

IVR

NEDERLANDSE VERENIGING ZEE- EN VERVOERRECHT (NVZV)

Gezamenlijk commentaar van de IVR en de NVZV op het ontwerp voor het Wetsvoorstel tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek in verband met de uitvoering van het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012, Trb. 2013, 72).

1. Een commissie van de NVZV heeft op 9 november 2007 een commentaar (bijlage 1) gegeven op een destijds voorliggend voorontwerp van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg voor een aanvullend protocol bij het CLNI 1988. In dat commentaar werd het belang van uitbreiding van het werkingsgebied van het CLNI tot de zogenaamde Donaulanden onderschreven. Op 18 april 2012 heeft een tweede commissie van NVZV een commentaar (bijlage 2) gegeven op het toen voorliggende ontwerp voor het CLNI 2012; dat commentaar is voor de beoordeling van het onderhavige wetsontwerp ook relevant. De nieuwe, inmiddels derde commissie is een gezamenlijke commissie van leden van de NVZV en de IVR¹ die het wetsvoorstel voor de uitvoeringswet voor de CLNI 2012 zoals gepubliceerd op de website internetconsultatie² heeft bestudeerd en daarop het volgende commentaar heeft.

Inleidende opmerkingen

- 2.1 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 herschikte EG-verordening (2015/2012) ('Brussel I'))³ verdedigbaar is, dat een niet op het CLNI, maar op nationaal (wettelijk) beperkingsrecht gebaseerde beslissing van een rechter van een EU-lidstaat, dat een schuldenaar gerechtigd is

¹ Deze derde gecombineerde commissie bestaat uit: prof. mr. K.F. Haak, emeritus hoogleraar handelsrecht, prof. mr. F.G.M. Smeele, hoogleraar commercial law, Erasmus Universiteit Rotterdam, mw. mr. T. K. Hacksteiner, secretaris van het IVR, mr. T. Roos, advocaat met binnenvaartpraktijk en penvoerder van de commissie, mr. J. Vogelaar jurist bij het CBRB en mr. F. de Vries Lentsch, advocaat met zee- en binnenvaartpraktijk en regelmatig optredend als vereffenaar in beperkingsprocedures; met uitzondering van prof. Smeele zijn de leden van de commissie ook lid van de Juridische Commissie van de IVR, binnen welke commissie zij het proces van de totstandkoming van het CLNI 2012 op de voet hebben gevolgd. De IVR heeft aan de onderhandelingen over de totstandkoming van het CLNI 2012 verdrag deelgenomen. Als behartiger van de gemeenschappelijke belangen van binnenvaart en verzekeraars heeft zij de uitgangspunten voor de totstandkoming van het CLNI 2012 gesteund, met name ten aanzien van de uitbreiding van het toepassingsgebied van het verdrag in het belang van de rechtszekerheid voor de betrokkenen. De IVR heeft tijdens de onderhandelingen diverse commentaren en wijzigingsvoorstellen ingediend. Deze hadden vooral betrekking op de hoogte van de aansprakelijkheidsbeperkingen en beperkingsgerechtigden onder het verdrag.

² <http://www.internetconsultatie.nl/uitvoeringswetclni2012>

³ Verordening (EU) Nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking)

tot beperking van zijn aansprakelijkheid, in de andere lidstaten dient te worden erkend.⁴

Deze opmerking geldt nog steeds.

2.2 Voorts wordt er op gewezen dat de CLNI, net zoals het Verdrag van Londen op grond van art. 93 Grondwet directe werking heeft.⁵

3. Het huidige beperkingsrecht voor de binnenvaart is in Nederland verdeeld over de volgende regelingen:

1. het CLNI 1988 (na ratificatie te vervangen door het CLNI 2012);
2. art. 8:1060 BW e.v. (afdeling 12 van boek 8 BW);
3. het Koninklijk Besluit van 29 november 1996 ter uitvoering van art. 8:1065 BW, Stb. 587⁶;
4. art. 642a Rv e.v.

Verder zijn voor de zogenaamde gevaarlijkstoffsommen en de implementatie van het CLNI 2012 van belang:

5. art. 8:1030 sub a en 8:1033 BW;
6. art. 3 van het Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging, AmvB van 15 december 1994, Stb. 1994, 888.

Op de website internetconsultatie zijn slechts de ontwerpen voor de aanpassing van de bepalingen in boek 8 BW en de memorie van toelichting daarop, maar niet de ontwerpen voor aanpassing van de hierboven onder 3 t/m 6 bedoelde regelingen gepubliceerd.

Hieronder zal bij de inhoudelijke bespreking van het wetsvoorstel worden toegelicht dat bij ratificatie van het CLNI 2012 ook de hierboven onder 3 t/m 6 bedoelde regelingen dienen te worden aangepast.⁷ Om die reden adviseert de commissie dan ook om eerst de ontwerpen daarvoor te maken en in het wetsvoorstel op te nemen, vooraleer dit het verdere wetgevingstraject in te laten gaan. Het huidige wetsvoorstel is naar de mening van de commissie nog niet voldragen.

⁴ 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'; zie hierover: Prof. mr. F.G.M. Smeele, "Recognition of foreign limitation proceedings under the European Jurisdiction and Judgments Convention" in IPRax 2006, Heft 3, p. 229 e.v.

⁵ Handelingen eerste kamer, dinsdag 29 oktober 1996, antwoord van de minister op Kamervragen; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/h-ek-19961997-118-124.pdf>

⁶ In het voorliggende ontwerp wetsvoorstel aangeduid als: "Besluit bedragen";

⁷ De commissie verwijst in dit verband ook naar het advies d.d. 18 april 2012, sub 21.4;

Naast de 'globale' limieten van het CLNI gelden afzonderlijke limieten voor het binnenvaartvervoerrecht. Voor het nationale goederenvervoer onder Nederlands recht gelden de limieten van art. 8:904 BW en voor het internationale goederenvervoer die van art. 20 CMNI. Voor het personenvervoer over de binnenwateren geldt op grond van art. 8:983 BW een limiet van € 137.000 per reiziger. Deze limiet is sinds 1991 niet gewijzigd. De Minister van Justitie heeft in de toelichting op het Besluit van 24 november 2008 tot wijziging van enkele besluiten ter uitvoering van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek in verband met verhoging van de aansprakelijkheidslimiet in het binnenlands personenvervoer (Staatsblad 2008, 505; p. 5, 6)⁸ aangegeven dat aanpassing van (onder meer) deze limiet wenselijk is, maar dat daarvan is afgezien om niet voor uit te lopen op de internationale ontwikkelingen in de zee- en binnenvaart.⁹ De rechtbank Rotterdam heeft in een vonnis d.d. 6 maart 2013 (S&S 2014/31, Mathilda; r.o. 4.8) onder verwijzing naar toelichting van de Minister op het besluit van 24 november 2008 en de ondertekening door Nederland van het CLNI 2012 overwogen dat te verwachten valt dat in de toekomst ook de limiet van art. 8:983 BW zal worden verhoogd. Binnen de commissie rees daarom de vraag of thans niet dient te worden onderzocht of het opportuun is om ook de limieten van de verschillende modaliteiten van het personenvervoer worden aan te passen.

Puntsgewijs commentaar op ontwerp voor de Memorie van toelichting

5. ad p. 1, 2^e alinea, 3^e volzin

5.1 De stelling dat op grond van het CLNI 2012 scheepseigenaren hun aansprakelijkheid kunnen beperken door een fonds te vormen is in haar algemeenheid te beperkt. Het CLNI 2012 geeft (evenals het CLNI 1988 in art. 10 en 11) twee mogelijkheden voor het invoeren van de beperking:

- (1) in art. 11 (art. 10 CLNI 1988): zonder vorming van een fonds. De debiteur kan zich dan bij wege van verweer op de beperking beroepen.
- (2) in art. 12 (art. 10, 11 CLNI 1988): door vorming van een beperkingsfonds.

⁸ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2008-505.html>

⁹ Zie ook: Haak, NJB 2009, 160 e.v.;

5.2 Nederland heeft bij de implementatie van het CLNI 1988 gebruik gemaakt van de door art. 10 lid 1 CLNI 1988 geboden mogelijkheid om in zijn nationale wetgeving te bepalen dat een aansprakelijke persoon zich slechts op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingsfonds is gesteld.¹⁰ Op grond van het interne Nederlandse recht (art. 642a Rv) dient de schuldenaar die een beroep op beperking wil doen daartoe eerst een beperkingsfonds te vormen, waarvoor een verzoekschrift bij de rechtbank ingediend en de door art. 642a Rv e.v. geregelde procedure gevolgd dient te worden.¹¹

Nederland kent niet de door art. 10 geboden mogelijkheid voor de schuldenaar om zich op de beperking te beroepen zonder dat een fonds is gevormd. In de Memorie van Toelichting op het oude art. 951a WvK, de voorloper van het huidige art. 8:1060 BW, staat dat het vereiste van fondsvorming “tot een aanzienlijk overzichtelijker procedure [leidt] dan zonder fondsvorming noodzakelijk is”. Dit standpunt kan stellig worden onderschreven voor complexe schadegevallen met een veelheid aan schuldeisers en tot de door art. 2 lid 2a CLNI 1988 en 2012 getrokken kring van beperkingsdebiteuren.¹² De vraag dient zich echter aan of het argument ook overtuigt voor eenvoudige en overzichtelijke gevallen met een of een beperkt aantal schuldeisers en beperkingsdebiteuren.

5.3 De verdragsstaten Duitsland en Zwitserland kennen wel de mogelijkheid van een beroep op beperking zonder fondsvorming. Het Duitse recht geeft de schuldenaar in §5d Absatz 3 van het Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) het recht om zich bij wijze van verweer op de beperking te beroepen, zonder dat een fonds wordt gevormd.¹³ Indien het verweer wordt gehonoreerd, volgt een veroordeling met inachtneming van de geldende limiet.¹⁴

¹⁰ Vergelijk de Memorie van Toelichting op de goedkeuringswet m.b.t. het CLNI 1988, kamerstukken 24 062, nr. 3, p. 4 onder artikel 10 en Claringbould, *Parlementaire Geschiedenis* boek 8, p. 993;

¹¹ Zie voor een omschrijving van deze procedure onder meer: Mr. H. van der Wiel, de voorfase van de beperking van aansprakelijkheid van de zeevervoerder, TVV 2004, p. 80 e.v.; de noot van Claringbould onder HR 3 november 1994 NJ 1996, 534 (Vertrouwen); Prof. mr. R. Cleton, de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, 1998, p. 131 e.v.;

¹² Vergelijk bijvoorbeeld de zaak van de Margreta (S&S 2011/33 en 2014/53), waarin het tot een aanvaring kwam tussen het met containers beladen binnenvaartschip Margreta en het zeeschip Sichem Anne, waardoor een veelvoud van schades ontstond aan de ladingen in de container, die aan vele verschillende belanghebbenden toebehoorden.

¹³ §5d lid 3 BinSchG luidt: „Die Beschränkung der Haftung kann auch ohne Errichtung eines Fonds im Wege der Einrede mit Wirkung von Ansprüchen nur gegen denjenigen, der sie erhebt, geltend gemacht werden. (...)“. Zie daarover: v. Waldstein/Holland, *Binnenschiffahrtsrecht* 2007, p. 93 e.v.;

¹⁴ v. Waldstein/Holland, t.a.p., Randnummer 63;

De Duitse rechter kan op grond van §305a ZPO¹⁵ (wet op de Zivilprozessordnung) een beroep op de beperking echter buiten beschouwing laten, indien de schuldeiser de grondslag en hoogte van ook aan de beperking onderhevige vorderingen van derden betwist.¹⁶

Volgens art. 60 Absatz 2 van het Zwitserse Seeschiffahrtsgesetz kan de schuldenaar zich ook op de beperking beroepen zonder dat een fonds is gevormd, maar heeft hij dan niet de aan de vorming van een fonds verbonden voordelen.¹⁷

De ervaring binnen de Juridische Commissie van de IVR is dat in Duitsland aanmerkelijk minder beperkingsprocedures op basis van gestelde beperkingsfondsen worden gevoerd dan in Nederland. In Zwitserland zijn dergelijke procedures, ondanks de daarvoor in de wetgeving geboden mogelijkheid, tot op heden nog niet gevoerd.

¹⁵ § 305a ZPO heeft als opschrift „Urteil unter Vorbehalt seerechtlich beschränkter Haftung“ en luidt:

(1) Unterliegt der in der Klage geltend gemachte Anspruch der Haftungsbeschränkung nach § 611 Absatz 1 oder 3, §§ 612 bis 616 des Handelsgesetzbuchs und macht der Beklagte geltend, dass

1. aus demselben Ereignis weitere Ansprüche, für die er die Haftung beschränken kann, entstanden sind und
2. die Summe der Ansprüche die Haftungshöchstbeträge übersteigt, die für diese Ansprüche in Artikel 6 oder 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1 des Handelsgesetzbuchs) oder in den §§ 612, 613 oder 615 des Handelsgesetzbuchs bestimmt sind,

so kann das Gericht das Recht auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt lassen, wenn die Erledigung des Rechtsstreits wegen Ungewissheit über Grund oder Betrag der weiteren Ansprüche nach der freien Überzeugung des Gerichts nicht unwesentlich erschwert wäre. Das Gleiche gilt, wenn der in der Klage geltend gemachte Anspruch der Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 bis 5m des Binnenschiffahrtsgesetzes unterliegt und der Beklagte geltend macht, dass aus demselben Ereignis weitere Ansprüche entstanden sind, für die er die Haftung beschränken kann und die in ihrer Summe die für sie in den §§ 5e bis 5k des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmten Haftungshöchstbeträge übersteigen.

(2) Lässt das Gericht das Recht auf Beschränkung der Haftung unberücksichtigt, so ergeht das Urteil

1. im Falle des Absatzes 1 Satz 1 unter dem Vorbehalt, dass der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird,
2. im Falle des Absatzes 1 Satz 2 unter dem Vorbehalt, dass der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach § 5d des Binnenschiffahrtsgesetzes errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.

¹⁶ v. Waldstein/Holland, t.a.p. Randnummer 69;

¹⁷ Art. 60 Absatz 2 SSchV luidt: „Der Reeder kann sich auf die gesetzliche Haftungsbeschränkung gegenüber einer Forderung eines Gläubigers auch ausserhalb dieses Verfahrens berufen, wobei er jedoch der besonderen, an die Errichtung der Haftungsfonds geknüpften Vorteile nicht teilhaftig wird.“ Overigens is in Zwitserland tot op heden geen beperkingsprocedure gevoerd.

5.4 De in vergelijking met Nederland mindere belangstelling in Duitsland en Zwitserland voor beperkingsprocedure op basis van fondsvorming laat zich mogelijk verklaren doordat in die landen wel de mogelijkheid bestaat om een beroep op de beperking bij wege van verweer te doen. De vraag stelt zich of van de huidige gelegenheid gebruik dient te worden gemaakt om te onderzoeken of het wenselijk is dat ook de Nederlandse wet voorziet in de mogelijkheid van een beroep op beperking bij wege van verweer conform art. 11 CLNI 2012, zonder dat daarvoor een fonds behoeft te worden gevormd. Een argument voor invoering van deze mogelijkheid is dat de huidige Nederlandse beperkingsprocedure (met de verplichte fondsvorming en benoeming van een rechter-commissaris en een vereffenaar) nodeloos kostbaar en omslachtig is in de gevallen waarin er slechts een schuldeiser is met een vordering die de toepasselijke beperkingslimieten overschrijdt. In die situatie is niet duidelijk waarom de beperkingsdebiteur niet kan volstaan met een beroep op de toepasselijke limiet bij wege van verweer tegen de vordering van de schuldeiser.¹⁸

Voorbeeld 1: een eenvoudige aanvaring tussen de schepen A en B met over en weer slechts cascoschades. De eigenaren dagvaarden elkaar tot betaling van schadevergoeding. In de procedure over de schuldvraag blijkt schip A als enige schuld te hebben en derhalve volledig aansprakelijk te zijn voor de schade van schip B, die de aansprakelijkheidslimiet van A echter verre overschrijdt. In het huidige Nederlandse systeem, kan A zich in de dagvaardingsprocedure niet op de beperkingslimiet beroepen, maar zal – indien B in der minne niet bereid is tot afrekening op basis van de limiet – gedwongen zijn een verzoekschrift tot oprichting van een zakenfonds in te dienen met alle kosten en vertraging van dien. Daar is dan geen redelijk belang mee gediend.

Voorbeeld 2: als onder 1, maar nu zijn er meerdere crediteuren, zoals bijvoorbeeld de eigenaren van de ladingen van beide schepen die ook schade hebben opgelopen. De vorderingen van deze schuldeisers staan vast en worden door A en B erkend. A rekent met hen af naar evenredigheid van de bedragen van hun vorderingen in de aansprakelijkheidslimiet van A voor zaakschades (het bedrag van het fictieve, niet gevormde zakenfonds). In de dagvaardingsprocedure van B tegen A kan de rechter dan eenvoudig zelf uitrekenen en vaststellen tot welk restant bedrag de vordering van B dient te worden toegewezen, zonder dat daarvoor een separate beperkingsprocedure met een fonds voor nodig is.

¹⁸ Vergelijk ook het commentaar van v. Waldstein/Holland, t.a.p. p. 93, Randnummer 63: “Durch die Möglichkeit der Einrederhebung soll einem Bedürfnis der Praxis entsprochen werden, wonach häufig auch die Gläubiger kein Interesse an der Durchführung eines komplizierten und aufwendigen Verteilungsverfahrens haben, sondern vielmehr eine rasche Verurteilung, wenn auch unter Berücksichtigung der Haftungsbeschränkung wünschen.“

Een andere variant is dat A zich ten opzichte van de ladingcrediteuren niet van het recht op beperking gebruik wenst te maken, in welk geval de vordering van B tot het bedrag van de volledige limiet kan worden toegewezen.

Voorbeeld 3: als onder 1 en 2, maar thans bestaat dispuut over de gegrondheid en hoogte van de vorderingen van de lading, terwijl de bevrachters van de schepen tegenover de ladingcrediteuren ook een beroep willen doen op de beperking. In deze complexe situatie geldt het hierboven onder 5.2 gememoreerde argument in de Memorie van Toelichting op art. 951a WvK dat fondsvorming “tot een aanzienlijk overzichtelijker procedure [leidt] dan zonder fondsvorming noodzakelijk is”. In het Duitse systeem zal de rechter dan op de voet van het bepaalde in § 305a ZPO het beroep op beperking buiten beschouwing kunnen laten, onverminderd het recht van de debiteur om daarvoor alsnog een fondsprocedure te beginnen.

6. ad p. 1, onderaan, laatste volzin

De term “vervoerder” is in dit verband niet juist. In het systeem en de terminologie van het CLNI 2012 (en 1988) kunnen de scheepseigenaren en hulpverleners hun aansprakelijkheid beperken. De scheepseigenaren kunnen vervoerders zijn, maar noodzakelijk is dat niet.

7. ad p. 2, bovenaan

De “het slachtoffer” wordt in het juridische spraakgebruik doorgaans gereserveerd voor gevallen van letselschade, terwijl het CLNI ook betrekking heeft op zaakschades. Beter ware daarom meer neutrale termen als “schuldeiser”, “schadelijgende partij” of “gelaedeerde” te hanteren.

8. p. 2, 2 alinea, eerste zin

Het besluit tot herziening van het CLNI 1988 is niet genomen door het Comité Binnenvaartrecht binnen de Centrale Commissie van de Rijnvaart in Straatsburg, maar door de Verdragsstaten bij het CLNI 1988.¹⁹

9. p. 3, 2^e alinea, 3^e zin (5e regel)

Tekstvoorstel: Gewijzigd ten opzichte van het CLNI 1988 is dat onder de definitie van "schip" in het CLNI 1988 ook sportboten (...) vallen.

¹⁹ Zie Hacksteiner, de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, in *Verbindend Recht, Liber Amicorum K.F. Haak-bundel*, Kluwer 2012, p. 262 en TVR 2013, p. 10 e.v.

10. p. 3, 2^e alinea, twee na laatste zin (regel 8 t/m 10)

Tekstvoorstel: *Wel geeft art. 18 lid 1 sub d van het CLNI 1988 de verdragsstaten de mogelijkheid zich het recht voor te behouden de toepassing van de regels van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van sportboten en pleziervaartuigen en vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart.*

11. p. 3, 2^e alinea, laatste zin

Tekstvoorstel om het woord 'destijds' te schrappen.

12. p. 3, 3^e alinea, laatste zin; niet voor de bedrijfsmatig scheepvaart gebruikte schepen

- 12.1 De commissie onderkent dat in art. 8:1060 lid 4 BW het begrip "binnenschip" ruimer wordt gedefinieerd dan het begrip "schip" in art. 1 lid 2 sub b CLNI 2012, doordat de beperking in het CLNI 2012 dat het moet gaan om "een voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikt binnenschip" geen onderdeel van de definitie in art. 8:1060 lid 4 BW uitmaakt. Op grond daarvan zou inderdaad kunnen worden geconcludeerd dat naar Nederlands recht de eigenaar van een binnenschip zijn aansprakelijkheid kan beperken, ongeacht of het schip wel of niet voor de bedrijfsmatige scheepvaart wordt gebruikt. Daar staat tegenover dat het CLNI 2012 rechtstreekse werking in Nederland heeft²⁰ en de artt. 8:1060 BW e.v. (oud en nieuw) de implementatie van het Verdrag (1988 en 2012) in de Nederlandse wet vormen Binnen de commissie rees daarom de vraag of de rechter art. 8:1060 BW op grond van de directe werking van het CLNI verdragsconform zal toepassen en daarbij voor de invulling van het begrip "binnenschip" toch zal kunnen of moeten terugvallen op de definitie daarvan in art. 1 lid 2 sub b CLNI 2012 met als gevolg dat de eigenaar van het niet voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikte binnenschip toch niet kan beperken. Indien de wetgever het bestaande recht van deze eigenaren op beperking wil eerbiedigen, dient dat naar de mening van de commissie duidelijker in de wettekst tot uitdrukking wordt gebracht bijvoorbeeld door aan de definitie van art. art. 8:1060 lid 4 BW-nieuw toe te voegen: "en ongeacht of zij wel of niet voor de bedrijfsmatige scheepvaart worden gebruikt"

²⁰ Zie hierboven onder 2.2;

12.2 Voor handhaving van het thans naar intern Nederlands recht bestaande recht voor eigenaren van binnenvaartpleziervaartuigen bestaande recht tot beperking van hun aansprakelijkheid kunnen twee argumenten worden aangevoerd: (a) voor zeepleziervaartuigen bestaat dit recht ook en (b) het onderscheid tussen beroeps- en pleziervaart is niet altijd duidelijk te maken. Ter toelichting diene het volgende.

Ad a: Het Londens Beperkingsverdrag 1976 zoals aangepast bij het Protocol van 1996 geeft de eigenaren van zeeschepen het recht hun aansprakelijkheid te beperken, zonder dat daaraan als voorwaarde wordt gesteld dat het schip voor de bedrijfsmatige scheepvaart wordt gebruikt.²¹ Nederland heeft speciaal voor de zeepleziervaart gebruik gemaakt van de door art. 15 lid 2 sub b Verdrag van Londen geboden mogelijkheid om voor zeeschepen kleiner dan 300 ton een lagere limiet voor het zakenfonds vast te stellen²² Deze minimumlimiet is thans SDR 100.000²³ en is gelijk aan het huidige minimumbedrag voor het zakenfonds in de binnenvaart.²⁴ Volgens de memorie van toelichting²⁵ wordt met deze gelijkstelling bereikt “dat alle pleziervaartuigen, ongeacht of zij zee- of binnenschip zijn, althans voor de beperking van aansprakelijkheid voor zaakschade gelijk worden behandeld.” Kennelijk achtte de wetgever de gelijke behandeling van pleziervaart in de zee- en binnenvaart indertijd van belang. Inderdaad valt niet goed in te zien waarom bijvoorbeeld bij een aanvaring tussen een zeevaartpleziervaartuig en een binnenvaartpleziervaartuig de eigenaar van eerstgenoemd schip wel, maar die van het binnenschip niet zou kunnen beperken. Verder zij er op gewezen dat in de praktijk ook het onderscheid tussen zee- en binnenschepen niet altijd goed is te maken.

²¹ art. 1 Londens Beperkingsverdrag 1976, art. 8:750 BW; vergelijk ook het 2^e advies d.d. 19 april 2012, sub 20;

²² art. 8:755 lid 2 BW;

²³ uitvoeringsbesluit 27 november 1996, Staatsblad 1996, 586; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-1996-586.html>; overigens is dit uitvoeringsbesluit nog gebaseerd op de vorige tekst van art. 8:755 lid 2 BW en nog niet aangepast aan de nieuwe tekst zoals deze per 1 januari 2011 in werking is getreden. Gelet op de oude tekst van art. 8:755 lid 2 BW is duidelijk dat het uitvoeringsbesluit beoogt om het bedrag van het *zakenfonds* voor zeeschepen kleiner dan of gelijk aan 300 ton op SDR 100.000 te stellen (gelijk aan de binnenvaart). In combinatie met het nieuwe art. 8:755 lid 2 BW kan het (nog niet aangepaste of vervangen) uitvoeringsbesluit echter zodanig worden uitgelegd, dat het bedrag van het *wrakkenfonds* voor zulke zeeschepen SDR 100.000 bedraagt, hetgeen evident niet de bedoeling is althans was. Daarom stelt de commissie voor dat het huidige wetsvoorstel ook in aanpassing of vervanging van het uitvoeringsbesluit zal voorzien, zodanig dat het bedrag van het zakenfonds van zeeschepen kleiner dan of gelijk aan 300 ton weer gelijk wordt getrokken met het minimum zakenfonds voor de binnenvaart (volgens het CLNI 2012).

²⁴ Art. 1 lid 3 Besluit van 29 november 1996 ter uitvoering van art. 8:1065 BW, Staatsblad 1996, 587; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-1996-587.pdf>

²⁵ Claringbould, Parlementaire Geschiedenis, boek 8, p. 668 bovenaan; zie ook De Vries, Tekst en Commentaar 2013, aantekening 6 op art. 7:755 BW;

Het Londens Beperkingsverdrag is van toepassing op “seagoing vessel” zonder dat dit begrip wordt gedefinieerd. De Travaux Préparatoires zeggen daarover²⁶:

“The Draft, like the 1957 Convention, does not define the term “sea-going ship”. The dividing line between such a ship and an “inland navigation vessel” (subject to the Geneva Limitation Convention of 1973) must be drawn in accordance with traditional criteria.”

Het CLNI 1988 en 2012 zijn van toepassing op binnenschepen, maar geven niet aan wanneer een schip kwalificeert als een binnenschip dan wel een zeeschip.

Rechtbank Rotterdam 21 juni 2012, S&S 2012/111 is een voorbeeld van een geval waarin een pleziervaartuig, met betrekking waartoe de eigenaar een verzoek ex art. 642a Rv tot beperking van zijn aansprakelijkheid had ingediend, als zeeschip werd gekwalificeerd, ook al zou het schip feitelijk uitsluitend als binnenschip zijn gebruikt en verzekerd.

Ad b: De door art. 18 lid 1 sub d CLNI 1988 en art. 1 lid 2 sub b CLNI 2012 gehanteerde begrippen “bedrijfsmatige scheepvaart” kunnen ook aanleiding geven tot afbakeningsgeschillen. In de praktijk zullen pleziervaartuigen door de eigenaren daarvan voor zowel particuliere recreatieve doeleinden als voor bedrijfsmatige doeleinden (zoals verhuur of recreatieve vaart tegen betaling) worden gebruikt, terwijl ook mengvormen denkbaar zijn.²⁷

Een tegenargument tegen handhaving van de nationaalrechtelijke mogelijkheid van handhaving van het recht van eigenaren van niet voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikte binnenschepen op beperking van hun aansprakelijkheid, is dat dit afbreuk zou doen aan de uniformerende werking van het CLNI 2012. Denkbaar is een casus waarin een Nederlands binnenvaartpleziervaartuig in Duitsland schade toebrengt aan een brug of sluis. Aangezien het om een pleziervaartuig gaat zal de eigenaar zijn aansprakelijkheid in Duitsland niet kunnen beperken. Indien de eigenaar dan in Nederland op grond van het interne Nederlandse recht zijn aansprakelijkheid wel zal kunnen beperken, zal een daartoe strekkende beslissing van de bevoegde Nederlandse rechter onder de vigeur van de Brussel I

²⁶

www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Travaux%20Preparatoirese%20of%20the%20LLMC%20Convention%201976%20and%20of%20the%20Protocol%20of%201996.pdf

²⁷ Vergelijk ook de wetgever in Claringbould, Parlementaire Geschiedenis, boek 8, p. 668: “Doordat onder de bedoelde categorie ook schepen worden begrepen die niet als pleziervaartuig zijn aan te merken, behoefde niet het moeilijk te omschrijven onderscheid te worden gemaakt tussen beroepsvaart en pleziervaart.”

Verordening in Duitsland moeten worden erkend.²⁸ De vraag rijst dan of dit resultaat niet op gespannen voet met de uitgangspunten van het CLNI 2012 komt te staan, waaraan Nederland zich in de onderhandelingen die tot de totstandkoming van het verdrag hebben geleid tegenover de andere verdragsstaten heeft gecommitteerd.

Overigens is een spiegelbeeldige situatie ook mogelijk, namelijk dat de eigenaar van een Duits recreatievaartuig zijn aansprakelijkheid voor een schade in Nederland ook zal kunnen beperken, indien en voor zover het interne Nederlandse recht daarvoor de mogelijkheid geeft.

13. p. 6, 1^e alinea, 11^e regel

Aangezien “Besluit Bedragen”, voor zover deze commissie bekend, een in het jargon nieuwe aanduiding voor het Besluit van 29 november 1996 ter uitvoering van art. 8:1065 BW, Staatsblad 1996, 587 is, stelt de commissie voor de vindplaats ten minste een keer te vermelden.

14. p. 6, 1^e alinea, 11^e en 12^e regel

Deze zin (Artikel 3 van ... t/m ... gevaarlijke stoffen.) geeft de inhoud en strekking van art. 3 Besluit Bedragen onvolledig weer. Art. 2 Besluit Bedragen bepaalt dat in de gevallen waarin de aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip t.a.v. vorderingen, ontstaan n.a.v. eenzelfde voorval berust dan wel mede berust op titel 8.11.4 BW (i.e. risicoaansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stof aan boord van het schip, ook al is er geen sprake van vervoer) de bedragen van de in art. 8:1065 BW genoemde fondsen worden verhoogd. Op grond van de huidige regeling behoeven er dan geen separate gevaarlijkstoffsomfondsen te worden gevormd, maar worden de reguliere fondsen verhoogd.²⁹ Die verhoogde reguliere fondsen strekken dan tot de beperking van de aansprakelijkheid van de beperkingsdebiteur voor zowel niet als wel door de gevaarlijke stof veroorzaakte schade. Onder art. 7 CLNI 2012 gelden echter voor vorderingen tot vergoeding van schade die door de gevaarlijkheid van de vervoerde stof is veroorzaakt aparte aansprakelijkheidsgrenzen, waarvoor dan aparte fondsen dienen te worden gevormd.

²⁸ Zie hierboven onder 2.1;

²⁹ Zie ook de Nota van de Ministers naar aanleiding van het Verslag van vaste commissie van Justitie ten behoeve van de goedkeuring van het CLNI 1988, kamerstukken 24 062, nr. 5, p. 3 onderaan, p. 4 bovenaan en de Memorie van Toelichting op het Besluit Bedragen in Staatsblad 1996, 587.

<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vi3aftx0phkw>

Derhalve zal de Nederlandse uitvoeringswetgeving zodanig aan het CLNI 2012 moeten worden aangepast, dat voor beperking van de aansprakelijkheid voor vorderingen tot vergoeding van schade die is veroorzaakt door of bij het vervoer van gevaarlijke stoffen toch nog separate fondsen dienen te worden opgericht.³⁰ In het concept wetsvoorstel en de concept memorie van toelichting wordt dan ook ten onrechte verondersteld dat daarvoor geen aparte uitvoeringswetgeving nodig is.

15. p. 6, 1^e alinea, 13^e en 14^e regel

15.1 De stelling dat in het Besluit Bedragen de aansprakelijkheidsgrenzen voor gevaarlijke stoffen tweemaal zo hoog zijn als de algemene aansprakelijkheidsgrenzen van het CLNI 1988 is in haar algemeenheid onjuist. Voor het personenfonds geldt inderdaad, dat bij schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen sprake is van een verdubbeling (200 → 400 SDR per m³ en 700 → 1400 SDR per kw). Voor het zakenfonds is echter sprake van meer dan een verdubbeling (motorschepen: 100 → 300 SDR per m³ en van 350 → 1000 SDR per kw; duwboten: van 350 → 1000 SDR per kw en voor duwbakken van 50 → 150 SDR per m³; andere schepen: van de helft van de werkelijke waarde naar 1,5 maal de werkelijke waarde.)³¹

15.2 Art. 1 lid 1 sub b Besluit Bedragen bepaalt dat het waterverontreinigingsfonds gelijk is aan het personenfonds. Naar de letter houdt dit in dat in een geval waarin de eigenaar van een binnenschip op grond van titel 8.11.4 (gevaarlijke stoffen aan boord van een binnenschip) van het Burgerlijk Wetboek risicoaansprakelijk is voor zowel een personenschade als schade door verontreiniging van het water met de gevaarlijke stof, hij voor de beperking van zijn aansprakelijkheid voor de waterverontreiniging een gevaarlijkstoffewaterverontreinigingsfonds dient te vormen dat gelijk is aan het gevaarlijkstoffepersonenfonds. Indien echter naast de vervuiling van het water met de gevaarlijke stof, geen sprake is van een door de gevaarlijkheid van de stof veroorzaakte personenschade, zal sprake zijn van een normaal personenschadefonds, waaraan dan ook het waterverontreinigingsfonds gelijk is. Nu uit de memorie van toelichting op het Besluit Bedragen niet blijkt dat dit de bedoeling van de wetgever is geweest, is de hierboven bedoelde letterlijk toepassing van art. 1 lid 1 sub b Besluit Bedragen kennelijk in strijd met de

³⁰ Vergelijk ook het 2^e advies d.d. 18 april 2012, sub nr. 21.4;

³¹ Zo ook Brans en Langbroek, aansprakelijkheid voor milieuverontreiniging door binnenschepen, TVR 2014, p. 16 e.v., onder nr. 5; <http://www.pelsrijcken.eu/over-ons/nieuws/aansprakelijkheid-milieuverontreiniging-binnenvaartschepen/>

bedoeling en strekking van dit Besluit³², zodat de commissie in overweging geeft de redactie van het Besluit bedragen op dit punt te aan te passen.

15.3. Bij de behandeling van de uitvoeringswetgeving van de CLNI 1988 is indertijd door de minister aangegeven dat gewaakt moet worden voor een versnippering of opeenstapeling van fondsen³³; om die reden kent de binnenvaart ook geen apart wrakkenfonds.³⁴ Nu ingevolge art. 7 CLNI 2012 alsnog moet worden voorzien in de mogelijkheid van extra fondsen (gevaarlijkstoffenfondsen) ten bedrage van minimaal 10 miljoen rekeneenheden³⁵ dient opnieuw te worden bezien of er dan nog ruimte is voor een separaat waterverontreinigingsfonds.³⁶

16. p. 7, artikel 12

16.1 Verwezen wordt naar hetgeen hierboven onder nr. 5 al is opgemerkt over de mogelijkheid of wenselijkheid van beperking zonder fondsvorming in eenvoudige gevallen.

16.2 Voor zover de leden van de commissie bekend is art. 10 lid 3 CLNI 1988 niet in het CLNI 2012 overgenomen, aangezien dergelijke bepalingen na het inwerkingtreden van de Rome II VO (864/2007) in strijd zouden zijn met Europees recht.

17. p. 8, artikel 14

17.1 Anders dan in het ontwerp wetsvoorstel wordt gesteld is de tekst van art. 14 lid 1 CLNI 2012 wel degelijk gewijzigd t.o.v. de tekst van art. 13 lid 1 CLNI 1988. Deze wijziging vormde het onderwerp van het hierboven onder nr. 1 al genoemde commentaar d.d. 18 april 2012 van de 2^e commissie van de NVZV, naar de inhoud waarvan wordt verwezen. Het staat thans buiten twijfel dat oprichting van een fonds de beperkingsdebiteur vrijwaart van beslagmaatregelen tegen zijn schip of vermogensbestanddelen.

³² Brans en Langbroek, t.a.p., lijken er ook vanuit te gaan dat het "Besluit Bedragen" niet in een gevaarlijkstoffenvaerontreinigingsfonds voorziet.

³³ Kamerstukken 24 061, EK 1995-1996 nr 93b, nota van de Minister van Justitie naar aanleiding van het verslag; Zie ook de Nota van de Ministers naar aanleiding van het Verslag van vaste commissie van Justitie ten behoeve van de goedkeuring van het CLNI 1988, kamerstukken 24 062, nr. 5, p. 3 onderaan,

³⁴ Cleton, t.a.p., p. 112, Claringbould, Parlementaire Geschiedenis boek 8 BW, p. 1000 en p. 1007;

³⁵ Art. 7 CLNI 2012;

³⁶ Vergelijk het 2^e advies d.d. 18 april 2012, sub

- 17.2 Art. 642e lid 4 Rv. bepaalt dat wanneer aan de in lid 1 van dat artikel bedoelde voorwaarden is voldaan de rechtbank de opheffing van beslagen en teruggave van garanties beveelt. Die voorwaarden behelzen, voor zover hier van belang, onder meer dat geen van de schuldeisers het recht op beperking heeft betwist. Die voorwaarde komt echter in strijd met art. 14 lid 1 en 2 CLNI 2012, zodat art. 642 lid 4 Rv in dat opzicht aanpassing behoeft.³⁷ Nu het wetsvoorstel daar niet in voorziet, behoeft het naar de mening van de commissie aanpassing.
- 17.3 Wat de reden voor de schrapping van art. 14 CLNI 1988 betreft is hetgeen hierboven onder nr. 16.2 is opgemerkt van overeenkomstige toepassing.
18. p. 10, 2^e alinea: het voorbehoud voor waterverontreiniging
Verwezen wordt naar hetgeen hierboven onder nr. 15.3 al is opgemerkt over de ongewenstheid van opeenstapeling of versnippering van fondsen. De vraag doet zich stellen in hoeverre naast de door het CLNI 2012 geïntroduceerde separate gevaarlijkstoffenfondsen ten bedrage van minimaal 10 miljoen rekeneenheden nog behoefte aan of ruimte voor een nationaal waterverontreinigingsfonds is.
19. p. 10, Artikel I, onderdeel A art. 8:1060 BW
- 19.1 Het ontwerp wetsvoorstel laat de belangrijkste wijziging in art. 1, lid 2, onderdeel a CLNI 2012 onvermeld, namelijk dat achter “bevrachter” als beperkende bijstelling is toegevoegd: “aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking is gesteld.” Afgaande op de notulen van de CCR³⁸ was het de bedoeling van verschillende delegaties (België, Duitsland en Zwitserland) dat alleen de rompbevrachter als bevrachter kwalificeert. Indien dat zo is, dan is dat een streep door de Nederlandse rechtspraak, waarin het begrip bevrachter ruim wordt uitgelegd.³⁹ Voor de praktijk is dit een majeur punt, nu het meer regel dan uitzondering is dat elkaar in transportketen opvolgende (onder)reisbevrachters “meeliften” op een door de verzekeraar van de eigenaar van het schip gesteld fonds.

³⁷ Voor het zeerecht ligt dat mogelijk anders, vergelijk Rechtbank Rotterdam 26 oktober 2011, S&S 2012/28 (Kevin S), r.o. 3.12 en Rechtbank Rotterdam 8 december 2008, S&S 2011/64 (Riad/Wisdom);

³⁸ http://www.ccr-zkr.org/files/clni/TravauxPreparatoires/clni_conf12_14m_final.pdf

³⁹ Rechtbank Rotterdam 22 september 2010, S&S 2011/33 (Margreta), Hof Den Haag 28 april 2011, S&S 2014/53 (Margreta), Hof Den Haag 30 augustus 2011, S&S 2012/61 (Calypso en Confiance); Overigens wordt ook in Duitsland het begrip “charterer” ruim uitgelegd; vergelijk v. Waldstein/Holland, t.a.p. Randnummer 3 op § 5c BinSchG en OLG Stuttgart Urteil d.d. 1 juli 2009, 3 U 248/08, onder nr. 64 en 65, <http://openjur.de/u/351460.html>; vergelijk ook de Engelse uitspraak d.d. 5 november en 9 december 2008 van de Mr Justice Teare (Queen’s Bench Division, Admiralty Court) in de zaak van de Napoli, waarin een slotcharterer als tot beperking gerechtigde charterer onder het LLMC (Lloyd’s Laq Reports 2009, 246 e.v.)

- 19.2 De commissie kan de stelling in het ontwerp dat de term “exploitant” een veel voorkomende term in het vervoerrecht is niet als juist onderkennen. Wat betreft de binnenvaart komt de term exploitant alleen maar voor in art. 8:1037 BW en art. 8:1063 BW.
- 19.3 Overigens is in het formele Nederlandse beperkingsrecht niet geregeld hoe een tot de kring van beperkingsgerechtigden (art. 1 lid 2 sub a CLNI 1988 en 2012) behorende debiteur op de voet van art. 11 lid 2 CLNI 1988 resp. art. 12 lid 3 CLNI 2012 zijn aansprakelijkheid op basis van een reeds door een andere debiteur gesteld fonds kan beperken. In rechtbank Rotterdam d.d. 30 oktober 2002, S&S 2003/26 (Mighty Servant II) is overwogen dat een debiteur die zich ter beperking van zijn aansprakelijkheid wil beroepen op een door een ander gevormd fonds, daarvoor een verzoek moet indienen als bedoeld in art. 642a Rv “met dien verstande dat het verzoek er dan toe zal dienen te strekken dat wordt bepaald dat het fonds geacht wordt mede door de verzoeker te zijn gesteld.” Sinds deze uitspraak wordt deze buitenwettelijke constructie⁴⁰ ook toegepast in gevallen waarin bevrachters hun aansprakelijkheid willen beperken op basis van een door of voor de eigenaar gesteld fonds. De constructie biedt echter geen oplossing voor gevallen, waarin de eigenaar bijvoorbeeld in Duitsland bij wege van verweer een beroep op uitsluiting van zijn aansprakelijkheid doet of daar een beperkingsfonds vormt.
- 19.4 Evenmin is de onderlinge verhouding van de tot de kring van de beperkingsgerechtigden behorende debiteuren geregeld, zodat met name onduidelijk is in hoeverre een debiteur die fonds heeft gevormd daarvoor regres kan zoeken op een debiteur die daarvan heeft geprofiteerd, doordat hij zijn schuldeisers naar dat (niet door hem betaalde) fonds heeft kunnen doorverwijzen.⁴¹

Voorbeeld: een eigenaar geeft zijn schip A in rompvervrachting uit aan een rompbevrachter. Door een fout van de kapitein, die in dienst van de rompbevrachter is, komt het schip in aanvaring met een ander schip B, waardoor schade aan het schip B en de lading van schip A ontstaat. De eigenaar van schip A stelt een zakenfonds, dat op grond van art. 11 lid 3 CLNI 1988 resp. art. 12 lid 3 CLNI 2012 ook tot beperking van de aansprakelijkheid van bevrachter strekt, die daar dan ook een beroep op doet. Onder de rompbevrachtingsovereenkomst – derhalve in de verhouding tussen de eigenaar en de rompbevrachter - behoort alle schade voor rekening van de bevrachter te komen, maar deze stelt dat zijn aansprakelijkheid voor de

⁴⁰ De kwalificatie is van het Hof Den Haag in zijn arrest d.d. 28 augustus 2014, S&S 2014/33 (Clary), r.o. 9;

⁴¹ Zie hierover Smeele, Regres binnen de kring van tot beperking gerechtigden TVR 2006, p. 8 e.v.;

regresvordering van de eigenaar ook beperkt is op basis van het door de eigenaar zelf gestelde fonds. Deze uitkomst is onredelijk, maar het verdrag noch de wet geven daar een oplossing voor.

20. p. 22, 1^e alinea

20.1 Art. 3 Uitvoeringsbesluit bepaalt dat een gevaarlijke stof in de zin van art. 8:1030 BW een stof is, waarvan bijlagen A en B van het ADR (Trb. 1959, 171) het vervoer verbieden of slechts onder bijzondere voorwaarden toelaten. Het ADR geldt voor het vervoer over de weg. De regeling voor de risicoaansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen verwijst dus naar een regeling voor het wegvervoer (ADR) in plaats van naar de parallelle regeling van voor de binnenvaart (ADN). Indien sprake is van een risicoaansprakelijkheid op grond van titel 8.11.4 BW dan gelden de gevaarlijkstoffsnelheden van art. 3 Besluit Bedragen.

Art. 1 lid d CLNI 2012 definieert als “gevaarlijke stoffen” de gevaarlijke stoffen bedoeld in hoofdstuk 3.2 van het bij het ADN gevoegde reglement, als gewijzigd. Derhalve dient aan art. 3 Uitvoeringsbesluit niet alleen art. 8:1060 BW te worden toegevoegd, maar dient de verwijzing daarin naar het ADR te worden vervangen voor het ADN.⁴²

20.2 Op grond van art. 18 lid 1 sub b CLNI 1988 is het de Verdragsstaten slechts toegestaan een voorbehoud te maken voor vorderingen voor schade veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De risicoaansprakelijkheid van afdeling 8.11.4 BW is echter niet beperkt tot schade veroorzaakt bij het vervoer, maar ziet op alle schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen aan boord van het schip (zie art. 8:1033 BW). De eigenaar kan zich voor die schade beperken door een gevaarlijke stoffenfonds (= een verhoogd zaken- en/of personenfonds) te stellen. Indien en voor zover echter schade door een gevaarlijke stof is veroorzaakt, zonder dat sprake was van *vervoer* daarvan, valt die aansprakelijkheid buiten het toepassingsbereik van het voorbehoud van art. 18 lid 1 sub b CLNI 1988, zodat de eigenaar zijn aansprakelijkheid voor zulke schade dan beperken door het stellen van een regulier zaken- of personenfonds. De huidige wettelijke regeling gaat dus verder dan de door het voorbehoud toegestane ruimte, voor zover zij van de eigenaar verlangt een gevaarlijkstoffsnelhedenfonds te

⁴² Zo ook Brans en Langbroek, t.a.p. , p. 19, linker kolom, bovenaan;

vormen voor schade die door een gevaarlijke stof is ontstaan *zonder dat sprake was van vervoer*. Deze opmerking geldt ook voor het CLNI 2012.

Overigens gelden de verhoogde limieten van art. 7 CLNI 2012 alleen maar voor schade die direct of indirect is veroorzaakt door de gevaarlijke aard van stoffen die het schip vervoert.

21. p. 11, onderdeel B, stuwen

De “stuwen” vielen al onder het algemene begrip "zaken", zodat de wijziging inhoudelijk niets toevoegt.

22 commentaar op wetsvoorstel

22.1 Voor de vraag of het begrip “schip” dient te worden gedefinieerd om de niet bedrijfsmatige gebruikte schepen niet buiten de boot te laten vallen wordt naar hetgeen hierboven onder nr. 12.1 daarover is opgemerkt verwezen.

22.2 De definitie in art. 1 sub d voor gevaarlijke stoffen dient integraal te worden overgenomen. Gelet op de directe werking van het CLNI 2012 is er geen ruimte voor een eigen invulling.

22.3 Het wetsvoorstel dient verder uitgewerkt te worden zoals boven aangegeven. De ontwerpen voor de uitvoeringsbesluiten dienen bijgevoegd te worden.

23. De commissie stelt voor dat het ministerie een werkgroep, bestaande uit advocaten, rechters en verzekeraars met praktijkervaring samenstelt om leemtes en onvolkomenheden in het huidige beperkingsrecht in kaart te brengen en oplossingen daarvoor voor te stellen.