

Vergaderjaar 2007–2008

31 425

Aanpassing van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek in verband met de toetreding door het Koninkrijk tot het op 2 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1996 tot wijziging van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1997, 300)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

Het Protocol van 1996 beoogt een modernisering van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) (hierna: het Londens Limitatieverdrag), waarbij ook het Koninkrijk partij is. De belangrijkste wijziging betreft een verhoging van de toepasselijke limiteringsbedragen, alsmede een vereenvoudigde procedure voor de wijziging van deze bedragen in de toekomst.

Gevolgen voor het bedrijfsleven

Uit overleg met de betrokken delen van het bedrijfsleven is gebleken dat bekrachtiging door het Koninkrijk ook door het bedrijfsleven wenselijk wordt geacht. Het Protocol is tot stand gekomen onder auspiciën van IMO en voorbereid in de Juridische Commissie daarvan. 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 (hierna: ICS), alsmede die van de verzekeraars, de International Group of Protection and Indemnity Clubs (hierna: International Group of P&I Clubs), intensief bij de totstandkoming van het Protocol betrokken geweest. Het Protocol wordt dan ook door de meest betrokken delen van het bedrijfsleven, zowel op nationaal als op internationaal niveau, gesteund.

De gevolgen voor het bedrijfsleven van bekrachtiging van het Protocol zijn ten opzichte van de huidige situatie gering. Bekrachtiging levert voor het maritieme bedrijfsleven geen nieuwe administratieve of uitvoeringslasten op, aangezien in de afhandeling van schadegevallen niets verandert. Wel kunnen hogere schadevergoedingslimieten in voorkomende gevallen uiteraard leiden tot hogere door reders en andere scheepsexploitanten te betalen bedragen aan schadevergoeding. Zowel nationaal als internationaal, en zowel door overheden als door de maritieme sector zelf, wordt dit echter als wenselijk beschouwd, aangezien de huidige, van 1976 daterende limieten in steeds meer gevallen ertoe leidden dat benadeelden met

een deel van hun schade bleven zitten. Het Protocol is voor een aantal belangrijke maritieme staten reeds in werking getreden. In die staten is gebleken dat de nieuwe bedragen alleszins en tegen een redelijke premie verzekeraar zijn, hetgeen voor alle bij de totstandkoming van het Protocol betrokken partijen een belangrijke overweging is geweest. Waarschijnlijk is daarom dat ook voor Nederlandse schepen de nieuwe bedragen tegen een redelijke premie verzekeraar zullen zijn.

Artikel I

A

Artikel 753, eerste lid, onder a

Artikel 14 van het op 28 april 1989 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake hulpverlening (Trb. 1990, 109) bepaalt dat ingeval hulp is verleend aan een schip dat op zichzelf of door zijn lading schade dreigde toe te brengen aan het milieu, de hulpverlener onder bepaalde voorwaarden en binnen bepaalde grenzen, boven het normale hulploon, recht heeft op een zogenoemde «bijzondere vergoeding». Deze bijzondere vergoeding kan nog volgens een in het artikel bepaalde sleutel worden verhoogd indien door de inspanningen van de hulpverlener schade aan het milieu daadwerkelijk is voorkomen of beperkt. Het voorgestelde artikel 753, eerste lid, onder a bewerkstelligt dat de aansprakelijkheid voor de bijzondere vergoeding niet kan worden gelimiteerd met een beroep op de limieten uit het Protocol.

B

1. Artikel 755, eerste en tweede lid

In de huidige situatie staan de uit het verdrag voortvloeiende bedragen van de aansprakelijkheidslimieten nog expliciet in het eerste lid van dit artikel vermeld. Een dergelijke vermelding van de limieten in de (formele) wet heeft het bezwaar dat bij een wijziging van de bedragen de wet moet worden aangepast, waarvoor een volledige formele wetgevingsprocedure nodig is. In het verleden was dat niet een groot bezwaar, omdat wijziging van het verdrag, met inbegrip van wijziging van de aansprakelijkheidslimieten daarvan, plaatsvond door middel van een wijzigingsprotocol, tot stand gebracht op een diplomatieke conferentie, waarna voldoende staten tot het wijzigingsprotocol moesten toetreden alvorens dit internationaal in werking kon treden. Dit was alles bij elkaar een tijdrovende aangelegenheid, zodat voldoende tijd bestond om de corresponderende goedkeurings- en aanpassingswetgeving tot stand te brengen. In moderne aansprakelijkheidsverdragen komen echter steeds vaker bijzondere amenderingsprocedures voor, met behulp waarvan een de lidstaten bindende aanpassing van (uitsluitend) de limieten veel sneller tot stand kan komen, zonder dat daarvoor een diplomatieke conferentie nodig is. Het opnemen van de limieten in de wet scheidt dan het risico dat een aanpassing daarvan niet tijdig tot stand kan worden gebracht. Ook het Protocol voorziet in een dergelijke bijzondere amenderingsprocedure. Daarom wordt thans voorgesteld om in het eerste lid van artikel 755 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek een dynamische verwijzing naar de limieten van het Protocol op te nemen. Doordat deze verwijzing tevens betrekking heeft op de bijzondere amenderingsprocedure, wordt daarmee steeds verwezen naar de laatste voor Nederland geldende aansprakelijkheidslimieten van het Verdrag. Daarbij verdient in verband met de kenbaarheid voor burgers en bedrijven vermelding dat in het kader van de bijzondere amenderingsprocedure internationaal aanvaarde aanpassingen van de limieten steeds kenbaar zullen zijn uit het Tractaten-

blad. Eenzelfde aanpak is gekozen in de Wet van 28 april 2005 houdende goedkeuring van het op 16 mei 2003 te Londen totstandgekomen Protocol bij het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1992 (Stb. 2005, 285).

De in het eerste lid opgenomen dynamische verwijzing naar de limieten van het Protocol zal op grond van een door het Koninkrijk gemaakt voorbehoud ook van toepassing zijn voor vorderingen uit hoofde van – kort gezegd – interventie, vlottrekken en wrakopruijing (wrakkenfonds). Zodoende zal het wrakkenfonds in de huidige versie worden voortgezet, waarbij dan dezelfde hoogte als van de limieten van het Protocol voor deze vorderingen zullen worden aangehouden.

De thans in het eerste lid opgenomen dynamische verwijzing naar de limieten van het Protocol geldt niet voor gevallen waarin op grond van een eveneens door het Koninkrijk gemaakt voorbehoud eigen nationale limieten van toepassing zijn voor – kort gezegd – kleine passagiersschepen tot maximaal 300 ton. Artikel 15, tweede lid, onder b, van het Londens Limitatieverdrag biedt staten de mogelijkheid de toepassing van het verdrag op schepen van minder dan 300 ton uit te sluiten. Nederland heeft bij de implementatie van het Londens Limitatieverdrag reeds gebruik gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheid ten aanzien van schepen die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak bestemd zijn tot het vervoer van personen en waarvan de tonnage niet groter is dan 300 (art. 8:755, tweede lid BW). De uitzondering betreft alleen zaakschade. De reden voor het maken van deze uitzondering was de wens om alle pleziervaartuigen, of zij nu zee- of binnenschip zijn, op gelijke voet te behandelen door de limieten voor alle kleine passagiersschepen gelijk te stellen. De uitzondering op de dynamische verwijzing is tot uitdrukking gebracht door de woorden «onverminderd het in het tweede lid bepaalde» in het eerste lid. Voorgesteld wordt om de uitzondering voor kleine passagiersschepen tot maximaal 300 ton te blijven regelen in het Besluit ter uitvoering van artikel 755 van Boek van het Burgerlijk Wetboek (Besluit beperking aansprakelijkheid maritieme vorderingen). Dit besluit bevat thans ook in de huidige versie uitsluitend de aansprakelijkheidslimiet voor schepen die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak bestemd zijn tot het vervoer van personen en waarvan de tonnage niet groter is dan 300. Voorts geldt het eerste lid niet voor vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, welke in artikel 756 zijn geregeld.

2. Artikel 755, zevende lid

Teneinde het gewijzigde eerste en tweede lid van artikel 755, alsmede het gewijzigde eerste lid van artikel 756 gemakkelijker leesbaar te houden, is gedefinieerd wat voor de toepassing van de artikelen 755 en 756 moet worden verstaan onder het «Protocol van 1996».

C

1. Artikel 756, eerste lid

1. Door middel van deze aanpassing wordt artikel 4 van het Protocol uitgevoerd. Daarin is de nieuwe limiet opgenomen voor vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van schepen. De achtergrond van deze nieuwe limiet is reeds toegelicht bij de Goedkeuringswet (artikelsgewijze toelichting bij het Protocol, artikel 4), waarnaar verder moge worden verwezen.

2. Evenals in het eerste lid van artikel 755 is thans ook hier een zogenoemde dynamische verwijzing naar de limiet van het Protocol opge-

nomen. De achtergrond van deze keuze is hierboven bij artikel 755, eerste lid, reeds toegelicht.

Artikel II

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 ten aanzien van vervoer in de periode van voor het in werking treden van deze wet, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten zijn overeengekomen die zijn gebaseerd op de lagere limieten uit het Londens Limitatieverdrag 1976.

Artikel III

Teneinde de inwerkingtreding zo goed mogelijk te kunnen laten aansluiten op de toetreding door het Koninkrijk tot het Protocol, 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