

## Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

18 april 2012

Commentaar naar aanleiding van het verzoek van de Ministeries van Infrastructuur en Milieu, van Veiligheid en Justitie en van Buitenlandse Zaken aan de NVZV om advies met betrekking tot de herziening van het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)

1. Een commissie van de NVZV heeft op 9 november 2007 al een commentaar gegeven op een destijds voorliggend voorontwerp van de CCR voor een aanvullend protocol bij de CLNI. In dat commentaar werd het belang van uitbreiding van het werkingsgebied van de CLNI tot de zogenaamde Donaulanden onderschreven. Dat belang dient naar de mening van de huidige commissie<sup>1</sup> ook leidend te zijn bij de beoordeling van het thans voorliggende ontwerp voor een herziene versie voor de CLNI.
2. In het commentaar van 9 november 2007 werd opgemerkt dat bij de toenmalige stand van het EEX-recht (thans het recht m.b.t. de EG-verordening (44/2001) ('Brussel I')<sup>2</sup>) verdedigbaar is, dat een niet op de CLNI, maar op nationaal (wettelijk) beperkingsrecht gebaseerde beslissing van een rechter van een EU-lidstaat, dat een schuldenaar gerechtigd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid, in de andere lidstaten dient te worden erkend (HvJ EG, 14 oktober 2004, S&S 2006, 97; NJ 2007, 389, 'Cornelis Simon'; HR 29 september 2006, S&S 2007, 1; NJ 2007, 393, 'Seawheel Rhine/Assi Eurolink'). Deze opmerking geldt nog steeds.
3. Tenslotte zij er op gewezen dat de CLNI, net zoals het Verdrag van Londen op grond van art. 93 Grondwet directe werking heeft.<sup>3</sup>

### *Artikel 13 lid 1 CLNI, artikel 14 lid 1 CLNI-nieuw*

4. In dit commentaar wordt gefocust op het voorstel tot wijziging van de tekst van het huidige artikel 13 lid 1, dat in de nieuwe verdragstekst wordt omgenummerd<sup>4</sup> in artikel 14 lid 1. De wijziging houdt, kort gezegd, in dat de woorden '*heeft ingediend*' in de bestaande verdragstekst worden vervangen door de woorden '*kan indienen*' in de herziene versie van het verdrag.<sup>5</sup>
5. Artikel 13 in de huidige verdragsversie luidt, voor zover hier relevant (cursiveringen zijn van de commissie):

---

<sup>1</sup> De nieuwe commissie bestaat uit: mr. T. Roos, advocaat met binnenvaartpraktijk, prof. mr. F.G.M. Smeele, hoogleraar commercial law, Erasmus Universiteit Rotterdam, mr. T. van de Valk, advocaat en voorzitter van de NVZV, mr. F. de Vries Lentsch, advocaat met zee- en binnenvaartpraktijk;

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken;

<sup>3</sup> Handelingen eerste kamer, dinsdag 29 oktober 1996, antwoord van de minister op Kamervragen;

<sup>4</sup> De omnummering is nodig in verband met de invoeging van een nieuw artikel 7 over de aansprakelijkheidsgrenzen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen;

<sup>5</sup> De commissie heeft de beschikking over een werktekst d.d. 1 maart 2012 voor het ontwerp voor de herziene versie van het CLNI;

## Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

18 april 2012

“Gronden voor niet-ontvankelijkheid

1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd (...), is het een persoon die een vordering tegen het fonds *heeft ingediend* niet toegestaan om *enig recht* met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.
2. Nadat een fonds is gevormd (...), *moet* elk schip of *moeten* andere eigendommen van een persoon ten bate van wie het fonds is gevormd, waarop binnen het rechtsgebied van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, *beslag* is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of *enige gestelde zekerheid* worden *vrijgegeven op bevel* van het Gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit van die Staat.
3. (...)

Artikel 13 lid 1 CLNI is de (vrijwel) letterlijke vertaling van art. 13 lid 1 van het Verdrag van Londen inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1976, dat als volgt luidt (cursiveringen van commissie):

“Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted (...), any person *having made* a claim against the fund shall be barred from exercising *any right* in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.”

Art. 13 lid 2 Verdrag van Londen luidt (cursiveringen van commissie):

- “2. After a limitation fund has been constituted (...), any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been *arrested* or *attached* within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, *may be released by order* of the Court or other competent authority of such State. However, such release *shall always be ordered* if the limitation fund has been constituted:
  - (a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or
  - (b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or
  - (d) in the State where the arrest is made.”

Artikel 13 lid 2 CLNI verschilt derhalve inhoudelijk van zijn evenknie in het Verdrag van Londen.

6. De tekst van artikel 13 Verdrag van Londen is een compromis tussen de belangen van de beperkingscrediteur en die van zijn schuldeisers.<sup>6</sup> A-G mr. Strikwerda schrijft in (paragraaf 18 van) zijn conclusie voor HR 29 september 2006 S&S 2007, 1; NJ 2007, 393 met noot Prof. mr. K.F. Haak, 'Seawheel Rhine/Assi Eurolink') over artikel 13 Verdrag van Londen:

“Art. 13 van het Verdrag van Londen strekt ertoe na de vorming van een beperkingsfonds het overige vermogen van de persoon door of namens wie het fonds is gevormd te vrijwaren van juridische acties van schuldeisers; de schuldeisers kunnen alleen nog rechten tegen het fonds uitoefenen.”

7. Die strekking wordt door artikel 13 Verdrag van Londen op twee verschillende manieren verwezenlijkt:

- (1) art. 13 lid 1 schrijft imperatief voor dat in de situatie waarin een beperkingsfonds is gevormd, schuldeisers, die hun vorderingen tegen het fonds hebben ingediend, geen enkel recht meer ten aanzien van andere vermogensbestanddelen van de beperkingsdebiteur dan het beperkingsfonds mogen uitoefenen; volgens Strikwerda betekent dit ook dat (in tijd) vóór de fondsvorming gelegde beslagen na de fondsvorming rechtsgevolg missen<sup>7</sup>;
- (2) art. 13 lid 2 schrijft voor dat, nadat fonds is gevormd, reeds ten laste van de beperkingsdebiteur beslagen vermogensbestanddelen voor vorderingen die tegen het fonds *kunnen* worden ingediend<sup>8</sup> of enige gestelde zekerheden, door de rechter *kunnen* worden vrijgegeven; daarbij gaat het om een *facultatieve* of *discretionaire* bevoegdheid van de rechter;
- (3) indien, nadat fonds is gevormd, echter sprake is van een van de vier situaties genoemd onder a t/m d van artikel 13 lid 2 moeten de beslagen vermogensbestanddelen of gestelde zekerheden door het gerecht worden vrijgegeven; die vrijgave/opheffing door het gerecht is dan dus wel *imperatief*.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Vergelijk ook Cleton, De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, 1998, p. 94;

<sup>7</sup> Vergelijk ook A-G Strikwerda, t.a.p., par. 18; de Hoge Raad bevestigt deze strekking van art. 13 lid 1 in rechtsoverweging 3.4.5 van zijn arrest van 29 september 2006: “Art. 13 lid 1 van het Verdrag houdt in dat het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet is toegestaan enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd. Dit betekent dat beslagen, voor of na de vorming van het beperkingsfonds, gelegd door een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend, rechtsgevolg missen. Daaruit volgt dat in zodanig geval de beslagen moeten worden opgeheven, zonder dat aan de aangezochte rechter dienaangaande enige beoordelingsvrijheid toekomt. De omstandigheid dat in dit geval het beslag rechtsgevolg ontbeert en zonder meer moet worden opgeheven, betekent ook dat het niet is toegestaan zekerheden te verlangen waartegen het beslag zal (kunnen) worden opgeheven.”

<sup>8</sup> Art. 13 lid 2 stelt derhalve niet de voorwaarde dat de betreffende schuldeisers hun vorderingen daadwerkelijk tegen het fonds hebben ingediend;

<sup>9</sup> Vergelijk ook A-G Strikwerda, t.a.p., par. 18 en 19;

8. Het imperatieve voorschrift van art. 13 lid 1 Verdrag van Londen is beperkt tot die groep van schuldeisers, die hun vorderingen *daadwerkelijk* tegen het fonds hebben ingediend, maar richt zich niet tot schuldeisers die geen vorderingen tegen het fonds hebben ingediend. Schuldeisers die hun vordering niet in het fonds hebben ingediend, kunnen onder het systeem van art. 13 lid 1 Verdrag van Londen dan nog steeds al hun rechten ('any right') uit te oefenen ten aanzien van alle vermogensbestanddelen van de debiteur. Zo kunnen de schuldeisers proberen om tot zekerheid van hun vorderingen buiten het fonds om beslag te leggen. Op die beslagleggende schuldeisers zijn echter weer wel de voorschriften van art. 13 lid 2 van toepassing: vrijgave (opheffing van beslag of teruggave van gestelde zekerheid) *kan* altijd worden bevolen, maar *moet* zelfs worden bevolen, indien aan de specifiek daarvoor gestelde voorwaarden is voldaan. Aanleiding voor onzekerheid blijft echter de tekstuele discrepantie tussen de frasen 'any right' (lid 1) en 'arrested or attached..., or any security given' (lid 2). Het is verdedigbaar dat er bepaalde rechten zijn die schuldeisers kunnen (blijven) uitoefenen die niet te brengen zijn onder de notie van beslag ('arrested or attached')<sup>10</sup>.
9. Uit de 'Travaux Préparatoires' (p. 331 e.v.)<sup>11</sup> op art. 13 blijkt dat de tekst van dit artikel op 11 november 1976 op de internationale conferentie van de IMO het voorwerp is geweest van uitgebreide beraadslagingen. Een Italiaans en een Zwitsers voorstel om het imperatieve verbod van art. 13 lid 1 enig recht uit te oefenen uit te breiden tot alle schuldeisers die hun vordering tegen het fonds *kunnen* indienen, werd verworpen.
10. Het systeem van art. 13 Verdrag van Londen is echter al in het huidige art. 13 CLNI niet overgenomen. Weliswaar is art. 13 lid 1 CLNI een letterlijke vertaling van art. 13 lid 1 Verdrag van Londen, maar art. 13 lid 2 CLNI schrijft - in tegenstelling tot art. 13 lid 2 Verdrag van Londen - voor alle omstandigheden *imperatief* voor dat, nadat fonds is gevormd, beslagen die zijn gelegd ter zake van een vordering, die tegen het fonds *kan* worden ingediend, of enig gestelde zekerheid *moet* worden vrijgegeven op bevel van het gerecht. Anders dan in art. 13 lid 2 Verdrag van Londen heeft de rechter geen discretionaire bevoegdheid. De beperking van het huidige art. 13 lid 1 CLNI, op grond waarvan het alleen schuldeisers die hun vordering in het fonds hebben ingediend niet is toegestaan zekerheid voor hun vordering

---

<sup>10</sup> Zo kan de vraag gesteld worden of de toepassing van de Wrakkenwet (vgl art. 2 lid 1 en art. 5 Wrakkenwet), kan worden gebracht onder de frase 'arrested or attached'. Vergelijk ook de bevoegdheid van de betrokken ambtenaar in de zin van de Waterwet om het voortzetten van de reis, het ondernemen van de terugtocht of het aanvangen van een nieuwe reis te beletten (art. 7.21 lid 2 Waterwet; voor schades daterend voor de inwerkingtreding van de Waterwet zie nog art. 9 Wet beheer Rijkswaterstaatswerken en art. 12c Waterstaatswet 1900; zie immers art. 2.36 Invoeringswet Waterwet). Deze wetten voorzien overigens wel in de mogelijkheid zekerheid te stellen, zodat daarmee alsnog het gevolg kan worden bereikt dat de 'gestelde zekerheid' op grond van art. 13 lid 2 moet worden vrijgegeven. Wat wrakopruiming betreft speelt de vraag in de praktijk niet omdat Nederland het voorbehoud ex art. 18 lid 1 Verdrag van Londen t.a.v. de opruimingsvordering ex art 2 lid 1 onder (d) (en (e)) heeft gemaakt.

<sup>11</sup> Official Records of the International Conference on the limitation of liability for maritime claims 1976, IMO 1983; <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Travaux%20Preparatoire%20of%20the%20LLMC%20Convention%201976%20and%20of%20the%20Protocol%20of%201996.pdf>

te zoeken, wordt dan ook als het ware opgeheven door de huidige tekst van art. 13 lid 2 CLNI.<sup>12</sup> De Memorie van Toelichting<sup>13</sup> zegt hierover:

“Dit artikel is eveneens ontleend aan het Verdrag van Londen, echter met dien verstande dat, anders dan onder dat Verdrag, artikel 13 van het CLNI-verdrag bepaalt dat, indien binnen het gebied van een verdragsstaat een fonds is gevormd, in elk geval een gelegd beslag moet worden opgeheven of een gestelde zekerheid moet worden teruggegeven, terwijl onder het Londens Verdrag deze verplichting was beperkt tot de aldaar genoemde gevallen. De overweging om in het CLNI-verdrag op dit punt verder te gaan dan in het Londens Verdrag is gegrond op het feit dat het CLNI-verdrag gesloten wordt tussen een beperkt aantal Europese staten die op het terrein van de erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken een onderlinge internationale regeling kennen, te weten het op 27 september 1968 te Brussel gesloten Verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, Trb. 1969, 101.”

Anders dan art. 13 lid 2 Verdrag van Londen bevat art. 13 lid 2 CLNI geen zinsnede ‘shall always be ordered’, zodat het gerecht onder het CLNI vrijer lijkt bij de beoordeling of beslagen of gestelde zekerheden moeten worden vrijgegeven. Gelezen de voorgaande overweging uit de Memorie van Toelichting, lijkt het echter aannemelijk dat de opstellers van art. 13 lid 2 CLNI geen andere wijziging hebben beoogd t.o.v. art. 13 lid 2 Verdrag van Londen dan dat het imperatieve voorschrift dat in het Verdrag van Londen zich slechts uitstrekt tot de genoemde gevallen (a) t/m (d), in het CLNI tot als algemene regel zou gelden.

11. Bij de goedkeuring van het CLNI heeft de Nederlandse wetgever dus onderkend, dat in het systeem van art. 13 lid 2 CLNI, in (gedeeltelijke) afwijking van het systeem van het Verdrag van Londen, gelegde beslagen of gestelde zekerheden na fondsvorming moeten worden opgeheven of teruggegeven. Als overweging daarvoor werd opgegeven, dat bij het CLNI-Verdrag, anders dan bij het Verdrag van Londen, maar een beperkt aantal Europese staten partij is, die een onderlinge internationale regeling op het terrein van erkenning van elkaars rechterlijke uitspraken kennen.<sup>14</sup>
12. Die gedachte was overigens niet nieuw, maar kan al worden teruggevonden in de Memorie van Toelichting van 1986/1987 op artikel 320e, lid 3, Rv-oud, de voorloper van het huidige 642e lid 4 Rv:

*“Artikel 320e, derde lid*

Deze bepaling geeft voor de binnenvaart een van het eerste en tweede lid afwijkende regel. Daarbij dient men te bedenken dat de zeerechtelijke regeling gebaseerd is op een wereldwijd verdrag en dat de kans bestaat dat het fonds in een verdragsstaat wordt gesteld dat ver

<sup>12</sup> Vergelijk ook Cleton, t.a.p., p. 122;

<sup>13</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 1994-1995, 24 062 nr. 3, p. 5;

<sup>14</sup> Zie ook Cleton, t.a.p., p. 122;

verwijderd is van het land waar de meeste crediteuren zich bevinden.

In artikel 5 van het Brussels Verdrag is daarom alleen in bepaalde gevallen (zie het tweede lid van dit artikel) voorgeschreven dat de rechter het bevel tot opheffing van beslagen dan wel teruggave van gegeven zekerheid moet bevelen, wanneer eenmaal door de debiteur fonds is gesteld (zie ook een overeenkomstige bepaling in artikel 13, tweede lid, van het Londense Verdrag). Voor de binnenvaart zijn deze beperkingen niet nodig, aangezien men hier slechts rekening behoeft te houden met in Nederland gestelde fondsen. Overigens bevat het in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart opgestelde ontwerpverdrag evenmin deze zeerechtelijke beperkingen, omdat dit toekomstige verdrag geen wereldwijde toepassing zal hebben maar uitsluitend zal gelden in een beperkt aantal Europese Staten.”

13. De huidige nationaal procesrechtelijke bepaling van art. 642e lid 4 Rv kent voor de binnenvaart ook een ander regiem dan voor de zeevaart. Indien aan vereisten van art. 642e lid 1 Rv is voldaan, *moet* de rechtbank de opheffing van beslagen of teruggave van zekerheden bevelen<sup>15</sup>.
14. Het voorgaande laat zich aldus samenvatten dat al naar geldend recht onder art. 13 lid 2 CLNI er een algemene plicht rust op rechters in verdragstaten om na fondsvorming de opheffing van beslagen en de teruggave van garanties ('vrijgave') te bevelen. Meer bepaald is de werkingssfeer van deze norm – anders dan het verbod in art. 13 lid 1 CLNI – niet afhankelijk van de vraag of de beslaglegger zijn vordering in het fonds heeft ingediend.
15. Dit betekent dat naar geldend recht – voor zover het beslag of gestelde zekerheden betreft – de beperking aangebracht in art. 13 lid 1 CLNI zonder nut is, want ook al is het de schuldeiser die zijn vordering niet heeft ingediend in het fonds strikt genomen niet verboden om beslag te leggen of zekerheid voor zijn vordering af te dwingen, onder art. 13 lid 2 CLNI is de bevoegde rechter in een verdragsstaat wel verplicht om opheffing/teruggave te bevelen zodat de beslagmaatregel van de schuldeiser per saldo zinloos is. Dit kan echter anders zijn waar het de uitoefening betreft van 'enig recht' dat niet te brengen zou zijn onder de notie van 'beslag', én de uitoefening van dat 'enig recht' niet al diende te worden gestaakt in ruil voor een 'gestelde zekerheid'; zie reeds hierboven onder nr. 8 en noot 10.
16. Indien er inderdaad ruimte zou zitten tussen 'enig recht' en 'beslag', is de vraag relevant of er gevallen denkbaar zijn waarbij:
  - a) Er (toch) aanleiding heeft bestaan voor iemand om een zakenfonds te stellen (anders is er immers helemaal geen sprake van beperking)

---

<sup>15</sup> De commissie bereikte geen eensluidend standpunt t.a.v. de vraag of in de huidige redactie van art. 642e leden 1 en 4 een indicatie zou zijn dat indiening van de vordering in het fonds een voorwaarde zou zijn voor de toewijsbaarheid van een vordering tot vrijgave van een beslagen schip of een gestelde zekerheid. De meesten meenden dat dit standpunt strijdig was met de geest van de onder nr. 12 aangehaalde tekst van de Memorie van Toelichting.

- b) Er (echter) geen aanleiding bestaat voor iemand om voor bepaalde vorderingen (bijv. Waterwet of Wrakkenwet) zekerheid te stellen (die immers o.g.v. art. 13 lid 2 CLNI meteen moet worden vrijgegeven).
- c) De schuldeiser (bijv. een overheid) er vervolgens belang bij heeft de vordering niet in te dienen in het fonds, omdat het alternatief (een onbeknotte vordering) beter is.

17. Daarbij moet worden aangetekend dat de 'iemand' onder a) niet dezelfde hoeft te zijn als de 'iemand' onder b. Het kan zijn dat een bevrachter onder omstandigheden overgaat tot het stellen van een zakenfonds bedoeld onder a), terwijl noch hij noch de scheepseigenaar of diens verzekeraar over willen of kunnen gaan tot het stellen van nadere zekerheid als bedoeld onder b).

Ook moet rekening gehouden worden met het feit dat onder de Waterwet slechts het verder varen van het schip kan worden belet, terwijl onder de Wrakkenwet het schip (en de lading) blootstaan aan daadwerkelijk verhaal<sup>16</sup> door de overheid.

Voorts rijst de vraag in welke gevallen er geen aanleiding bestaat voor iemand om de onder b) bedoelde zekerheid te stellen. Dat kan uiteraard zijn omdat de te verwachten restwaarde van het geborgen wrak te laag is ten opzichte van de te verwachten bergingskosten. Maar ook kan gedacht worden aan polisgeschillen tussen de scheepseigenaar en diens verzekeraar (bijv. scheepseigenaar kan geen zekerheid stellen en de verzekeraar wil het niet)<sup>17</sup>.

Ten slotte kan relevant zijn dat de onder b) bedoelde zekerheid, zekerheid moet zijn voor de totale vordering van de schuldeiser. Het is mogelijk dat de scheepseigenaar, diens verzekeraar of een andere belanghebbende geen zekerheid voor de gehele vordering kunnen of willen stellen, maar wel een hoger bedrag kunnen of willen betalen aan de schuldeiser dan de uitkering die de schuldeiser uit het zakenfonds kan verwachten.

18. Het was voor de commissie niet mogelijk om tot een werkelijk eenduidig oordeel te komen over de drie belangrijkste vragen, te weten of 1) er ruimte zit tussen de begrippen 'enig recht' en 'beslag', of 2) de uitoefening van de rechten als bedoeld onder de Waterwet en de Wrakkenwet niet toch zouden moeten worden geschaard onder het begrip 'beslag', en of 3) de gevallen genoemd in nr. 16 zich voldoende vaak zullen voordoen om het vervolgens raadzaam te achten de voorgestelde wijziging van art. 14 lid 1 nieuw CLNI af te wijzen. Een strikt tekstuele benadering doet vermoeden dat de eerste twee vragen met 'ja' moeten worden beantwoord. Anderzijds kan men zich afvragen of die strikt tekstuele benadering niet strijdig is met de door A-G Strikwerda geformuleerde strekking van art. 13; zie hierboven onder nr. 6.

De gevallen genoemd in nr. 16 kunnen zich in theorie zeker voordoen, maar of dat ook in de

---

<sup>16</sup> Waarbij de vraag nog open lijkt te staan of bij uitoefening van het verhaal eventuele zekerheidsrechten moeten worden geëerbiedigd. Vgl. HR 13 mei 1988, S&S 1988, 101, NJ 1989, 201, 'Tobias'.

<sup>17</sup> Voor een dergelijk geval, al betrof het een zeeschip: Hof 's-Gravenhage 26 febr. 2002, S&S 2002, 60 'Pionier Onegi'.

praktijk zo zal zijn, blijft eveneens een vraag waarover de inschattingen binnen de commissie uiteenlopen.

19. De commissie heeft ten slotte in overweging genomen dat het mogelijke bezwaar tegen bedoeld wijzigingsvoorstel (gedeeltelijk) zou kunnen worden ondervangen door Nederland het voorbehoud te laten maken ex art. 18 lid 1 CLNI<sup>18</sup>. Van het maken van dit voorbehoud is bij de ratificatie van het huidige CLNI echter bewust afgezien, en er is geen reden aan te nemen dat de argumenten daarvoor niet ook nu nog van kracht zijn. Zie in dat verband ook de hierna opgenomen verdere opmerkingen onder nr. 21.4.

*Verdere opmerkingen m.b.t. voorgestelde wijzigingen*

20. Pleziervaartuigen

In art. 1 lid 2 sub b van het ontwerp voor het herziene CLNI wordt het begrip 'schip', voor zover hier van belang, gedefinieerd als een '*voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikt binnenschip*'. Daarmee worden pleziervaartuigen buiten het toepassingsgebied van het CLNI geplaatst. Het huidige artikel 18 lid 1 sub d CLNI bepaalt dat de Staten een voorbehoud kunnen maken voor de toepassing van de verdragsregels op '*sportboten en pleziervaartuigen, alsmede vaartuigen, die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart*', maar deze bepaling is in het ontwerp geschrapt. Van de vier huidige verdragsstaten hebben Duitsland, Luxemburg en Zwitserland dit voorbehoud gemaakt.<sup>19</sup> In Nederland is het voor eigenaren van binnenvaartpleziervaartuigen wel mogelijk hun aansprakelijkheid te beperken, waarvan in de praktijk ook wel gebruik wordt gemaakt. In de zeevaart kunnen eigenaren van pleziervaartuigen hun aansprakelijkheid ook beperken.<sup>20</sup> Het lijkt aannemelijk dat de verzekeringsvoorwaarden van de wa-verzekeraars van binnenvaartpleziervaartuigen op de mogelijkheid van beperking van aansprakelijkheid zijn afgestemd. Indien en voor zover naar aanleiding van ratificatie of inwerkingtreding van het herziene CLNI de bestaande nationaal rechtelijke regelingen (art. 8:1060 BW e.v.) dienen te worden aangepast, dient te worden onderzocht in hoeverre de Nederlandse wetgever de mogelijkheid van beperking van aansprakelijkheid voor eigenaren van pleziervaartuigen wenst te handhaven. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen, dat eigenaren van zeegaande pleziervaartuigen ook de mogelijkheid van beperking van aansprakelijkheid hebben en er geen principiële redenen lijken te zijn om beide groepen verschillend te behandelen.

<sup>18</sup> Een dergelijk voorbehoud zou overigens alleen uitkomst kunnen bieden t.a.v. vorderingen uit de Wrakkenwet, maar niet t.a.v. de uitoefening van het recht ex art. 7.21 Waterwet. Dat recht wordt immers niet uitgeoefend i.v.m. met een vordering ex art. 2 lid 1 onder (d) of (e) CLNI, maar i.v.m. een vordering ex art. 2 lid 1 onder (a) CLNI, een vordering ten aanzien waarvan geen voorbehoud is te maken in de zin van art. 18 lid 1 CLNI.

<sup>19</sup> Cécile Tournaye in *Haftungsvorschriften für die Binnenschifffahrt*, 2008, uitgave van het IVR, p. 54 en 60;

<sup>20</sup> Zie Rechtbank Rotterdam, 10 oktober 2007, S&S 2009, 101 (Rasmus) voor een praktijkvoorbeeld;



21. Gevaarlijkstoffenfondsen

21.1 Artikel 7 van het ontwerp voor het herziene CLNI voorziet in nieuwe en separate aansprakelijkheidsgrenzen voor een schip, dat gevaarlijke stoffen vervoert voor vorderingen wegens schade die direct of indirect is veroorzaakt door de gevaarlijke aard van deze stoffen. Artikel 7 maakt daarbij, evenals artikel 6, onderscheid naar vorderingen m.b.t. dood of letsel enerzijds en alle overige vorderingen anderzijds.

De artikel 7 (gevaarlijke stoffen) grenzen worden berekend op het dubbele van de in artikel 6 (gewone aansprakelijkheidsgrenzen) berekende fondsen, maar steeds met een minimum van 10 miljoen rekeneenheden.

Het begrip 'gevaarlijke stoffen' is gedefinieerd in art. 1 lid 1 sub d Ontwerp herzien CLNI, waarvoor aansluiting is gezocht bij het ADN.

21.2 Het herziene CLNI kent aldus de volgende aansprakelijkheidsgrenzen:

- Artikel 6: algemene aansprakelijkheidsgrenzen voor ander vorderingen dan die genoemd in de artikelen 7 en 8, te onderscheiden naar vorderingen:
  - ter zake van dood of letsel enerzijds en
  - andere vorderingen anderzijds;
- Artikel 7: aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen die uit het transport van gevaarlijke stoffen voortvloeien, te onderscheiden naar vorderingen
  - ter zake van dood of letsel enerzijds en
  - andere vorderingen anderzijds;
- Artikel 8: aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen van passagiers terzake van dood of letsel.

In fondsen gedacht kunnen in theorie ter zake van eenzelfde incident derhalve tegelijkertijd 5 fondsen worden gevormd.

21.3 Het huidige CLNI kent wel de algemene (art. 6) aansprakelijkheidsgrenzen en/of fondsen en die voor vorderingen van de passagiers (huidig art. 7), maar niet de aansprakelijkheidsgrenzen of fondsen voor vorderingen ter zake het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Op grond van art. 18 lid 1 sub b van het huidige CLNI kunnen de Staten echter wel een voorbehoud maken door de toepassing van de verdragsregels geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van:

“vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen, en voor zover daarop een internationaal Verdrag of nationale wet van toepassing is die

## Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

18 april 2012

beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in dit Verdrag voorzien vaststelt.”

Alle huidige verdragsstaten hebben van dit voorbehoud gebruik gemaakt. Duitsland, Luxemburg en Zwitserland hebben de mogelijkheid van aansprakelijkheidsbeperking voor vorderingen voor dit soort schade in hun nationale wetgevingen uitgesloten.<sup>21</sup>

Voor Nederland geldt dat op grond van art. 3 van het Koninklijk Besluit van 29 november 1996, Stb. 587 de bedragen van het personen en zakenfonds worden verhoogd in de gevallen waarin de aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip ten aanzien van vorderingen, ontstaan naar aanleiding van eenzelfde voorval, berust dan wel mede berust op titel 8.11.4 van Boek 8 BW (aansprakelijkheid bij vervoer van gevaarlijke stoffen). In het Nederlandse systeem is er in die gevallen echter geen sprake van extra, separate gevaarlijke stoffen fondsen, maar worden alleen de bedragen van het door art. 8:1065 BW bedoelde personen- respectievelijk zakenfonds verhoogd.

21.4 Indien het ontwerp voor het herziene CLNI inderdaad wordt aangenomen en in werking treedt, zal het Nederlandse systeem aldus dienen te worden aangepast, dat in de gevallen van schade veroorzaakt bij het vervoer door gevaarlijke stoffen, voor beperking van aansprakelijkheid de vorming van separate gevaarlijkstoffenfondsen nodig zal zijn. Een dergelijke situatie met meerdere fondsen werd door de minister van justitie in de nota naar aanleiding van het verslag van de eerste kamer voor het wetsvoorstel 24 061 (invoeging van de titels 7 en 12 in boek 8 BW) nog als een ongewenste opeenstapeling en versnippering van fondsen gekwalificeerd. Het ware daarom te overwegen om in het ontwerp te kiezen voor een systeem, waarin – indien de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid voor schade door gevaarlijke stoffen wenst te beperken door een gevaarlijkstoffenfonds te vormen – het gevaarlijkstoffenfonds in de plaats komt het reguliere (zaken- of personen)fonds. De reguliere en de ‘gevaarlijkstoffen-’ crediteuren dienen hun vorderingen dan in het zelfde (verhoogde) fonds in te dienen.

21.5 Ten overvloede zij er nog op gewezen, dat Nederland ook gebruik heeft gemaakt van het voorbehoud van art. 19 lid 1 sub a CLNI om toepassing van de regels van het verdrag uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water. Nederland kent dan ook een separaat waterverontreinigingsfonds voor vorderingen terzake van kosten en schadevergoeding verschuldigd door waterverontreiniging (art. 1 lid 1 onder b KB van 29 november 1996, Stb. 587).

---

<sup>21</sup> Cécile Tournaye, t.a.p., p. 53 en 59;

## Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

18 april 2012

Het voorboud van art. 19 lid 1 sub a CLNI wordt in het ontwerp voor de herziene CLNI gehandhaafd, zodat de Nederlandse regeling voor het waterverontreinigingsfonds ook in stand kan blijven.

22. Verhoging limieten

De limieten worden in de herziene CLNI fors verhoogd. De commissie heeft niet onderzocht in hoeverre deze verhoging in de pas loopt met de verhoging van de aansprakelijkheidsgrenzen voor zeeschepen in het protocol van 1996 op het Verdrag van Londen 1976 ten opzicht van de aansprakelijkheidsgrenzen onder laatstgenoemd verdrag.

23. Bevoegheidsconflict met EU, Rome II

De commissie heeft zich de vraag gesteld in hoeverre de EU-lidstaten bevoegd zijn om binnen het kader van de CCR, maar buiten de EU om, een nieuw herziend verdrag m.b.t. beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart te sluiten. De commissie verwijst in dit verband naar bijgevoegd advies d.d. 20 mei 2011 van de Duitse advocaat Dr. Hartenstein aan de secretaris van het IVR, waarvan de commissie heeft begrepen dat dit advies bij de CCR en het ministerie bekend is. In dit commentaar wordt op deze vraag niet nader ingegaan.

18 april 2012

### **Bijlagen:**

1. Commentaar d.d. 9 november 2007 van NVZV;
2. werktekst d.d. 1 maart 2012 voor ontwerp herziene CLNI;
3. Handelingen eerste kamer, dinsdag 29 oktober 1996, antwoord van de minister op Kamervragen;
4. Travaux Préparatoires, Verdrag van Londen, p.319 t/m 336 ;
5. Memorie van Toelichting van 1986/1987 op artikel 320e, lid 3, Rv-oud
6. Eerste Kamer, vergaderjaar 1995-1996, 24 061, nr. 93b, nota naar aanleiding van het verslag;
7. Brief d.d. 20 mei 2011 van Dr. Hartenstein