

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. 4**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 3 juni 2008

De vaste commissie voor Justitie<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare beraadslaging over dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### **I. ALGEMEEN**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Het wetsvoorstel ziet op gevallen waarbij hulp wordt verleend aan schepen die door hun lading schade dreigen toe te brengen aan het milieu. In deze gevallen heeft een hulpverlener recht op een bijzondere vergoeding. Met het wetsvoorstel wordt uitvoering gegeven aan verplichtingen voortvloeiend uit het Protocol tot wijziging van het tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen. Verheugd zijn genoemde leden dat de betrokken delen van het bedrijfsleven steun geven aan het Protocol. Kern van het wetsvoorstel betreft een verhoging van de toepasselijke limiteringsbedragen alsook een vereenvoudigde procedure voor de wijziging van deze bedragen in de toekomst.

Genoemde leden zijn verheugd dat bekrachtiging van het Protocol geen extra administratieve lasten voor het bedrijfsleven meebrengt. Maar in bepaalde gevallen kunnen hogere schadevergoedingslimieten leiden tot hogere door reders te betalen schadevergoedingen. Heeft de regering aanwijzingen dat dit zal leiden tot oplopende kosten voor de verzekering van reders? Zullen hogere schadevergoedingslimieten niet leiden tot meer schadeclaims? Voorkomen moet worden dat burgers en bedrijven misbruik gaan maken van de hogere schadevergoedingslimieten.

Met belangstelling hebben de leden van de PvdA-fractie kennisgenomen van de wijziging die de implementatie van het Protocol bij het Verdrag

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), De Wit (SP), Van der Staaij (SGP), Kamp (VVD), Arib (PvdA), ondervoorzitter, De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Çörüz (CDA), Joldersma (CDA), Gerkens (SP), Van Velzen (SP), Azough (GL), Timmer (PvdA), Griffith (VVD), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Teeven (VVD), Verdonk (Verdonk), De Roon (PVV), Pechtold (D66), Heerts (PvdA), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Leijten (SP), Bouwmeester (PvdA), Van Toorenburg (CDA) en Anker (CU).

Piv. leden: Uitslag (CDA), Langkamp (SP), Van der Vlies (SGP), Weekers (VVD), Smeets (PvdA), Schinkelshoek (CDA), Jager (CDA), Jonker (CDA), Roemer (SP), Vacature (algemeen), Halsema (GL), Dijsselbloem (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), De Vries (CDA), Van Miltenburg (VVD), Zijlstra (VVD), Fritsma (PVV), Koşer Kaya (D66), Gill'ard (PvdA), Ouwehand (PvdD), Spekman (PvdA), Vacature (algemeen), Bouchibti (PvdA), Van Haersma Buma (CDA) en Slob (CU).

inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen moet bewerkstelligen. Deze leden willen nog enkele vragen voorleggen aan de regering.

Is de regering van mening dat het limietbedrag dat nu is vastgesteld, voldoende is om gedupeerden niet met een groot bedrag aan onbetaalde schadevergoeding te laten zitten? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Zou de aanpassing van dit limiteringsbedrag niet regelmatig dan eens in de 30 jaar moeten worden aangepast om zo benadeelden niet teveel te duperen omdat zij onvoldoende worden tegemoet gekomen bij het vergoeden van de schade?

Zijn, bij het tot stand komen van deze wijziging, de Nederlandse Antillen hiervan op de hoogte gesteld en zijn zij zich bewust van de aanpassing van het limiteringsbedrag?

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Zij hebben nog enige vragen en opmerkingen.

Allereerst vragen deze leden een korte beschouwing van de ratio achter de beperking van de bedragen voor aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen. Welke rechtvaardiging bestond (en bestaat er nog steeds) voor het niet betalen van volledige schadevergoeding voor bijvoorbeeld letsel van passagiers aan boord van een zeeschip, schade aan de lading of schade door vertraging bij vervoer over zee? Welke redenen zijn er voor het deels laten zitten van de benadeelde met de geleden schade? Gelden de redenen die destijds golden voor het beperken van de bedragen voor aansprakelijkheid momenteel nog steeds? Zijn de voorgestelde verhogingen van de bedragen slechts op te vatten als een aanpassing van de limieten aan deze tijd of is er ook veranderd inzicht in de rechtvaardiging van de beperking van de aansprakelijkheid? Graag ontvangen de leden van de SP-fractie een argumentatie voor de nieuwe gelimiteerde bedragen. Heeft Nederland de mogelijkheid bedragen te kiezen die afwijken van de in het protocol gestelde limiet, en zo ja, wat weerhoudt Nederland daarvan?

De leden van de SP-fractie constateren dat dit wetsvoorstel «door de meest betrokken delen van het bedrijfsleven» wordt gesteund. Maar is dit ook andere belanghebbenden gevraagd zoals verzekeraars en gedupeerden? Waren er wel enkele bezwaren uit het bedrijfsleven en zo ja, hoe luiden deze op hoofdlijnen? Zijn er bijvoorbeeld bedrijven die er toch niet zeker van zijn dat de verhoogde bedragen verzekeraar zijn? Deze leden lezen in de memorie van toelichting dat de vernieuwde bedragen 'waarschijnlijk' tegen een redelijke premie verzekeraar zijn, maar kan dat niet nader worden geverifieerd bij de verzekeraars? De nieuwe bedragen zijn nu toch immers bekend?

De leden van de SP-fractie vragen de regering toe te lichten wat de reikwijdte is van het Protocol bij dit verdrag en de voorgestelde aanpassing van de wetgeving. Voor welke soorten schade kunnen de bedragen worden beperkt? Geldt dat ook voor milieuverontreiniging? Klopt het dat verontreiniging door olie is uitgezonderd, en zo ja, waarom? Welke lessen zijn geleerd uit de recente milieurampen zoals de lozing in de Ivoorkust door de Probo Koala en de afgezonken olietanker Erika? Hoe is de schadeafhandeling destijds geregeld? Verliep dit conform dit verdrag en dekde de vergoeding de geleden schade, en zo ja, was dit afdoende dekkend om de milieuschade en volksgezondheid te herstellen?

## II ARTIKELEN

A

*Artikel 753, eerste lid, onder a*

In artikel 8:753 eerste lid sub a Burgerlijk Wetboek staat dat aansprakelijkheid voor bijzondere vergoeding niet kan worden gelimiteerd met een beroep op de limieten uit het Protocol. De leden van de CDA-fractie hebben behoefte aan een toelichting op dit punt.

B

*1. Artikel 755, eerste en tweede lid*

Met betrekking tot de eenvoudigere procedure voor het wijzigen van de gelimiteerde bedragen vragen de leden van de SP-fractie hoe de betrokkenheid van de Kamer hierbij voortaan geregeld is. Nu de limieten voortaan in het Protocol zelf aangepast kunnen worden en de bedragen zelf niet meer in de wet zijn opgenomen, ontvangen deze leden op dit punt graag een toelichting.

Ook zijn de leden van de SP-fractie benieuwd naar de wijze waarop het bedrijfsleven en andere betrokken partijen van een aanpassing van de bedragen op de hoogte zullen worden gehouden. Kunnen de belanghebbers ook eenvoudig op andere wijze (bijvoorbeeld rechtstreeks via een branchevereniging of de verzekeraars) dan slechts via kennisneming van het Tractatenblad worden geïnformeerd van deze en mogelijk toekomstige aanpassingen van de bedragen?

De voorzitter van de commissie,  
De Pater-van der Meer

De griffier voor dit verslag,  
De Gier