

96

Besluit van 19 februari 1990 ter uitvoering van artikel 951f van het Wetboek van Koophandel

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Justitie van 20 oktober 1989, Stafafdeling Wetgeving Privaatrecht, nr. 543/689;

Gelet op artikel 951f van het Wetboek van Koophandel;

De Raad van State gehoord (advies van 21 december 1989, no. WO3.89.0613);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Justitie van 8 februari 1990, Stafafdeling Wetgeving Privaatrecht, nr. 5439/690;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

1. Het bedrag van het in artikel 951f van het Wetboek van Koophandel genoemde fonds beloopt

a. wanneer het vorderingen betreft terzake van dood of letsel die niet zijn vorderingen als bedoeld in artikel 2 (personenfonds):

1° voor een schip, niet bestemd tot het vervoer van zaken, in het bijzonder een passagiersschip, 200 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootst toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke kilowatt van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

2° voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van zaken, 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke kilowatt van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

3° voor een duw- of sleepboot, 700 rekeneenheden voor elke kilowatt van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

4° voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt het overeenkomstig 3° berekende bedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;

5° voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt andere hecht

met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt het overeenkomstig 1°, 2° of 3° berekende bedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;

6° voor de volgens artikel 951a, vierde lid, van het Wetboek van Koophandel mede onder binnenschepen begrepen zaken: een bedrag gelijk aan hun waarde op het tijdstip van het voorval, dat aanleiding gaf tot de vordering;

b. wanneer het vorderingen betreft terzake van kosten- en schadevergoedingen verschuldigd voor waterverontreiniging die niet zijn vorderingen terzake van dood of letsel (waterverontreinigingsfonds): het bedrag van het personenfonds;

c. wanneer het enige andere vordering betreft (zakenfonds): de helft van het bedrag van het personenfonds.

2. Wordt in de gevallen, bedoeld in het eerste lid, onder a, 4° en 5°, het personenfonds van de duwboot of van het voortbewegende schip vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken of met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit hetzelfde voorval, het personenfonds voor iedere duwbak of ieder ander gekoppeld schip verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak of 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het andere gekoppelde schip.

3. In geen geval kan het bedrag van het personenfonds en van het waterverontreinigingsfonds lager dan 200 000 rekeneenheden en van het zakenfonds lager dan 100 000 rekeneenheden zijn.

4. Een hulpverlener aan een binnenschip, die niet van een zee- of binnenschip uit werkzaamheden verricht of die werkzaamheden uitsluitend verricht op het binnenschip waaraan of met betrekking waartoe bij hulp verleent, kan zijn aansprakelijkheid beperken tot de in het derde lid genoemde bedragen.

Artikel 2

1. Wat betreft vorderingen ontstaan naar aanleiding van éénzelfde voorval terzake van dood of letsel van reizigers van een binnenschip beloopt het bedrag waartoe de eigenaar van het schip zijn aansprakelijkheid kan beperken (passagiersfonds), even vele malen 60 000 rekeneenheden als het schip volgens zijn wettelijk toegestane capaciteit gerechtigd is reizigers te vervoeren of, wanneer het aantal reizigers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet is voorgeschreven, even vele malen 60 000 rekeneenheden als het aantal reizigers dat het schip op het tijdstip van het voorval daadwerkelijk heeft vervoerd, met dien verstande dat het bedrag van het passagiersfonds niet lager kan zijn dan 720 000 rekeneenheden en niet hoger dan de volgende bedragen:

a. 3 miljoen rekeneenheden voor een schip met een toegestane capaciteit van niet meer dan 100 reizigers;

b. 6 miljoen rekeneenheden voor een schip met een toegestane capaciteit van niet meer dan 180 reizigers;

c. 12 miljoen rekeneenheden voor een schip met een toegestane capaciteit van meer dan 180 reizigers.

2. Onder vorderingen terzake van dood of letsel van reizigers worden voor de toepassing van dit artikel verstaan dergelijke vorderingen ingediend naar aanleiding van een voorval overkomen aan enige persoon vervoerd aan boord van het schip

a. op grond van een overeenkomst tot het vervoer van reizigers;

b. die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren vergezelt, die worden vervoerd op grond van een overeenkomst tot goederenvervoer.

Artikel 3

Aan de in de artikelen 1 en 2 vermelde bedragen worden toegevoegd de wettelijke interessen berekend van de aanvang van de dag volgende op de dag van het voorval, dat aanleiding gaf tot de vordering, tot de aanvang van de dag volgende op de dag waarop hij die een verzoek tot beperking van zijn aansprakelijkheid indiende, voldeed aan een hem krachtens artikel 320c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering opgelegd bevel.

Artikel 4

De rekeneenheid, genoemd in de artikelen 1 en 2, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dat is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De bedragen genoemd in de artikelen 1 en 2 worden omgerekend in Nederlands geld naar de koers van de dag waarop de schuldenaar voldoet aan een ingevolge artikel 320c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering gegeven bevel tot storting of andere zekerheidsstelling. De waarde van het Nederlandse geld, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de dag van omrekening wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Artikel 5

Ieder van de in de artikelen 1 en 2 bedoelde fondsen is uitsluitend bestemd voor de voldoening van de vorderingen waarvoor het is ingesteld, met dien verstande dat, indien het personenfonds onvoldoende is voor de volledige voldoening van de vorderingen waartoe het moet worden aangewend, het zakenfonds mede zal worden aangewend voor de voldoening van het overblijvende saldo van die vorderingen en dit overblijvende saldo naar evenredigheid zal meedelen met de in artikel 1, eerste lid, onder c. genoemde vorderingen.

Artikel 6

Dit besluit treedt in werking tegelijk met de wet van 14 juni 1989, Stb. 239.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 19 februari 1990

Beatrix

De Staatssecretaris van Justitie,
A. Kosto

Uitgegeven de eerste maart 1990

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

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Justitie. Tevens zal het advies met de daarbij terinzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 10 april 1990, nr. 71

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Het onderhavige besluit strekt ter uitvoering van artikel 951f van het Wetboek van Koophandel, welk artikel voor de vaststelling van de bedragen waartoe de aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip kan worden beperkt, verwijst naar een algemene maatregel van bestuur.

In bijlage 2 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel en het eerste boek van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (regeling beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen, Kamerstuk 19 770 nr. 3) was een voorontwerp van het onderhavige besluit opgenomen. Bij de vaststelling van de in dat voorontwerp opgenomen bedragen was uitgegaan van het inflatiepercentage volgens de verschillende indicatiefactoren, berekend op grond van de jaargegevens van het CBS, dat was opgetreden in de jaren 1973-1981.

Tijdens de parlementaire behandeling van het hierboven genoemde wetsvoorstel zijn in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg onderhandelingen geopend tussen de bij de Centrale Commissie aangesloten landen (België, Duitse Bondsrepubliek, Frankrijk, Nederland en Zwitserland¹) over de totstandbrenging van een Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart. Op uitnodiging van de Lid-Staten van de Centrale Commissie heeft ook Luxemburg aan de besprekingen deelgenomen. De onderhandelingen hebben ertoe geleid dat op 4 november 1988 het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) ter ondertekening is opgesteld en op die dag door alle betrokken Staten is ondertekend. Het ligt in de bedoeling van de regering het CLNI-verdrag ter goedkeuring aan de Staten-Generaal voor te leggen.

Zowel het CLNI-verdrag als de regeling van de beperking van aansprakelijkheid, zoals neergelegd in de artikelen 951a tot en met 951g van het Wetboek van Koophandel, sluiten nauw aan bij de overeenkomstige regeling die krachtens de nieuwe artikelen 740a tot en met 740j van het Wetboek van Koophandel zal gelden voor zeeschepen, welke regeling weer gebaseerd is op het Verdrag van Londen inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976. Er zijn ook enkele verschillen tussen de regelingen voor zeeschepen en voor binnenschepen, die verband houden met de verschillende berekeningswijze van de inhoud van de schepen, hetgeen bepaalde gevolgen heeft voor de berekening van de limitatiefondsen. Bovendien wijkt het onderhavige besluit in zoverre af van de regeling in het zeerecht, dat het ontwerp besluit anders dan die regeling geen wrakkenfonds kent, maar wel een afzonderlijk waterverontreinigingsfonds. In de toelichting op artikel 1 komt de ondergetekende op deze verschillen nog uitvoeriger terug.

Nu het CLNI-Verdrag tot stand gekomen is, is de vraag gerezen of, vooruitlopend op de toetreding door Nederland tot dat Verdrag, het besluit ter uitvoering van artikel 951f niet zou moeten worden aangepast aan de limitatiebedragen van het Verdrag. De bijzondere Commissie Nieuw Burgerlijk Wetboek van de Eerste Kamer heeft in haar voorlopig verslag over de voorstellen van wet inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (19 768) en van eigenaren van binnenschepen (19 770) en het voorstel tot goedkeuring van het Verdrag van Londen, 1976 (19 769 (R1317)) onder meer opgemerkt dat het de voorkeur zou verdienen om de limitieten van het Straatsburgse Verdrag op te nemen in het onderhavige besluit, opdat dit besluit niet korte tijd na in werking treden weer gewijzigd zou moeten worden. De ondergetekende kon zich in beginsel met deze opmerking verenigen, maar achtte het

¹ Het Verenigd Koninkrijk, dat gezien zijn ligging weinig belang heeft bij deze internationale regeling, heeft niet aan de onderhandelingen deelgenomen.

gewenst om, alvorens hierover een besluit te nemen, eerst een aantal organisaties van belanghebbenden in de binnen- en pleziervaart, van verzekeraars en van lading-belanghebbenden te raadplegen. De bedragen die in het CLNI-Verdrag zijn opgenomen, zijn over het algemeen aanmerkelijk hoger dan die welke in het oorspronkelijke voorontwerp waren voorzien. Uit de gehouden raadpleging is gebleken, dat tegen de voorgestelde aanpassing van het besluit geen overwegende bezwaren bestaan.

Artikelen

Artikel 1, eerste lid

Het onderhavige besluit stelt vast welke fondsen voor welke vorderingen bestemd zijn. Uit het eerste lid van artikel 1 en uit artikel 2, gelezen tezamen met artikel 951g van het Wetboek van Koophandel, vloeit voort dat het mogelijk is, dat terzake van éézelfde voorval de volgende fondsen worden gesteld:

(I) een fonds voor de vorderingen terzake van schade door dood of letsel van andere personen dan reizigers (personenfonds) (art. 1 lid 1, onderdeel a);

(II) een fonds voor de vorderingen terzake van schade tengevolge van waterverontreiniging niet zijnde schade door dood of letsel (waterverontreinigingsfonds) (art. 1 lid 1, onderdeel b);

(III) een fonds voor de vorderingen terzake van dood of letsel van reizigers (passagiersfonds) (art. 2);

(IV) een fonds voor de overige vorderingen (zakenfonds) (art. 1 lid 1, onderdeel c).

Het onder (I) genoemde personenfonds bestaat uit een basisfonds dat per schip verschillend wordt berekend. Hierbij is artikel 6 van het CLNI-Verdrag zo letterlijk mogelijk gevolgd.

Het onder (II) genoemde waterverontreinigingsfonds belooft hetzelfde bedrag als het personenfonds en is bestemd voor de vergoeding van vorderingen wegens schade door waterverontreiniging, die niet zijn vorderingen wegens schade door dood en letsel. Deze laatstgenoemde vorderingen worden vergoed uit het personen- of het passagiersfonds. De reden voor het instellen van een afzonderlijk waterverontreinigingsfonds, dat niet in de zeerechtelijke regeling voorkomt, is dat er in de binnenvaart geen bijzonder verdrag bestaat op grond waarvan de aansprakelijkheid voor verontreinigingsschade kan worden beperkt. In het zeerecht geldt het Brusselse Verdrag van 29 november 1969 (Trb. 1970, 196) inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie. Op grond van dit verdrag kan de aansprakelijkheid worden beperkt voor de vorderingen wegens schade door olieverontreiniging gericht tegen de eigenaar van een olietankschip. Nu het binnenvaartrecht een dergelijk verdrag niet kent en ook daar de dreiging van verontreiniging groot is – niet alleen door olie maar ook door talloze andere stoffen zoals chemicaliën – komt het de ondergetekende wenselijk voor een afzonderlijk waterverontreinigingsfonds te vormen. De vorming van zo'n fonds heeft het voordeel dat de overige fondsen niet worden belast met de vorderingen terzake van waterverontreiniging, met uitzondering van de schade terzake van dood of letsel tengevolge van waterverontreiniging. Dit heeft er weer toe geleid dat er niet een apart wrakkenfonds wordt gevormd, zoals in het zeerecht. De vorderingen terzake van het opruimen van een wrak of van de lading als bedoeld in artikel 951c, eerste lid, onder d en e, zullen meedelen in de verschillende fondsen, wat minder bezwaarlijk is, nu de waterverontreinigingsvorderingen niet meedelen. Naast de vier fondsen nog een vijfde fonds – een wrakkenfonds – in het leven roepen zou de eigenaar van een

binnenschip en de anderen die hun aansprakelijkheid kunnen beperken, te zwaar belasten.

Het CLNI-Verdrag kent geen afzonderlijk waterverontreinigingsfonds, maar in artikel 18, eerste lid, letter a, is de mogelijkheid geopend voor verdragsstaten om toepassing van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten terzake van vorderingen wegens waterverontreiniging. Inmiddels is echter bij de Tweede Kamer een wetsvoorstel ingediend ter aanvulling van de boeken 3, 6 en 8 van het nieuw Burgerlijk Wetboek met regels betreffende de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen en verontreiniging van lucht, water of bodem (wetsvoorstel 21 202). In dit wetsvoorstel wordt onder meer voorgesteld een nieuwe afdeling 4 in titel 11 van boek 8 NBW in te voegen, waarin een regeling is opgenomen van de aansprakelijkheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen aan boord van een binnenschip. Deze regeling omvat tevens aansprakelijkheid voor waterverontreiniging door gevaarlijke stoffen. Het wetsvoorstel bevat geen bijzondere bepalingen voor de beperking van aansprakelijkheid. Op deze aansprakelijkheid zal derhalve de regeling van de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen van toepassing zijn. Het ligt daarom voor de hand dat Nederland bij toetreding tot het CLNI-verdrag in verband met deze regeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen het voorbehoud zal maken van artikel 18, eerste lid, letter b, van het CLNI-Verdrag en dat bij aanpassing van titel 12 van boek 8 NBW aan het CLNI-Verdrag een apart fonds voor vorderingen uit hoofde van afdeling 4 van titel 11 van boek 8 wordt ingevoerd.

Het onder (IV) genoemde zakenfonds (artikel 1 lid 1, onderdeel c) bedraagt de helft van het personenfonds, hetgeen in overeenstemming is met het CLNI-Verdrag (artikel 6 lid 1, onderdeel b) en de regeling in het zeerecht. Reeds hier zij erop gewezen dat, in navolging van het CLNI-Verdrag (artikel 6 lid 1, onderdeel c) en in overeenstemming met het zeerecht (artikel 320t, tweede lid, onderdeel c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, zoals dat zal komen te luiden na invoering van de nieuwe regeling beperking aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen), er een «over loop» zal zijn van het personenfonds naar het zakenfonds. Zie verder de toelichting bij artikel 5 van het onderhavige besluit.

Het onder (III) genoemde passagiersfonds zal worden toegelicht bij artikel 2.

Voor de berekening van de limitatie van een binnenschip dat niet bestemd is tot het vervoer van zaken (in het bijzonder, maar niet uitsluitend, kan daarbij worden gedacht aan een passagiersschip) wordt de kubieke meter waterverplaatsing als criterium voor de berekening van de inhoud van het schip gehanteerd en voor schepen die wel voor vervoer van zaken bestemd zijn de ton laadvermogen. Verwezen wordt naar onderdeel a, 1° en 2°. In dit verband kan ook worden gewezen op artikel 752, tweede lid, onderdeel a van het Wetboek van Koophandel. Voorts wordt bij de inhoud van het schip het geïnstalleerde motorvermogen, uitgedrukt in kilowatt, in aanmerking genomen. Zie ook artikel 6 van het CLNI-Verdrag.

Wordt een duwboot of ander duwend schip aansprakelijk gesteld dan wordt het bedrag van de maximale aansprakelijkheid berekend naar het motorvermogen en – eventueel – laadvermogen of waterverplaatsing van het duwende schip, vermeerderd met de helft van het bedrag dat is vastgesteld voor het laadvermogen dan wel de waterverplaatsing van het geduwde schip of de geduwde schepen. Het risico van schade-veroorzaking dat een duweenheid of eenheid van andere gekoppelde schepen oplevert, is groter dan wanneer de duwboot of het andere schip alleen vaart, zodat een vermeerdering van het limitatiefonds gerechtvaardigd is. De hier bedoelde vermeerdering vindt alleen plaats indien de schepen in een duweenheid of ander gekoppeld verband varen en dus niet in geval

van slepen. Evenmin vindt er een vermeerdering van het limitatiefonds plaats indien degene die zich op de beperking van zijn aansprakelijkheid beroept, bewijst dat het gekoppeld varen plaats vond in het kader van hulpverlening door het duwende schip aan het geduwde schip. In de binnenvaart vindt hulpverlening van het ene schip aan het andere schip dikwijls op deze wijze plaats en een verzwaaring van aansprakelijkheid van de hulpverlener zou de bereidheid tot hulp verlenen mogelijk doen afnemen, hetgeen niet in het belang is van de veiligheid van de binnenscheepvaart. Tenslotte moge de ondergetekende in dit verband nog verwijzen naar het tweede lid van artikel 1 en de toelichting op deze bepaling.

De ingevolge artikel 951a, vierde lid, van het Wetboek van Koophandel mede onder binnenschepen begrepen zaken zijn wat hun bouw en gebruik betreft zo verschillend dat het te gecompliceerd en onpraktisch zou zijn daarvoor eenheidsbedragen vast te stellen. De bepaling van het aansprakelijkheidsmaximum voor deze zaken is in onderdeel a, 6½ van het eerste lid van het besluit gerelateerd aan de waarde van de zaak op het tijdstip van het voorval, dat aanleiding gaf tot de vordering. Die waarde zal door een deskundige moeten worden bepaald.

Voor sport- en pleziervaartuigen wordt geen afzonderlijke limiet voorgesteld, nu het niet eenvoudig is te definiëren wat een sport- of pleziervaartuig is. Voor deze schepen zal voor zaakschade, niet zijnde verontreinigingsschade, de algemene minimumlimiet van 100 000 reken-eenheden gelden (artikel 1, derde lid). Ingevolge het nieuwe artikel 740f, tweede lid, van het Wetboek van Koophandel kan gebruikmakende van artikel 15, tweede lid, onderdeel b, van het Londense Verdrag, voor zeeschepen die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak bestemd zijn tot het vervoer van personen en waarvan de tonnage niet groter is dan 300, voor zaakschade een lagere limiet worden vastgesteld dan de in het Verdrag voorgeschreven limiet. Blijkens de toelichting bij het nieuwe artikel 740f, eerste, tweede en derde lid, onder 5 ligt het in de bedoeling voor deze categorie van schepen bij algemene maatregel van bestuur de limiet te stellen ter hoogte van het minimum dat voor de binnenvaart zal gelden. Nu pleziervaartuigen zelden groter dan 300 bruto-registerton zullen zijn of bij toepassing van artikel 1, derde lid, van het onderhavige besluit de minimumlimiet zullen overschrijden, kan ervan worden uitgegaan dat in bijna alle gevallen voor pleziervaartuigen ongeacht of het een zee- of binnenschip is, dezelfde limiet van 100 000 rekeneenheden (voor zover het zaakschade betreft) zal gelden.

Artikel 1, tweede lid

In de toelichting op het eerste lid van artikel 1 is reeds uitgelegd waarom in onderdeel a, 4° en 5°, voor een duwboot die in een duweenheid vaart en een ander motorschip dat andere schepen in een hecht gekoppeld verband voortbeweegt, een vermeerdering van het limitatiefonds plaats vindt. Bij zijn arrest van 23 november 1979 (Schip en Schade 1980, 14) besliste de Hoge Raad dat het vaste verband dat door de onderlinge stijve verbindingen tussen een duwboot en de aan haar gekoppelde bakken bestaat, tot het rechtsgevolg leidt, dat wanneer door de schuld van een der schepen een aanvaring ontstaat de schuld van dit schip mede als schuld van de andere schepen geldt. Wordt een van de geduwde schepen aangesproken dan wordt het bedrag van de maximale aansprakelijkheid berekend aan de hand van de inhoud van het desbetreffende schip. Indien nu zowel een van de geduwde schepen als het duwende schip wordt aangesproken, dan zouden er twee fondsen moeten worden gesteld. Bij de vaststelling van het fonds van het duwende schip wordt reeds voor 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing (dit is de helft van het in

art. 1, eerste lid, onder a genoemd bedrag) rekening gehouden met de inhoud van het geduwde schip. In navolging van artikel 9 lid 2 van het CLNI-Verdrag wordt in het tweede lid van artikel 1 voorgesteld om wanneer zowel het duwende als het geduwde schip wordt aangesproken, het personenfonds van het geduwde schip met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing te verminderen, zodat de vermeerdering die plaats vindt in het fonds van het duwende schip in mindering wordt gebracht op het fonds van het geduwde schip. Op deze wijze worden de gevolgen die het genoemde arrest van de Hoge Raad ten aanzien van de beperking van aansprakelijkheid zouden kunnen hebben in belangrijke mate geneutraliseerd.

Nu het waterverontreinigingsfonds en het zakenfonds beide zijn afgeleid van het personenfonds, is deze bepaling ook van toepassing op de berekening van deze beide fondsen.

Artikel 1, derde lid

In overeenstemming met artikel 6 lid 1 onder d van het CLNI-Verdrag is het minimumbedrag van het personenfonds gesteld op 200 000 rekeneenheden en dat van het zakenfonds op 100 000 rekeneenheden. Aangezien het bedrag van het waterverontreinigingsfonds gelijk is aan dat van het personenfonds, geldt voor het eerstgenoemde fonds eveneens een minimum van 200 000 rekeneenheden.

Artikel 1, vierde lid

Het onderhavige lid bevat een aansprakelijkheidsmaximum voor de hulpverlener aan een binnenschip die niet vanaf een zee- of binnenschip hulp verleent of zijn werkzaamheden uitsluitend verricht aan boord van het binnenschip waaraan of met betrekking waartoe hij hulp verleent. Het maximumbedrag waartoe deze hulpverlener aansprakelijk is, is gelijk aan de minimumlimiet van het derde lid.

Artikel 2

In dit artikel wordt het hiervoor reeds genoemde passagiersfonds geregeld. Dit artikel is gebaseerd op artikel 7 van het CLNI-Verdrag, dat weer is afgeleid van artikel 7 van het Verdrag van Londen inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976. Daarbij zijn echter de bedragen van het Londense Verdrag niet overgenomen. Enerzijds is een hoger bedrag per passagier vastgesteld (60 000 in plaats van 46 666 rekeneenheden), maar anderzijds is rekening gehouden met de over het algemeen geringere capaciteit van de passagiersschepen in de binnenvaart. Voorts is een minimumlimiet van 720 000 rekeneenheden voorzien. De bedoeling van deze regeling, die vooral op verzoek van de Franse regering is opgenomen, is om grotere passagiersschepen niet te zwaar te belasten. Het artikel gaat bij de berekening van het passagiersfonds uit van het aantal reizigers dat het schip volgens zijn wettelijk toegestane capaciteit gerechtigd is te vervoeren. De huidige situatie in de binnenvaart is echter dat niet alle binnenschepen die personen vervoeren voorzien zijn van een document waaruit blijkt hoeveel personen maximaal vervoerd mogen worden. Op grond van tal van regelingen zoals bijvoorbeeld de Wet Openbare Vervoermiddelen (Stb. 1880, 67), de Verenwet (Stb. 1921, 838), het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476), de Binnenschepenwet (Stb. 1981, 678) en verschillende A.P.V.'s zijn schepen gerechtigd een bepaald aantal personen te vervoeren. Er blijven echter schepen waarvoor niet voorgeschreven is hoeveel personen zij mogen vervoeren. Voor deze gevallen is aangesloten bij het aantal daadwerkelijk

vervoerde personen. Door het stellen van een benedengrens wordt voorkomen dat de aansprakelijkheidsbegrenzing te laag wordt, indien slechts een gering aantal reizigers aan boord is ten tijde van het ongeval.

Met betrekking tot de bovengrenzen is te Straatsburg na lange onderhandelingen gekozen voor een getrapt systeem. Vooral de Franse delegatie had bezwaren tegen één bovengrens, omdat dit naar de mening van deze delegatie de zeer grote schepen zou bevoordelen.

Artikel 3

Teneinde te voorkomen dat de schuldenaar door zeer laat tot storting over te gaan een groot rentebedrag aan zijn crediteuren onthoudt, bepaalt artikel 3 dat het bedrag van het fonds vermeerderd wordt met de wettelijke rente daarover vanaf de dag volgende op de dag van het voorval (men zie H.R. 30 januari 1959, N.J. 1959, 162; Hr. 29 april 1977, N.J. 1978, 99). Dit artikel stemt overeen met artikel 11 lid 1, tweede volzin CLNI-Verdrag en met het nieuwe artikel 740h van het Wetboek van Koophandel.

Artikel 4

Dit artikel stemt overeen met het nieuwe artikel 740j van het Wetboek van Koophandel. Ook het CLNI-Verdrag bezigt het Speciale Trekkingsrecht van het Internationale Monetair Fonds als internationale reken-eenheid (artikel 8).

Artikel 5

Het onderhavige artikel bepaalt in de eerste plaats dat elk van terzake van die schaden gestelde fondsen uitsluitend is bestemd voor de voldoening van de vorderingen waarvoor het is gesteld. In overeenstemming met artikel 6 lid 1, onderdeel c van het CLNI-Verdrag en met de regeling voor zeeschepen (artikel 320t, tweede lid, onder c Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, zoals dit komt te luiden na invoering van de nieuwe regeling in het zeerecht) kent dit artikel een overloop van het personen- naar het zakenfonds.

De Staatssecretaris van Justitie,
A. Kosto