel konden uitgaven voor hulploon in averijgrosse worden toegekend voor zover de hulpverlening werd ondernomen om de zaken, betrokken bij een gemeenschappelijke onderneming ter zee, voor gevaar te bewaren. Inmiddels is regel VI van de York-Antwerp Rules aangepast, en verduidelijkt (rule VI onder a), dat ook het hulploon waarin is verdisconteerd de inspanningen van de hulpverlener om milieuschade te voorkomen of te beperken als bedoeld in genoemd artikel 13, eerste lid, onder b, voor omslag in averijgrosse in aanmerking komt.

In artikel 13, tweede lid, wordt de vraag beantwoord wie debiteur van het hulploon is. Het verdrag van 1910 gaf geen antwoord op deze vraag en de nationale wetgevingen van de verdragstaten verschillen onderling op dit punt. Volgens de Nederlandse en Deense wet is uitsluitend de reder de debiteur van het hulploon, volgens de rechtssystemen van het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en enkele andere landen zijn de rechthebbenden op de geredde zaken, ieder voor zijn deel, te berekenen naar de geredde waarde van de zaak, de debiteuren.

Het voordeel van het Nederlandse systeem is dat de hulpverlener slechts één debiteur hoeft aan te spreken en niet zowel de reder van het schip als de eigenaren van alle ladingen aan boord (dit kunnen er vele honderden zijn). De juridische commissie van de IMO heeft echter een bepaling ingelast, welke inhoudt dat het hulploon door alle belanghebbenden bij het schip en de andere goederen in evenredigheid met de geredde waarde ervan moet worden bepaald en daarmee het Engelse systeem aanvaard. Daaraan is echter een tweede bepaling toegevoegd die een verdragsstaat toestaat in zijn nationale wet te bepalen dat de betaling van het hulploon door één der belanghebbende partijen zal geschieden, met dien verstande dat die belanghebbende partij recht van verhaal heeft op de andere belanghebbenden voor hun respectieve aandeel.

Die andere kan echter wel verweer voeren tegen deze verhaalsactie, bijvoorbeeld jegens de reder, dat deze voor het ongeval dat tot de hulpverlening aanleiding heeft gegeven, aansprakelijk is. In dit verband wordt verwezen naar het hierboven onder Algemeen reeds genoemde uitvoeringswetsvoorstel tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot hulpverlening, onder Artikel I, onderdeel A, artikel 563.

b. De bijzondere vergoeding

Artikel 14 introduceert de mogelijkheid om in geval van dreigende milieuschade aan de hulpverlener onder bepaalde omstandigheden in aanvulling op het hulploon een bijzondere vergoeding (de zogenaamde special compensation) toe te kennen.

Alleen in het kader van hulpverlening kan recht op zo'n bijzondere vergoeding ontstaan; dit recht is echter niet afhankelijk van de gunstige afloop van de hulpverlening. Voor dit recht op bijzondere vergoeding is het evenmin relevant of de actie van de hulpverlener om milieuschade te voorkomen of te beperken succes heeft gehad. Wél bestaat in geval van succes van zo'n actie ingevolge het tweede lid van artikel 14 de mogelijkheid dat de bijzondere vergoeding wordt verhoogd, terwijl ingevolge het vijfde lid van artikel 14 ingeval van nalatigheid van de hulpverlener terzake de bijzondere vergoeding kan worden beperkt.

De bijzondere vergoeding wordt toegekend aan de hulpverlener indien hij hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading een bedreiging heeft gevormd voor het milieu en hij op grond van artikel 13 geen hulploon heeft ontvangen dat tenminste gelijk is aan de bijzondere beloning die hij volgens artikel 14 zou kunnen ontvangen. De bijzondere beloning is dus een aanvulling op het hulploon, ook wanneer dat nihil zou bedragen, omdat het schip en/of de andere zaken niet konden worden gered.

Uit artikel 14 blijkt dat de bijzondere vergoeding van de hulpverlener terzake van de door hem gemaakte kosten voor het treffen van milieumaatregelen alleen door de reder van het geholpen schip wordt gedragen. Deze bijzondere vergoeding komt niet voor omslag in averijgrosse in aanmerking. Dit is, ten gevolge van de door de diplomatieke conferentie aanvaarde resolutie, uitdrukkelijk in de York-Antwerp rules (rule VI onder b) bepaald.

De bijzondere vergoeding omvat de kosten van de hulpverlener, zoals die zijn omschreven in het derde lid van artikel 14. Zij omvatten de contante uitgaven die hij redelijkerwijs heeft gedaan ten behoeve van de hulpverlening en een billijk tarief voor daadwerkelijk en redelijkerwijs door hem ingezet materieel en personeel. Daarbij moeten de omstandigheden genoemd in artikel 13, eerste lid, onder (h), (i) en (j) in acht worden genomen.

Volgens het tweede lid van artikel 14 kan de bijzondere vergoeding worden verhoogd met ten hoogste 30% en, indien de rechter of arbiter dit redelijk acht, zelfs tot maximaal 100%. De verhoging, die ook minder kan zijn dan de genoemde percentages (het gaat immers om bovengrenzen), wordt alleen toegekend als de hulpverlener door zijn hulp schade aan het milieu heeft voorkomen of beperkt. Er moet dus sprake zijn van een gunstig resultaat voor het milieu wil hij voor deze extra beloning in aanmerking komen. Deze regeling met twee bovengrenzen is het resultaat van een politiek compromis tijdens de conferentie.

Indien de hulpverlener onzorgvuldig is geweest bij de uitvoering van de hulpverlening en als gevolg daarvan er niet in is geslaagd schade aan het milieu te voorkomen of te beperken, kan ingevolge het vijfde lid de bijzondere vergoeding hem geheel of gedeeltelijk worden onttrokken.

Zie in dit verband ook artikel 18 van het verdrag, dat de gevolgen van het wangedrag van de hulpverlener meer in het algemeen regelt.

De hulpverlener zal alleen in aanmerking komen voor een bijzondere vergoeding, indien hij daadwerkelijk begonnen is met hulp te verlenen aan schip en/of lading of aan andere in gevaar verkerende zaken en niet wanneer bij de aanvang der hulpverlening reeds vaststond dat er niets meer te redden viel. De getroffen maatregelen ter bescherming van het milieu moeten dus een onderdeel zijn geweest van een hulpverlening. Als dat niet het geval is geweest, zal de hulpverlener slechts aanspraak kunnen maken op vergoeding van kosten van preventieve maatregelen,

indien de reder van het schip of een ander op basis van een andere grondslag daarvoor aansprakelijk kan worden gesteld, bijvoorbeeld in geval van toepasselijkheid van het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Trb. 1970, 196).

In het vierde lid van artikel 14 wordt herhaald wat ook in het eerste lid is bepaald: de bijzondere vergoeding wordt slechts toegekend indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het hulploon dat onder artikel 13 is toegekend. Wanneer schip en lading tijdens de hulpverlening verloren zijn gegaan en de hulpverlener kosten heeft moeten maken ten behoeve van het milieu, is er uiteraard slechts plaats voor het toekennen van een bijzondere vergoeding. Onder het verdrag van 1910 ontvangt de hulpverlener in zo'n geval niets. Zijn er wel zaken gered, dan moet eerst het hulploon op grond van artikel 13 worden vastgesteld en vervolgens worden bezien of de hulpverlener nog in aanmerking moet komen voor een aanvullende vergoeding gezien zijn inspanningen om schade aan het milieu te voorkomen of te verminderen. Daarbij moet worden bedacht dat de rechter of arbiter reeds bij toepassing van artikel 13 met de «milieu-factor» rekening heeft kunnen houden en dit element reeds geheel of gedeeltelijk in het hulploon kan hebben verdisconteerd. Dit heeft de vraag doen rijzen of artikel 14 als een zuiver vangnet zou moeten dienen, zodat eerst de volle waarde van de geredde zaken zou moeten worden benut (zie artikel 13, derde lid) alvorens men aan de bijzondere vergoeding van artikel 14 toekomt, of dat men beide artikelen zo moet toepassen dat het mogelijk moet zijn het hulploon op een lager bedrag vast te stellen zonder daarin de milieufactor volledig te verdisconteren. Daarbij moet in het oog worden gehouden dat het hulploon over alle belanghebbenden wordt omgeslagen en dat de bijzondere vergoeding uitsluitend door de reder van het schip is verschuldigd. De reeds genoemde common understanding maakt duidelijk dat voor de tweede optie is gekozen zonder dat daarbij echter een strikte richtlijn aan de rechter of arbiter is gegeven. Deze behoudt dus nog een tamelijk ruime bevoegdheid om zijn beslissing te doen afhangen van de omstandigheden van het geval.

5. Vorderingen die op grond van het verdrag kunnen worden ingesteld

Hoofdstuk IV van het verdrag, de artikelen 20 tot en met 27, bevat bepalingen over vorderingen en rechtsgedingen; hiervan verdienen de artikelen 20 tot en met 23 aparte bespreking.

Volgens het eerste lid van artikel 20 doet het verdrag geen afbreuk aan enig voorrecht dat de hulpverlener onder een verdrag of nationale wet heeft. De verdragen van 1926, 1967 en 1993 inzake scheepsvoorrechten en sloopshypotheek – bij welke verdragen het Koninkrijk geen partij is – kennen aan de hulpverlener een voorrecht toe voor zijn hulploolvordering. Zie voor het Nederlandse recht artikel 8:211, 8:213, 8:821 en 8:823 BW. Het eerste lid van artikel 20 vormt een inleiding op het tweede lid dat bepaalt dat de hulpverlener zijn voorrecht niet kan uitoefenen wanneer hem voldoende zekerheid voor zijn vordering, met inbegrip van rente en kosten is aangeboden of verstrekt.

Artikel 21, eerste lid, legt op degene die aansprakelijk is voor de betaling van het hulploon of de bijzondere vergoeding, de verplichting om, indien de hulpverlener daarom vraagt, voldoende zekerheid voor de vordering, met inbegrip van rente en kosten, te verschaffen. Het tweede lid van artikel 21 verplicht de reder van het schip waaraan hulp is verleend zich in te spannen om van de ladingeigenaren voldoende zekerheid te verkrijgen voordat de lading wordt vrijgegeven; het betreft hier een inspanningsverbintenis. In dit verband is artikel 13, tweede lid, relevant, waarin is bepaald dat het hulploon verschuldigd is door iedere belanghebbende in evenredigheid met de geredde waarde van zijn belang. Zie in dit verband

ook clause 4(d) van LOF 1990. Volgens het derde lid van artikel 21 mogen het schip en de overige geredde zaken niet zonder toestemming van de hulpverlener worden verwijderd van de eerste haven of plaats waar zij na beëindiging van de hulpverlening zijn aangekomen, totdat voldoende zekerheid is gesteld.

Artikel 22 biedt de mogelijkheid aan de rechter of arbiter om bij tussenvonnis een interim-uitkering vast te stellen en voor de betaling daarvan zekerheid te doen stellen. Is reeds zekerheid gesteld, dan wordt deze aangepast aan een op grond van het tussenvonnis betaald voorschot op het hulploon of de bijzondere vergoeding.

Ingevolge artikel 23 bedraagt de verjaringstermijn twee jaar, evenals onder het verdrag van 1910. De verjaringstermijn vangt aan op de dag waarop de hulpverlening is beëindigd. Deze termijn kan worden verlengd door degene die voor de betaling aansprakelijk is. Een verhaalsactie door degene die zelf aansprakelijk was voor een betaling kan zelfs na afloop van deze termijn van twee jaar worden ingesteld, mits zulks geschiedt binnen de door de wet van het land, waar de verhaalsvordering is ingesteld, gestelde termijn. Dit kan van belang zijn voor de reder van het schip die het gehele hulploon heeft betaald en verhaal zoekt op andere belanghebbenden voor hun aandeel.

Voorbehouden

Het verdrag is op 28 juni 1990 voor het Koninkrijk ondertekend onder voorbehoud van aanvaarding. De regering acht het gewenst bij de aanvaarding het in artikel 30, eerste lid, onder d, van het verdrag genoemde voorbehoud te maken. Dit voorbehoud maakt het mogelijk dat bergers die ongevraagd actie ondernemen ten aanzien van een maritiem cultuurgoed, bijvoorbeeld een historisch scheepswrak, een hulploon kan worden onthouden. Het hierboven onder Algemeen genoemde voorstel voor de uitvoeringswet verklaart in een dergelijk geval de regeling van de hulpverlening buiten toepassing. Dit past in het beleid ter zake van de bescherming van archeologisch erfgoed onder water. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij het uitvoeringswetsvoorstel tot Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot hulpverlening, onder Artikel I, onderdeel A, artikel 553.

De voorbehouden genoemd in artikel 30, onder a tot en met c, van het verdrag, die hierboven onder Artikel 1, 1a aan de orde kwamen, zullen niet worden gemaakt. Zij passen niet in de huidige ruime regeling van hulpverlening, zoals deze recent is neergelegd in de tweede afdeling van de zesde titel en de tweede afdeling van de elfde titel van Boek 8 BW. Er is geen reden om deze regeling terzake te wijzigen.

Opzegging van het verdrag van 1910

Partij worden bij het onderhavige verdrag impliceert opzegging van het verdrag van Brussel van 1910 tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende hulp en berging. Dat verdrag geldt alleen voor Nederland, omdat de regering geen gebruik heeft gemaakt van het bij de ondertekening van het verdrag voorbehouden recht de gelding van het verdrag tot de toenmalige Nederlandse koloniën uit te breiden. Derhalve wordt alleen voor Nederland goedkeuring van het voornemen tot opzegging gevraagd.

Koninkrijkspositie

De goedkeuring van het verdrag van 1989 wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd. Aanvaarding zal evenwel vooralsnog alleen voor Nederland geschieden. Zodra op de Nederlandse Antillen en op Aruba de

benodigde uitvoeringswetgeving tot stand zal zijn gebracht, zal de gelding van het verdrag tot die landen kunnen worden uitgebreid.

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. A. F. M. O. van Mierlo

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink