

Vergaderjaar 2008–2009

**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. 5**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 4 december 2008

Het wetsvoorstel past Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek aan 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 Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976 (Trb. 1997, 300). Met belangstelling nam ik kennis van de vragen en opmerkingen van de CDA-fractie, de PvdA-fractie en de SP-fractie. Ik dank de leden van de genoemde fracties voor hun bijdrage en ga graag, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in op hun vragen.

**ALGEMEEN**

**De aansprakelijkheidslimieten**

De leden van de CDA-fractie constateren dat in bepaalde gevallen hogere schadevergoedingslimieten kunnen leiden tot hogere door reders te betalen schadevergoedingen. De genoemde leden vragen of de regering aanwijzingen heeft dat dit zal leiden tot oplopende kosten voor de verzekering van reders. Gevraagd wordt of hogere schadevergoedingslimieten zullen leiden tot meer schadeclaims. Volgens de genoemde leden moet voorkomen worden dat burgers en bedrijven misbruik gaan maken van de hogere schadevergoedingslimieten.

Het is juist dat hogere aansprakelijkheidslimieten er toe kunnen leiden dat reders een hogere schadevergoeding moeten betalen. Hiervoor kunnen zij zich echter verzekeren. In de praktijk van de scheepvaart wordt dit risico in de regel ondergebracht bij zogeheten «Protection and Indemnity (P&I) Clubs», dat zijn vormen van onderlinge waarborgfondsen. Daardoor wordt het risico gelijkmatig gespreid. Doordat in de ons omringende landen ook reeds de limieten van het Protocol van 1996 zijn gaan gelden, leidt een en ander niet tot een onevenredige lastenverzwaring voor zowel reder als verzekeraar. Het Protocol van 1996 is in werking getreden op 13 mei 2004 en is onder meer reeds geratificeerd door Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Noorwegen, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden. Uit de landen die het Protocol van 1996 reeds geratificeerd hebben, zijn geen aanwijzingen gekomen dat als gevolg van het Protocol

van 1996 meer vorderingen zijn ingediend. Evenmin zijn er aanwijzingen dat burgers of bedrijven misbruik maken van de hogere limieten. Ongeacht de hoogte van de limieten geldt dat schuldeisers moeten aantonen dat zij schade hebben geleden en dat de door hen aansprakelijk gestelde persoon daarvoor aansprakelijk is.

De leden van de SP-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de vernieuwde bedragen «waarschijnlijk» tegen een redelijke premie verzekeraar zijn. Deze leden stellen de vraag of dat niet nader kan worden geverifieerd bij de verzekeraars nu de nieuwe bedragen bekend zijn. Het Protocol van 1996 is tot stand gekomen onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Aan vergaderingen van IMO nemen als observerende delegaties onder meer de representatieve internationale organisatie van reders, de International Chamber of Shipping (ICS), alsmede die van de verzekeraars, de International Group of P&I Clubs, deel. Mede dankzij de nauwe betrokkenheid van de reders en verzekeraars bij de totstandkoming van het Protocol van 1996 zijn de op grond van het Protocol van 1996 gelimiteerde aansprakelijkheidsbedragen verzekeraar gebleken in de staten die reeds partij zijn bij het Protocol van 1996. De representatieve internationale redersorganisatie ICS heeft vanwege de internationale eenduidigheid en harmonisatie IMO lidstaten opgeroepen het Protocol van 1996 te ratificeren.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering van mening is dat het limietbedrag dat nu is vastgesteld, voldoende is om gedupeerden niet met een groot bedrag aan onvergoede schade te laten zitten. Tevens vragen de genoemde leden of de aanpassing van dit limiteringsbedrag niet regelmatig dan eens in de 30 jaar zou moeten worden aangepast om zo benadeelden niet teveel te dupeeren omdat zij onvoldoende worden tegemoet gekomen bij het vergoeden van de schade.

De limitatiebedragen die uiteindelijk ter diplomatieke conferentie werden vastgesteld, zijn het resultaat van een proces van onderhandelingen dat uitmondt in compromissen. Daarbij is van groot belang dat deze bedragen in de praktijk tegen redelijke kosten verzekeraar zijn. Daarbij staan traditioneel tegenover elkaar de staten die in verband met de gewenste bescherming van handel door schepen onder hun vlag tegen excessieve claims meer belang hebben bij lagere schadevergoedingslimieten en de staten met minder schepen onder hun vlag, maar met bijvoorbeeld wel haven- of kuststaatbelangen, die derhalve meer belang hebben bij hogere schadevergoedingslimieten. Het Koninkrijk neemt in dit krachtenveld een tussenpositie in, gelet op enerzijds de belangen van de koopvaardijvloot en anderzijds de belangen van de grote havens en onder meer het feit dat het Koninkrijk een kuststaat is gelegen aan een van de drukst bevaren scheepvaartroutes van de wereld. Alles bijeen kan worden gesteld dat de nieuwe bedragen een redelijke weerspiegeling zijn van de betrokken belangen, een reële bescherming bieden tegen redelijkerwijs voorzienbare schades en geen ongerechtvaardigd zware belasting vormen voor de exploitatie van zeeschepen.

Het herzien van de limieten wordt met het Protocol van 1996 eenvoudiger door de introductie van de zogenaamde stilzwijgende amenderingsprocedure. Op de aard en wijze van deze procedure ga ik hierna nog uitgebreid in.

### **De Nederlandse Antillen en Aruba**

De leden van de PvdA-fractie stellen de vraag of bij het tot stand komen van deze wijziging, de Nederlandse Antillen hiervan op de hoogte zijn gesteld en zij zich bewust zijn van de aanpassing van het limiteringsbedrag.

Ten tijde van de totstandkoming van het Protocol van 1996 zijn zowel de Nederlandse Antillen als Aruba hiervan op de hoogte gesteld en heeft een

afvaardiging van Aruba deelgenomen aan de Koninkrijksdelegatie naar de diplomatieke conferentie in 1996.

Aan de regering van de Nederlandse Antillen en de regering van Aruba is thans gevraagd of zij medegelding wensen van het Protocol van 1996. De regering van de Nederlandse Antillen heeft laten weten dat zij medegelding wenst. De regering van Aruba beraadt zich nog over de wenselijkheid van medegelding. Teneinde het mogelijk te maken dat, zodra in de benodigde uitvoeringswetgeving zal zijn voorzien voor de Nederlandse Antillen medegelding direct tot stand wordt gebracht en, wanneer de regering van Aruba medegelding wenselijk zal achten, die medegelding direct tot stand wordt gebracht, wordt bij een spoedig in te dienen voorstel van wet de goedkeuring van het Protocol van 1996 voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

### **De ratio achter beperking van aansprakelijkheid**

De leden van de SP-fractie vragen om een korte beschouwing van de ratio achter de beperking van de bedragen voor aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen. Zij stellen de vraag welke rechtvaardiging bestond (en er nog steeds bestaat) voor het niet betalen van volledige schadevergoeding. Tevens wordt gevraagd of de voorgestelde verhogingen van de bedragen slechts op te vatten zijn als een aanpassing van de limieten aan deze tijd of dat er ook veranderd inzicht is in de rechtvaardiging van de beperking van de aansprakelijkheid. De leden van de SP-fractie vragen om een argumentatie voor de nieuwe gelimiteerde bedragen.

De aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen kan oplopen tot hoge bedragen. Het toekennen van een recht op beperking van aansprakelijkheid in het zeevervoer wordt van ouds gebaseerd op de idee dat een bepaalde maatschappelijk wenselijke activiteit als het zeevervoer niet belemmerd moet worden door het gevaar voor te zware aansprakelijkheid in geval van schade door scheepvaartincidenten. Door de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in het verleden te beperken tot de waarde van zijn schip en de verdiende vracht kon de scheepseigenaar alleen worden aangesproken in het vermogen dat hij in de scheepvaartonderneming had gestoken. De gedachte was dat de reder aan de zee niet meer mocht verliezen dan hij er aan toevertrouwde. Met verloop van tijd is de waarde van schip en vracht meer algemeen vastgesteld als een aansprakelijkheidslimiet in de vorm van een forfaitair bedrag. Een aanvullend argument voor beperking van aansprakelijkheid is gelegen in het belang dat de aansprakelijkheidsrisico's in het zeevervoer verzekeraar moeten blijven (zie ook omtrent de goedkeuring van het CLNI verdrag over de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, *Kamerstukken II*, 1994/95, 24 062, nr. 4, p. 1 en nr. 5, p. 2) (zie ook: W.L.P.A. Molengraaff, *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandse Handelsrecht*, 1920, p. 550 en R. Cleton, *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, 1998, pp. 6–9). Tot een herziening van de limieten is besloten omdat de van 1976 daterende limieten door de voortschrijdende inflatie en het in waarde stijgen van de vervoerde handelswaar in steeds meer gevallen ertoe leidden dat benadeelden met een deel van hun schade bleven zitten. De verhoging is niet gebaseerd op een veranderd inzicht in de rechtvaardiging voor het recht op beperking van aansprakelijkheid. Aansprakelijkheidslimieten en tegen redelijke kosten verkrijgbare verplichte verzekeringen zijn van groot belang om het vervoer per schip rendabel te kunnen blijven uitvoeren (zie ook de beleidsbrief Zeevaart «Verantwoord varen en een vitale vloot», die in april van dit jaar aan uw Kamer is aangeboden, *Kamerstukken II* 2007/08, 31 409, nr. 1).

## Voorbehouden bij het Protocol van 1996

De leden van de SP-fractie vragen of Nederland de mogelijkheid heeft bedragen te kiezen die afwijken van de in het protocol gestelde limiet, en zo ja, wat Nederland daarvan weerhoudt.

Het Protocol van 1996 biedt een aantal mogelijkheden om in het nationale recht af te wijken van de regels van het Protocol. Een eerste afwijkmogelijkheid biedt artikel 6 van het Protocol van 1996 ten aanzien van vorderingen uit letsel- en overlijdensschade van passagiers zoals geregeld in artikel 7 van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Londens Limitatieverdrag 1976). Artikel 6 van het Protocol van 1996 voegt een nieuw derde lid bis toe aan artikel 15 van het Londens Limitatieverdrag. Die bepaling houdt in dat partijen bij het Londens Limitatieverdrag in hun nationale wetgeving en in afwijking van het bepaalde in artikel 7 van het Londens Limitatieverdrag, bijzondere regels mogen vaststellen voor vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van schepen. Voorwaarde is wel dat de aansprakelijkheidsgrenzen die daarbij gehanteerd worden niet lager zijn dan die van artikel 7, eerste lid. De bepaling geeft staten dus de mogelijkheid om slachtoffers in die gevallen in hun nationale recht een verdergaande bescherming te bieden dan die onder het Londens Limitatieverdrag 1976 zoals gewijzigd door het Protocol van 1996. De bepaling is opgenomen op verzoek van staten wier nationale recht de mogelijkheid van beperking van aansprakelijkheid voor dood of letsel niet toestaat. Teneinde te voorkomen dat de bepaling ruimte bood voor de uitholling van het in artikel 7 bepaalde, is vastgelegd dat alleen een afwijking ten gunste van slachtoffers is toegestaan. Met het oog op het belang van uniformiteit van de limieten tussen de verdragsstaten ben ik voornemens gebruik te maken van de mogelijkheid om in het nationale recht af te wijken van de limieten voor vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers. Ik wacht hiervoor eerst de ontwikkelingen af omtrent het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002 (Verdrag van Athene 2002) en de ontwerp Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Een tweede mogelijkheid om af te wijken van het Protocol van 1996 biedt artikel 15, tweede lid, onder b. Het is toegestaan om voor schepen kleiner dan 300 ton een afwijkende nationale regeling vast te stellen. Nederland heeft hiervan bij de implementatie van het Londens Limitatieverdrag 1976 gebruik gemaakt ten aanzien van schepen die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak bestemd zijn tot het vervoer van personen (art. 8:755, tweede lid, BW). De reden hiervoor is gelegen in de wens om, door de limieten voor alle kleine passagiersschepen gelijk te stellen, alle pleziervaartuigen, of zij nu zee- of binnenschip zijn, op gelijke voet te behandelen. Onder het Protocol van 1996 blijft deze mogelijkheid van een afwijkende nationale regeling bestaan en artikel 8:755, tweede lid BW zal in dit opzicht dan ook niet worden gewijzigd. Wel zal het limiteringsbedrag dat op grond van deze bepaling is vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 27 november 1996 (Stb. 1996, 586) worden aangepast naar rato van de bedragen zoals die uit het Protocol van 1996 voortvloeien.

In de derde plaats biedt het Protocol van 1996 in artikel 18, eerste lid, de mogelijkheid om een voorbehoud te maken ten aanzien van vorderingen in verband met – kort gezegd – interventie, vlottrekken en wrakopruiming. De mogelijkheid om dit voorbehoud te maken, bestaat reeds in het Londens Limitatieverdrag 1976 en daar heeft het Koninkrijk destijds gebruik van gemaakt. Ook ten aanzien van het Protocol van 1996 zal het Koninkrijk dit voorbehoud maken. Als gevolg van het voorbehoud ten aanzien van vorderingen in verband met interventie, vlottrekken en wrakopruiming blijft de limitering van deze vorderingen beheerst door natio-

naal recht in plaats van door het Protocol van 1996. Daarover zij het volgende opgemerkt.

Naar Nederlands recht bestaat er naast het zakenfonds en het personenfonds waaruit vorderingen anders dan uit wrakopruiming worden voldaan een apart wrakkenfonds waaruit vorderingen uit wrakopruiming worden voldaan. De limieten van de aansprakelijkheid voor deze vorderingen zijn even hoog als de limieten die op grond van het Londens Limitatieverdrag 1976 zoals gewijzigd door het Protocol van 1996 gelden voor vorderingen uit zaakschade. Doordat het wrakkenfonds evenwel zelfstandig naast het zaakschade fonds fungeert, is het totaalbedrag van het wrakkenfonds exclusief beschikbaar voor vorderingen uit wrakopruiming. Door de vorderingen uit wrakopruiming niet mee te laten delen in het zakenfonds is de kans groter dat personen die zaakschade lijden anders dan in verband met wrakopruiming, hun schade vergoed zien.

### **Consultatie**

De leden van de SP-fractie constateren dat dit wetsvoorstel «door de meest betrokken delen van het bedrijfsleven» wordt gesteund. Genoemde leden vragen of dit ook andere belanghebbenden is gevraagd zoals verzekeraars en gedupeerden. Gevraagd wordt of er wel enkele bezwaren uit het bedrijfsleven waren en zo ja, hoe deze luiden op hoofdlijnen. De leden van de SP-fractie vragen zich af of er bijvoorbeeld bedrijven zijn die er toch niet zeker van zijn dat de verhoogde bedragen verzekeraar zijn. Als genoemd is het Protocol van 1996 tot stand gekomen onder auspiciën van IMO waarbinnen onder meer de internationale organisatie van reders, de ICS, alsmede die van de verzekeraars, de International Group of P&I Clubs, zijn vertegenwoordigd. Reders en verzekeraars steunen het Protocol van 1996.

Voor gedupeerden biedt het Protocol van 1996 een betere bescherming dan het Londens Limitatieverdrag 1976. Door een verhoging van de limieten wordt de kans vergroot dat gedupeerden hun schade vergoed krijgen.

### **Reikwijdte van het Protocol van 1996**

De leden van de SP-fractie vragen de regering toe te lichten wat de reikwijdte is van het Protocol en de voorgestelde aanpassing van de wetgeving. Zij vragen voor welke soorten schade de aansprakelijkheid kan worden beperkt en of dat ook voor milieuverontreiniging geldt. De leden van de SP-fractie vragen of het klopt dat verontreiniging door olie is uitgezonderd, en zo ja, waarom.

In artikel 2 van het Londens Limitatieverdrag staan de vorderingen genoemd waarop het verdrag van toepassing is. Dit artikel is letterlijk geïmplementeerd in artikel 752 van Boek 8 BW. De lijst van maritieme vorderingen waarvoor de aansprakelijkheid kan worden beperkt is ruim. Artikel 8:752, eerste lid, BW noemt:

- a. vorderingen terzake van dood of letsel, dan wel terzake van verlies van of schade aan zaken opgekomen aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met werkzaamheden ter hulpverlening, alsmede voor vorderingen terzake van schade tengevolge van een of ander;
- b. vorderingen terzake van schade ontstaan door vertraging bij het vervoer over zee van lading, reizigers of hun bagage;
- c. vorderingen terzake van andere schade ontstaan door inbreuk op enig niet op overeenkomst gegrond vermogensrecht en opgekomen in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met werkzaamheden ter hulpverlening;
- d. vorderingen terzake van het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een zee- of binnenschip dat is gezonken,

- schipbreuk heeft geleden, gestrand of verlaten is, met inbegrip van alles wat aan boord van zulk een schip is of is geweest;
- e. vorderingen terzake van het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip;
  - f. vorderingen van een persoon terzake van maatregelen genomen om schade te voorkomen of te verminderen voor welke schade de daarvoor aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid op grond van deze titel zou kunnen beperken, alsmede voor vorderingen terzake van verdere schade door zulke maatregelen geleden, één en ander echter met uitzondering van dusdanige vorderingen van deze aansprakelijke persoon zelf.

Overeenkomstig artikel 3 van het Londens Limitatieverdrag bepaalt artikel 8:753 BW dat de aansprakelijkheid niet kan worden beperkt voor:

- a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening of bijdrage in avariërgrosse;
- b. vorderingen voor schade door verontreiniging door olie, zoals deze zijn bedoeld in het op 29 november 1969 tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie of in enige kracht van wet hebbende wijziging van dat Verdrag of Protocol daarbij;
- c. vorderingen onderworpen aan enig internationaal verdrag of enige wet, die de beperking van aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt;
- d. vorderingen tegen de exploitant van een nucleair schip terzake van kernschade;
- e. vorderingen uit hoofde van arbeidsovereenkomst tegen de reder of de hulpverlener ingesteld door zijn ondergeschikten of hun rechtverkrijgenden voor zover deze vorderingen werkzaamheden betreffen in verband met het schip of de hulpverlening, al naar gelang de aansprakelijkheid van de reder of de hulpverlener voor deze vorderingen uit hoofde van de op de arbeidsovereenkomst toepasselijke wet niet of slechts tot een hoger bedrag dan op grond van deze titel het geval ware, kan worden beperkt.

Het Protocol van 1996 voegt nog een vordering toe aan de lijst van vorderingen waarvoor de aansprakelijkheid niet op grond van het Protocol van 1996 kan worden beperkt. De aansprakelijkheid voor de bijzondere vergoeding terzake van voorkoming van milieuschade ingeval van hulpverlening kan niet worden beperkt. Op de betekenis van deze bijzondere vergoeding ga ik bij de vragen over artikel 8:753, eerste lid, onder a BW nader in.

Voor de beperking van aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging gelden enkele bijzondere internationale aansprakelijkheidsregimes. Deze regimes voorzien in hogere aansprakelijkheidslimieten dan de limieten uit het Protocol van 1996 omdat het bij verontreiniging vaak om zeer grote schade gaat.

Op vorderingen voor schade door verontreiniging door olie afkomstig van olietankers (zoals de Erika, de Prestige en recentelijk de Hebei Spirit voor de kust van Zuid-Korea) zijn het Londens Limitatieverdrag 1976 en het Protocol van 1996 niet van toepassing. Voor dergelijke vorderingen gelden in Nederland speciale regels die zijn neergelegd in 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) («Aansprakelijkheidsverdrag») en 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) (Fondsverdrag) met het daarbij horende op 16 mei 2003 te Londen tot stand gekomen Protocol van 2003 bij het internationaal verdrag betreffende de instelling van een



internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1992 (Trb. 2004/196) (Aanvullend Fonds Protocol van 2003). Het Aansprakelijkheidsverdrag kanaliseert de aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door persistente olie afkomstig van olietankschepen naar de scheepseigenaar. De scheepseigenaar kan zijn aansprakelijkheid uit een incident voor alle vorderingen tezamen beperken. De limieten voor de aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade zijn aanmerkelijk hoger dan de limieten uit het Protocol van 1996. Voor een schip met tonnage van 70 000 geldt bijvoorbeeld een aansprakelijkheidslimiet van 45,5 miljoen SDR (+/- € 49,1 miljoen) voor vorderingen uit olieverontreiniging terwijl op grond van het Protocol van 1996 een limiet van 24,2 miljoen SDR (+/- € 26,1 miljoen) geldt voor andere maritieme vorderingen. De eigenaar van een olietankschip is verplicht zich te verzekeren voor het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging is beperkt. Slachtoffers van schade door verontreiniging door olie van olietankschepen kunnen nog een extra vergoeding krijgen uit oliefondsen die zijn ingesteld bij het Fondsverdrag en het Aanvullend Fonds Protocol van 2003. De maximale vergoeding op basis van het Aansprakelijkheidsverdrag, het Fondsverdrag en het Aanvullend Fonds Protocol van 2003 bedraagt gezamenlijk 750 miljoen SDR (ongeveer € 810 miljoen).

Het Aansprakelijkheidsverdrag, het Fondsverdrag en het Aanvullend Fonds Protocol van 2003 zijn toepasselijk op schade door verontreiniging door zowel olie die als lading aan boord was als olie die als brandstof (bunkerolie) aan boord was van een olietankschip. Voor de aansprakelijkheid voor schade door vervuiling door de bunkerolie van schepen anders dan olietankschepen als bedoeld in het Aansprakelijkheidsverdrag gelden nu nog de limieten van het Londens Limitatieverdrag 1976 en wanneer het Protocol van 1996 in werking is getreden, de limieten uit het Protocol van 1996. Binnenkort wordt bij uw Kamer ingediend een voorstel van wet tot goedkeuring 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). Dat verdrag voorziet in een verplichte verzekering voor schade door verontreiniging door bunkerolie waardoor de positie van slachtoffers van schade door olieverontreiniging verder wordt verbeterd.

Op 3 mei 1996 is het Internationaal Verdrag inzake de aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996 (Trb. 1997, 302) (HNS Verdrag) aangenomen. Het HNS Verdrag roept voor schade door gevaarlijke en schadelijke stoffen die worden vervoerd over zee, anders dan schade door verontreiniging door olie, een vergelijkbare regeling in het leven als het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag dat doen voor persistente olie afkomstig van olietankschepen. Ten aanzien van het HNS-Verdrag bestaat er overigens wel zorg voor wat betreft de uiteindelijke inwerking-treding. In internationaal verband vindt daarover nu nog nader overleg plaats waarbij Nederland zich er sterk voor maakt om dit verdrag spoedig in werking te laten treden. Zodra het HNS Verdrag in werking treedt, gelden de veel hogere limieten uit dit verdrag in plaats van de limieten uit het Protocol van 1996 voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen.

De leden van de SP-fractie vragen tevens welke lessen zijn geleerd uit de incidenten met de schepen Probo Koala en Erika. Verzocht wordt toe te lichten hoe de schadeafhandeling destijds was geregeld en of dit conform dit verdrag verliep. Gevraagd wordt of de vergoeding de geleden schade dekt, en zo ja, of dit afdoende dekkend is om de milieuschade en volksgezondheid te herstellen.

De schadeafhandeling na het incident met de Erika is overeenkomstig het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag verlopen. Voor schade als

gevolg van het Erika incident is op grond van het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag in totaal € 185 miljoen beschikbaar. De vorderingen die zijn erkend, anders dan de vorderingen van de Franse Staat en van het betrokken oliebedrijf, worden voor 100% vergoed. Het Erika incident heeft dus geleerd dat het bestaan van een internationaal regime voor de aansprakelijkheid en vergoeding van schade door olieverontreiniging essentieel is om de slachtoffers daarvan te ondersteunen. In de zaak van de Probo Koala gaat het om stoffen die na vervoer over zee en na vervoer over land op het vaste land van Ivoorkust zijn beland. Hierover zij opgemerkt dat het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag alleen van toepassing zijn op schade die veroorzaakt wordt door verontreiniging door olie die direct afkomstig is van zeeschepen.

## ARTIKELEN

### A

#### *Artikel 753, eerste lid, onder a (bijzondere vergoeding)*

In artikel 8:753, eerste lid, sub a BW staat dat aansprakelijkheid voor bijzondere vergoeding niet kan worden gelimiteerd met een beroep op de limieten uit het Protocol van 1996. De leden van de CDA-fractie hebben behoefte aan een toelichting op dit punt.

Op 28 april 1989 is te Londen het Internationaal Verdrag inzake hulpverlening (Trb. 1990, 109) (hierna: Hulpverleningsverdrag 1989) tot stand gekomen. Het Koninkrijk is partij bij het Hulpverleningsverdrag 1989, dat op 10 december 1998 voor Nederland in werking is getreden. Artikel 14 van het Hulpverleningsverdrag 1989 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 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. Een dergelijke bepaling ontbrak in het oude, op 23 september 1910 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende hulp en berging (Stb. 1913, 75). Aangezien artikel 3 van het Londens Limitatieverdrag regelt op welke vorderingen het Londens Limitatieverdrag *niet* van toepassing is, en de vordering wegens hulpverlening daartoe behoort, was het nodig ook deze toevoeging inzake de «bijzondere vergoeding» in deze lijst van uitzonderingen op te nemen.

Het voorgestelde artikel 8:753, eerste lid, onder a BW bewerkstelligt dat de aansprakelijkheid voor de bijzondere vergoeding *niet* kan worden gelimiteerd met een beroep op de limieten uit het Protocol van 1996. Dit dient als stimulans voor hulpverleners om bij te dragen aan het voorkomen van schade aan het milieu.

### B

#### *Artikel 755, eerste en tweede lid (wijziging van de limieten)*

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.

Artikel 8 bouwt in het Protocol van 1996 een zogenaamde stilzwijgende amenderingsprocedure in voor de limieten van het Londens Limitatie-



verdrag. Met deze procedure is het bijeenroepen van een diplomatieke conferentie uitsluitend voor een verhoging van de limieten van het Londens Limitatieverdrag niet nodig. Op die manier kan aanpassing aan de gestegen kosten en waardering van maritieme schades, geldontwaarding en andere maatschappelijke ontwikkelingen eenvoudiger en sneller plaatsvinden.

De procedure komt er – kort gezegd – op neer, dat op verzoek van een minimum aantal partijen bij het Londens Limitatieverdrag 1976 zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, een voorstel tot wijziging van de limieten door de Secretaris-Generaal van IMO aan alle leden van IMO en alle verdragsluitende Staten wordt gezonden. Ten minste zes maanden daarna wordt het voorstel besproken in de Juridische Commissie van IMO, waar het moet worden getoetst aan de in het Londens Limitatieverdrag opgenomen uitgangspunten en aangenomen met een gekwalificeerde meerderheid. Een aangenomen wijziging wordt bekendgemaakt aan alle verdragsluitende staten en geacht vervolgens te zijn aanvaard, tenzij binnen achttien maanden ten minste een vierde van de staten de wijziging afwijst. Een aldus aanvaarde wijziging treedt vervolgens achttien maanden later in werking. Door een aldus tot stand gebrachte wijziging zijn alle verdragsluitende staten gebonden, tenzij zij het Londens Limitatieverdrag ten minste zes maanden voor de inwerkingtreding opzeggen tegen het tijdstip waarop de wijziging in werking treedt. In het wetsvoorstel is opgenomen dat aanpassingen van de aansprakelijkheidsgrenzen van het Protocol van 1996, tot stand gekomen overeenkomstig artikel 8 van het Protocol van 1996, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal behoeven. Hiervoor is gekozen omdat de (snelle) procedure van artikel 8 tot gevolg kan hebben dat het Koninkrijk wordt gebonden aan een aanpassing van de limiet – strikt genomen een wijziging van het Protocol – die niet vooraf parlementair is goedgekeurd. Eenzelfde bepaling is, op dezelfde gronden, recentelijk opgenomen in de Wet van 28 april 2005 houdende goedkeuring van het op 16 mei 2003 te Londen tot stand gekomen Protocol van 2003 bij het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Stb. 2005, 285) (zie ook *Kamerstukken II*, 2003/04, 29 705, nr. 3, p. 17). Bedacht dient te worden dat het hier, gelet op de in artikel 8 neergelegde criteria voor toepassing van de bijzondere amenderingsprocedure, een regeling betreft die niet méér beoogt dan behoud van de intrinsieke waarde van het Protocol in geval van inflatie en kostenstijgingen, anders dan langs de klassieke, tijdrovende en bewerkelijke weg van een nieuwe diplomatieke conferentie en bekrachtiging door alle lidstaten van het amendement in kwestie. Het gaat hier dus uitsluitend om aanpassingen van de hoogte van de schadevergoedingslimieten binnen de grenzen van artikel 8; voor overige wijzigingen van het Protocol geldt deze bijzondere procedure niet en blijft derhalve onverlet dat goedkeuring vooraf door de Staten-Generaal daarvoor nodig is.

#### *Bekendmaking van de nieuwe limieten*

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

De wet tot aanpassing van de Boek 8 BW in verband met het Protocol van 1996 wordt gepubliceerd in het Staatsblad. Daarnaast informeert het ministerie van Verkeer en Waterstaat de betrokken brancheorganisaties

over de aanpassing van de limieten. Daarmee worden de brancheorganisaties in de gelegenheid gesteld hun leden overeenkomstig te informeren.

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