

2 | Algemene beperkingsverdragen

2.1 Brussels Beperkingsverdrag van 1924¹

2.1.1 Totstandkoming en doel van het Brussels Beperkingsverdrag van 1924

De eerste Conventie met betrekking tot de beperking van aansprakelijkheid op het continent is de te Brussel in 1924 tot stand gekomen 'International Convention for Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Seagoing Vessels' (Brussels Beperkingsverdrag van 1924).² Het verdrag is tot stand gekomen onder auspiciën van het Comité Maritime International (CMI). Doel van het Brussels Beperkingsverdrag van 1924 was een compromis te sluiten tussen het civil law systeem van 'abandon' en het Engelse systeem waarin de maximum aansprakelijkheid is gebaseerd op de tonnage van het schip. Slechts enkele Staten zijn partij geworden bij het verdrag.³ Het Koninkrijk der Nederlanden is geen partij geworden bij dit verdrag.

2.1.2 Toepassingsgebied van het Brussels Beperkingsverdrag van 1924

Het formeel toepassingsgebied van het Brussels Beperkingsverdrag van 1924 blijkt uit art. 12 van het verdrag. In dit artikel is bepaald dat het verdrag een beperkt formeel toepassingsgebied heeft:

-
- 1 International Convention for the unification of some rules relating to the Limitation of the Liability of owners of sea-going vessels (Internationaal verdrag voor de eenmaking van zekere regels betreffende de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen), Brussel, 25 augustus 1924, in werking getreden op 2 juni 1931.
 - 2 Schadee en Barendsen-Cleveringa 1966, p. 7-8; Selvig 1986, p. 4-5; Tetley 1994, p. 510-511; Cleton 1998, p. 20-22.
 - 3 Partij bij het Brussels Beperkingsverdrag van 1924 zijn: België (tevens partij bij het Londens Limitatieverdrag van 1976) Brazilië (geen partij bij later verdrag), Dominicaanse Republiek (tevens partij bij het Brussels Beperkingsverdrag van 1957), Hongarije (geen partij bij een later verdrag), Madagaskar (tevens partij bij het Brussels Beperkingsverdrag van 1957), Polen (tevens partij bij het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 en het Londens Limitatieverdrag van 1976), Portugal (tevens partij bij het Brussels Beperkingsverdrag van 1957) en Turkije (tevens partij bij het Londens Limitatieverdrag van 1976). Van de Staten die partij zijn bij het Brussels Beperkingsverdrag van 1924 zijn alleen Brazilië en Hongarije niet ook partij bij een later verdrag. Zie: www.comitemaritime.org, of *International Transport Treaties*, geraadpleegd in januari 2006.

*'The provisions of this Convention shall be applied in each contracting State in cases in which the ship for which the limit of responsibility is invoked is a national of another contracting State, as well as in any other cases provided for by the national laws. Nevertheless the principle formulated in the preceding paragraph does not affect the right of the contracting State not to apply the provisions of this Convention in favor of the nationals of a non-contracting State.'*⁴

Op grond van art. 12 is het Brussels Beperkingsverdrag van 1924 toepasselijk indien het schip waarvoor het verzoek om beperking van aansprakelijkheid wordt ingediend, teboek staat in een verdragsstaat en in iedere andere situatie dat het nationale recht zo beslist.⁵ Een verdragsluitende staat is niet verplicht de bepalingen uit het verdrag toe te passen op schepen die teboek staan in een niet-verdragsluitende Staat. Het materiële toepassingsgebied van het Brussels Beperkingsverdrag van 1924 vloeit voort uit art. 1 van het verdrag. Het verdrag van 1924 biedt de mogelijkheid de aansprakelijkheid te beperken voor vorderingen:

1. wegens aan derden verschuldigde vergoeding van schade, veroorzaakt op het land of op het water, door daden of nalatigheden van de kapitein, de bemanning of enige andere persoon in dienst van het schip;
2. wegens vergoeding voor schade aan door de kapitein ten vervoer aangenomen lading of aan andere goederen aan boord van het schip;
3. wegens verbintenissen voortvloeiende uit cognossementen;
4. wegens vergoeding van schade voor nautische fouten bij de uitvoering van een overeenkomst;
5. wegens verplichtingen uit hoofde van wrakopruijing van een gezonken schip en daarmee verband houdende verplichtingen;
6. wegens hulploon;
7. wegens bijdragen in avarij-grosse;
8. wegens vorderingen, die voortvloeien uit door de kapitein in de uitoefening van zijn bevoegdheden buiten de thuishaven van het schip aangegane verplichtingen, indien die noodzakelijk waren voor het behoud van het schip of de voortzetting van de reis, mits zij niet nodig waren geworden als gevolg van een gebrekkige uitrusting of bevoorrading van het schip bij de aanvang van de reis.

4 Zie: *International Transport Treaties*.

5 Cleton 1998, p. 22.

2.1.3 Inhoud van het Brussels Beperkingsverdrag van 1924⁶

De scheepseigenaar is ingevolge het verdrag van 1924 gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken tot het bedrag van de waarde van het schip, de vracht en het toebehoren.⁷ Voor de bovengenoemde vorderingen 1-5 geldt echter een extra beperking inhoudende dat de aansprakelijkheid in ieder geval niet hoger is dan £ 8 per ton van de inhoud van het schip. Voor persoonsschade geldt een aparte beperking van £ 8 per ton bovenop de algemene limitatie. Ingevolge art. 2 van het Brussels Beperkingsverdrag van 1924 kan de aansprakelijkheid niet worden beperkt indien het betreft:

- a. schade die het gevolg is van de persoonlijke schuld, tenzij de schade het gevolg is van nautische fouten;
- b. door de kapitein aangegane verplichtingen waartoe een uitdrukkelijke machtiging vooraf of uitdrukkelijke bekrachtiging achteraf door de reder bestond;
- c. verplichtingen in verband met het in dienst nemen van bemanning of andere personen.

2.1.4 Bezwaren aan het Brussels Beperkingsverdrag van 1924⁸

In het verdrag van 1924 zijn naast eenvormige regels voor de beperking van aansprakelijkheid ook enkele conflictenrechtelijke bepalingen opgenomen in art. 8 en art. 14. In art. 8 is bepaald:

'Where a vessel is arrested and security is given for an amount equal to the full limit of liability, it shall accrue to the benefit of all creditors whose claims are subject to this limit. Where the vessel is subsequently again arrested, the court may order its release, if the owner while submitting to the jurisdiction of the court, proves that he has already given security for an amount equal to the full limit of his liability, that the security so given is satisfactory, and that the creditor is assured of receiving the benefit thereof. If the security is given for a smaller amount or if security is required on several successive occasions, the effect will be regulated by agreement between the parties, or by the court, so as to insure that the limit of liability be not exceeded. If different creditors take proceedings in to courts of different States, the owner may, before each court, require account to be taken of the whole of the claims and debts so as to insure that the limit of liability be not exceeded. The national laws shall determine question of procedure and time limits for the purpose of applying the preceding rules.'

6 Cleton 1998, p. 20-22.

7 Onder toebehoren wordt verstaan: de vergoedingen wegens nog niet herstelde beschadiging van het schip, welke vanaf de aanvang van de reis was veroorzaakt, en de eventuele bijdragen in avarij-grosse ter zake van zodanige schade. De versterkingsuitkeringen voor degelijke schade valt niet onder het begrip toebehoren. Zie: Cleton 1998, p. 22.

8 Cleton 1998, p. 22.

In art. 14 is gesteld:

‘Nothing in the foregoing provisions shall be deemed to affect in any way the competence of tribunals, modes of procedure, or methods of execution authorized by the national laws.’

De bepalingen in art. 8 en de regel uit art. 14 zijn enkele van de redenen voor het uiteindelijk weinig succesvol zijn van dit beperkingsverdrag. Het probleem met deze artikelen is dat indien een ruime interpretatie aan de term ‘procedure’ wordt gegeven, nationaal recht de termen van het verdrag van 1924 kan vervangen. Op die manier kan het nationale recht nog steeds het recht op beperking van aansprakelijkheid bepalen, wat de internationale uniformiteit uiteraard niet ten goede komt. Naast het genoemde gebrek aan uniformiteit in de toepassing waren de vele compromissen in het verdrag debet aan het resultaat dat het verdrag weinig succesvol is geworden.⁹

2.2 Brussels Beperkingsverdrag van 1957¹⁰

2.2.1 Inleiding

Als gezegd vormde het Brussels Beperkingsverdrag van 1924 een bundel compromissen tussen het Engelse sommenstelsel en de Europees continentale opvattingen. Na de Tweede Wereldoorlog waren de continentale staten bereid meer afstand te doen van hun traditionele systemen en kwam onder leiding van het CMI een nieuw verdrag tot stand. Dit Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 nopens de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen¹¹ gaat uit van het sommenstelsel. Het verdrag van 1957 vervangt het verdrag van 1924 tussen staten die beide partij zijn bij het verdrag van 1957.¹² Nederland is wel partij¹³ geweest bij het Beperkingsverdrag van 1957 maar heeft dit verdrag inmiddels opgezegd.¹⁴

⁹ Cleton 1998, p. 22.

¹⁰ Zie onder meer: Sotiropoulos 1962; Puttfarken 1981, p. 9-13; Tetley 1994, p. 511-512; Cleton 1998, p.23-25.

¹¹ Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 nopens de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, (Brussels Beperkingsverdrag van 1957), Trb. 1958, 46. Zie voor de vraag welke Staten partij zijn bij het verdrag: *International Transport Treaties*.

¹² In art. 16 van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 staat: *‘In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules concerning the limitation of the liability of the owners of sea-going ships, signed at Brussels, on the 25th of August 1924.’*

¹³ Het Koninkrijk heeft het verdrag van 1957 bekrachtigd op 10 december 1965, *Stb.* 1965, 251. De aanpassende Nederlandse wetgeving trad in werking op 1 april 1966 (Wet van 3 juni 1965, *Stb.* 1965, 239). Zie: *International Transport Treaties*.

¹⁴ Bij wet van 14 juni 1989, *Stb.* 1989, 240, is de opzegging van het verdrag van 1957 door Nederland goedgekeurd. De opzegging vond plaats op 1 september 1989 en werd van kracht op 1 september 1990, *Trb.* 1989, 122.

Geen rechtstreekse werking van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957

Het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 laat verdragsstaten de keuze of het verdrag voor hen rechtstreekse werking zal hebben of dat het verdrag eerst nog in nationale wetgeving omgezet moet worden voordat het gevolg heeft.¹⁵ Het Koninkrijk der Nederlanden heeft de rechtstreekse werking van het verdrag destijds afgewezen en de bepalingen neergelegd in art. 740a-740d K (oud) voor het materiële beperkingsrecht en 320a e.v. Rv (oud) voor wat betreft het formele beperkingsrecht.¹⁶

*2.2.2 Toepassingsgebied van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957**2.2.2.1 Formeel toepassingsgebied van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957*

Het formeel toepassingsgebied van het verdrag van Brussel van 1957 volgt uit art. 7 van het verdrag:

'This Convention shall apply whenever the owner of a ship, or any other person having by virtue of the provisions of Article 6 hereof the same rights as an owner of a ship, limits or seeks to limit his liability before the Court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security given within the jurisdiction of any such State.

Nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude, wholly or partially, from the benefits of this Convention any non-Contracting State, or any person who, at the time when he seeks to limit his liability or to secure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security in accordance with the provisions of Article 5 hereof, is not ordinarily resident in a Contracting State, or does not have his principal place of business in a Contracting State, or any ship in respect of which limitation of liability or release is sought which does not at the time specified above fly the flag of a Contracting State.'

In de Nederlandse jurisprudentie is in 1992 in het Sylt-arrest¹⁷ bepaald dat uit art. 7 van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 volgt dat het Brussels Beperkingsverdrag een universeel formeel toepassingsgebied heeft mits de verdragsstaat geen gebruik heeft gemaakt van de in lid 2 geboden mogelijkheid om het verdrag niet toe te passen op onderdanen van een niet-verdragsstaat. In de Sylt-zaak was sprake van ladingschade aan een vervoerde zending suiker van Antwerpen naar Freetown in Siërra Leone. De rechter in Freetown oordeelt dat Sylt aansprakelijk is voor de schade. De aansprakelijk gestelde verzoekt vervolgens voor de Nederlandse rechter om beperking van aansprakelijkheid nadat in Rotterdam beslag is gelegd op het schip. De Rechtbank Rotterdam

15 Protocol van Ondertekening sub 2 sub c.

16 *Kamerstukken II* 1963, 7250 (R354), nr. 3 (MvT Goedkeuringswet).

17 HR 28 februari 1992, *S&S* 1992, 61, *NJ* 1992, 652 m.nt. JCS onder HR 1 juli 1992, *NJ* 1992, 653. Zie onder meer: Berlingieri 1993, p. 433-436, die mijns inziens overigens een onjuiste lezing geeft van het Sylt-arrest.

past het recht van Siërra Leone toe op het verzoek tot beperking van de aansprakelijkheid. Het Hof Den Haag¹⁸ oordeelt in hoger beroep dat deze beslissing van de rechtbank onjuist is en oordeelt dat Nederlands recht in plaats van het recht van Siërra Leone toegepast moet worden op het beperkingsverzoek. Het hof leidt uit art. 7 lid 1 van het Brussels beperkingsverdrag van 1957 af dat de conflictregel voor global limitation luidt dat de *lex fori* toepasselijk is. Het hof stelt dat Nederland dat verdrag in zijn wetgeving heeft overgenomen, behoudens deze bepaling van internationaal privaatrecht. Het hof meent dat daaruit echter niet valt af te leiden dat die bepaling niet geldt. Het verdrag is door de Nederlandse wetgever als leidraad voor het beperkte-aansprakelijkheidsrecht gekozen, zodat geest en strekking van dat verdrag de toepassing van de Nederlandse wetgeving beïnvloedden. Het hof oordeelt dat waar in het verdrag de *lex fori* een stellig gegeven is die regel ook geacht moet worden de Nederlandse wetgeving te beheersen zolang de wetgever niet uitdrukkelijk daarvan is afgeweken. Nu van een dergelijke afwijking niet is gebleken dient volgens het hof mitsdien de *lex fori* als uitgangspunt genomen te worden.

Het hof voegt daar nog aan toe dat voor dit standpunt pleit dat daarmee tevens, vanwege de verdragsbasis, de internationale eenheid van rechtspleging is gediend. Tot slot stelt het hof dat de toepassing van de *lex fori* het praktische voordeel heeft dat op die manier wordt vermeden wanneer verschillende crediteuren in de beperkte aansprakelijkheidsprocedure opkomen, ten aanzien van wie onderling verschillende limieten zouden gelden bij toepassing van de respectieve rechtsstelsels, door de bevoegde rechter na beslag niet reeds aanstonds met voldoende houvast over de omvang van de te stellen zekerheid beslist kan worden en dat later onderling afwijkende verdelingsnormen gehanteerd zouden moeten worden met alle moeilijkheden van dien. Het hof past dus Nederlands recht toe op het beperkingsverzoek omdat de Nederlandse rechter bevoegd is. De A-G gaat in op de drie argumenten die het hof aanvoert ter ondersteuning van het oordeel dat de *lex fori* toepasselijk is. Het eerste argument houdt in dat de toepasselijkheid van de *lex fori* in art. 7 lid 1 van het Brussels beperkingsverdrag van 1957 besloten zou liggen. De A-G stelt dat art. 7 van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 geen conflictregel bevat. Het artikel geeft aan wat het formeel toepassingsgebied van het verdrag is. Indien op grond van dat artikel het verdrag toepasselijk is, is er geen plaats meer voor conflictregels. De A-G acht het eerste argument van het hof daarom juist en beslissend. Het tweede door het hof aangevoerde argument luidt dat de *lex fori* oplossing de internationale eenheid van rechtspleging zou dienen. De A-G acht dit argument niet sterk. Zijns inziens leidt universele toepassing van het verdrag juist niet tot eenheid van rechtspleging. De vraag of er een recht op beperking bestaat, hangt dan namelijk af van de vraag voor welke rechter dat verzoek wordt gedaan. Het derde argument van het hof luidende dat door toepassing van de *lex fori* voor alle crediteuren die in de beperkte aansprakelijkheidsprocedure opkomen een en dezelfde wet van toepassing is zodat wordt vermeden dat afwijkende verdelingsnormen gehanteerd zouden moeten worden, acht de A-G wel sterk. Hij meent dat toepassing van de *lex causae*-oplossing tot onoverkomelijke

18 Hof Den Haag, 18 december 1990, S&S 1991, 13.

complicaties in gevallen waarin aansprakelijkheidsbeperking wordt ingeroepen ten aanzien van verscheidene vorderingen die telkens – ook wat de mogelijkheid tot aansprakelijkheidsbeperking betreft – aan verschillende rechtsstelsels onderworpen zijn. De Hoge Raad heeft deze opvatting bevestigd:

‘Het hof heeft terecht uit art. 7 eerste lid van het Verdrag van Brussel afgeleid dat, indien de Nederlandse rechter bevoegd is van het verzoek tot beperking van de aansprakelijkheid kennis te nemen – hetgeen blijkt uit het vorenoverwogene in casu het geval is – dat verdrag en mitsdien het in de Nederlandse wetgeving geïncorporeerde verdragsrecht, zoals neergelegd in art. 740a e.v. (oud) K en 320a e.v. (oud) Rv, van toepassing is, ongeacht de vraag welk recht van toepassing is op de hoofdvordering betreffende de aansprakelijkheid.’¹⁹

Met de A-G ben ik van mening dat in art. 7 van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 het formele toepassingsgebied van het verdrag wordt aangegeven. Mijns inziens leidt dit echter niet noodzakelijkerwijs tot de toepassing van de *lex fori* op vragen die niet onder het materiële toepassingsgebied van het verdrag vallen. Met de A-G ben ik van oordeel dat de eenheid van recht inderdaad niet wordt gegarandeerd door de toepassing van de *lex fori*. De vraag welke rechter bevoegd is, heeft dan directe invloed op de vraag welk recht toepasselijk is en wat als gevolg daarvan op de uitkomst van een geschil. Mijns inziens is het derde argument van praktische aard hier doorslaggevend in het pleidooi voor de toepasselijkheid van de *lex fori*. Toepassing van de *lex causae* op global limitation werkt niet omdat de verscheidene vorderingen in de regel worden beheerst door verschillende rechtsstelsels met verschillende limieten terwijl global limitation juist inhoudt dat één limiet op de aansprakelijkheid van het totale aantal vorderingen wordt toegepast.

Uit de aangehaalde rechtspraak kan worden geconcludeerd dat doordat Nederland geen gebruik heeft gemaakt van het voorbehoud uit art. 7 lid 2, het Brussels Beperkingsverdrag voor het Nederlandse recht een universeel formeel toepassingsgebied heeft. Een universeel formeel toepassingsgebied houdt in dat de rechter het verdrag altijd toepast, uiteraard mits het verdrag ook materieel toepasselijk is. Tien jaar voor het genoemde Sylt-arrest was de Staatscommissie voor het IPR²⁰ al tot dezelfde

19 In cassatie stelt AG Strikwerda in hetzelfde Sylt-arrest: *‘Ingevolge het tweede lid van het juist genoemde art. 7 heeft een verdragsstaat het recht om de voordelen welke het verdrag toekent, geheel of gedeeltelijk te onttrekken aan niet-verdragsstaten, aan personen die niet hun gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van hun bedrijf in een verdragsstaat hebben en ten aanzien van schepen welke niet de vlag voeren van een verdragsstaat. Een voorbehoud als bedoeld in het tweede lid is door Nederland nimmer gemaakt. Men zal dus moeten aannemen dat de Nederlandse rechter op grond van het eerste lid verplicht is, het verdrag of de in overeenstemming met het verdrag in de Nederlandse wet opgenomen regels (8.7.1 e.v.; art. 740a e.v. K) toe te passen telkens wanneer een scheepseigenaar (of een ander aan wie het verdrag het voorrecht van beperking toekent) zich voor de Nederlandse rechter op beperking van aansprakelijkheid beroept.’*

20 Kamerstukken II 1988/89, 21 054, nr. 5, p. 8-9. Brief van de NVZV aan de Minister van Justitie van 20 maart 1987, p. 4-6.

conclusie gekomen in haar advies met betrekking tot art. 7 Wet conflictenrecht zeerecht bij brief van 24 januari 1981. De Staatscommissie stelt daarin:

‘Aangaande de beperking van de aansprakelijkheid van de reder geeft voor het zeerecht de door een aantal landen, waaronder Nederland, geratificeerde “Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer” (Brussel 10 oktober 1957, Trb. 1958, 46) een regeling die ingevolge art. 7 (1) van dit verdrag toepasselijk is telkens “wanneer de scheepseigenaar of enige andere persoon die dezelfde rechten heeft krachtens art. 6, zijn aansprakelijkheid beperkt of tracht te beperken voor de rechter van een van de Verdragssluitende staten of wanneer hij op het grondgebied van een dezer staten de vrijgave van een schip of enig ander goed, waarop beslag is gelegd, of de opheffing van een borgstelling of enige andere zekerheid tracht te bewerkstelligen”. Ingevolge het tweede lid van het juist genoemde art. 7 heeft een verdragsstaat het recht om de voordelen welke het verdrag toekent, geheel of gedeeltelijk te onttrekken aan niet-verdragsstaten, aan personen die niet hun gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van hun bedrijf in een verdragsstaat hebben en ten aanzien van schepen welke niet de vlag voeren van een verdragsstaat. Een voorbehoud als bedoeld in het tweede lid is door Nederland nimmer gemaakt. Men zal dus moeten aannemen dat de Nederlandse rechter op grond van het eerste lid verplicht is, het verdrag of de in overeenstemming met het verdrag in de Nederlandse wet opgenomen regels (8.7.1 e.v.; art. 740a e.v. K) toe te passen telkens wanneer een scheepseigenaar (of een ander aan wie het verdrag het voorrecht van beperking toekent) zich voor de Nederlandse rechter op beperking van aansprakelijkheid beroept.’²¹

Japikse²² uitte in 1982 kritiek op het feit dat iedereen voor de Nederlandse rechter een recht op beperking van aansprakelijkheid kon verkrijgen op grond van (toen nog) het Brussels Beperkingsverdrag van 1957, ongeacht of er enige band bestond tussen de vordering waarvoor de aansprakelijkheidsbeperking werd verzocht en de Nederlandse rechtssfeer. Hij noemt als voorbeeld een aanvaring op volle zee tussen een onder Libische vlag varend schip en een onder Liberiaanse vlag varend schip. Beide vlaggenstaten zijn geen partij bij het Brussels Beperkingsverdrag van 1957. De eigenaar van het voor 100% schuldige Libische schip dient een beperkingsverzoek in bij de Rechtbank Rotterdam op een moment dat er nog geen procedure over de aansprakelijkheid loopt en geen beslag in Europa is gelegd op eigendommen van de eigenaar van het schuldige schip.

Japikse kan weinig vrede hebben met de opvatting dat het beperkingsverzoek bij de Nederlandse rechter ingediend zou kunnen worden en dat het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 toepasselijk zou zijn. Japikse²³ geeft het volgende commentaar:

‘Onze nationale wettekst biedt geen concreet houvast voor de uitsluiting van niet-verdragspartijen, doch is integendeel voldoende ruim geformuleerd om hen in het licht van art. 7 lid 1 mede te omvatten: de ‘bevoegdheid’ ex art. 740a K en de regeling van art. 740a-d

21 Japikse 1983, p. 777-780.

22 Japikse 1983, p. 777-780.

23 Japikse 1983, p. 778.

K treden in werking 'whenever the owner of a ship limits or seeks to limit his liability before' de Nederlandse rechter als 'Court of a Contracting State', dat wil zeggen die bevoegdheid en regelingen zijn gegeven zodra wie ook als eigenaar van een zeeschip hier de beperking van aansprakelijkheid wenst in te roepen.'

Japikse is geen aanhanger van de opvatting dat een ieder in Nederland een recht op beperking kan verkrijgen. Hij stelt daarover:

'Met zodanig resultaat kan ik weinig vrede hebben. Waarom zou elke niet-verdragspartij het recht toekomen in Nederland de beperking van aansprakelijkheid in te roepen, ook wanneer de desbetreffende vordering niet beheerst wordt door het verdragsregime en een daarmee corresponderende nationale regeling, in casu art. 740 a-d K? (...) Onze wet – en ook het Verdrag – kan niet het oogmerk toegeschreven worden om zonder meer voor ieder ter wereld een recht op beperking van aansprakelijkheid en internationale rechtsmacht te dien aanzien te scheppen (in art. 740 a K respectievelijk 320 Rv.). Er moet enig verband bestaan met onze nationale en de daaraan ten grondslag liggende verdragsregeling. Men zou dit kunnen bereiken door als vooronderstelling van die regeling aan te nemen dat de vordering waartegen de beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen wordt geregeerd door een recht, waarin de verdragsbeginselen zijn neergelegd. Aldus verkrijgt het verdragsartikel 7 een aanvaardbare betekenis: wordt een vordering beheerst door het recht van een verdragsland, dan mag ook de niet-verdragsdebiteur zich voor de verdragsrechter op de "benefits of this convention" beroepen. De doelstelling van uniformiteit wordt daarmee eveneens gediend: alle Verdragslanden passen in beginsel op een aantal specifieke, door hun recht beheerste vorderingen dezelfde maxima toe; de scheepsbelanghebbenden weten waar zij aan toe zijn (een in de MvT op de goedkeuringswet benadrukt oogmerk), en ook het verschijnsel van de zogenaamde "forum shopping" wordt teruggedrongen.'

Japikse is dus van oordeel dat er een grens moet worden gesteld aan het recht op het invoeren van beperking van aansprakelijkheid op grond van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957. Mijns inziens is het ontbreken van een dergelijke grens inherent aan het feit dat het Brussels Beperkingsverdrag een universeel formeel toepassingsgebied heeft. Japikse meent dat die grens gevonden kan worden in het op de vordering zelf toepasselijke recht.²⁴ Men zou volgens hem alleen een beroep op het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 moeten toekomen indien de vordering wordt beheerst door het recht van een verdragsstaat. Hieraan kleeft echter wel het bezwaar dat ingeval de beperking wordt ingeroepen ten aanzien van verschillende vorderingen dat mogelijk niet alle vorderingen door het recht van een verdragsstaat worden beheerst. Japikse verwerpt de mogelijkheid om de bedoelde grens aan de toepassing van het verdrag

24 In het genoemde voorbeeld is sprake van een aanvaring op volle zee tussen een Libisch en een Liberiaans schip. Japikse stelt als gezegd als criterium voor de bevoegdheid van de Nederlandse rechter als beperkingsrechter dat de vordering waarvoor beperking wordt verzocht, wordt beheerst door het recht van een verdragsstaat. Ter bepaling van het toepasselijke recht op de vordering uit aanvaring stelt Japikse (Japikse 1983) op p. 780: '(...) voor het op de aanvaring toe te passen recht presenteren zich hier – bij gebreke van een *lex loci delicti* – vooralsnog geen andere opties dan het recht van Liberia en/of Libië; de zogenaamde verlegenheidsoplossing van Nederlands recht als *lex fori* dient zich niet aan, omdat over de aanvaring hier te lande geen geding aanhangig is.'

te verbinden aan de rechter die bevoegd is over de vordering te oordelen. Het lijkt Japikse moeilijk verdedigbaar om te eisen dat een beperkingsverzoek moet worden ingesteld bij de rechter waar de vordering waarvoor de aansprakelijkheid beperkt gewenst wordt, aanhangig is gemaakt.

Hieronder zal blijken dat met de komst van het Londens Limitatieverdrag niet de bevoegdheid van de Nederlandse rechter om een oordeel te geven over een beperkingsverzoek wordt ingeperkt maar wel de mogelijkheden van de schuldenaar om vervolgens het recht op beperking van aansprakelijkheid van een Nederlandse rechter te krijgen. Door de verplichting om fonds te vormen zijn de mogelijkheden om een recht op beperking te verwezenlijken beperkter.

2.2.2.2 Materieel toepassingsgebied van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957
Het materieel toepassingsgebied van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 blijkt uit art. 1 van het verdrag. In lid 1 van dit artikel is gesteld dat:

‘The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner:
(a) loss of life of, or personal injury to, any person being carried in the ship, and loss of, or damage to, any property on board the ship;
(b) loss of life of, or personal injury to, any other person, whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible: Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;
(c) any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.’

In dit artikellid wordt aangegeven voor welke vorderingen de aansprakelijkheid op grond van het verdrag kan worden beperkt. Kort gezegd kan de aansprakelijkheid worden beperkt voor wrakopruimingskosten²⁵ en voor persoons- en zaakschade die is ontstaan aan boord, bij de behandeling van het schip of bij het laden en lossen van het schip. Het verdrag zondert enkele vorderingen van toepassing uit in art. 1 lid 4. In dit artikellid is bepaald:

25 Verdragsstaten kunnen de genoemde vorderingen uit wrakopruimingskosten van toepassing van het verdrag uitsluiten, zie het Protocol voor ondertekening sub 2 sub a. Nederland heeft hiervan bij het verdrag van 1957 geen gebruik gemaakt.

'Nothing in this Article shall apply:

(a) to claims for salvage or to claims for contribution in general average;

(b) to claims by the Master, by members of the crew, by any servants of the owner on board the ship or by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including the claims of their heirs, personal representatives or dependents, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability in respect of such claims or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 3 of this Convention.'

Op grond van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 kan voor vorderingen uit hulploon en avarij-grosse de aansprakelijkheid dus niet worden beperkt. De aansprakelijkheid voor vorderingen uit arbeidsovereenkomst kan niet (verder) worden beperkt als dat ook niet mogelijk is volgens het op de arbeidsovereenkomst toepasselijke recht.

2.2.3 Inhoud van het Brussels Beperkingsverdrag 1957²⁶

In het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 verdrag wordt het recht op beperking van aansprakelijkheid toegekend aan:

- de scheepseigenaar;²⁷
- de bevrachter, beheerder en exploitant van het schip;²⁸
- de kapitein en de bemanning en andere ondergeschikten van de eigenaar bevrachter, beheerder en exploitant.²⁹

De aansprakelijkheidslimieten moeten ingevolge het verdrag worden berekend aan de hand van de tonnage van het schip en verschillen voor persoons- en zaakschade.³⁰

26 Schadee en Barendsen-Cleveringa 1966, p. 8-32; Cleton 1998, p. 23-25.

27 Art. 1 lid 1 Brussels Beperkingsverdrag 1957.

28 Art. 6 lid 1 Brussels Beperkingsverdrag 1957.

29 Art. 6 lid 1 Brussels Beperkingsverdrag 1957.

30 Art. 3 van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957. Sinds het 'Protocol amending the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships of 10 October 1957 (Brussel, 21 december 1979) zijn de limieten verhoogd voor de Staten die partij zijn bij dit protocol. Op grond van het protocol bedraagt voor een schip met een tonnage van 70.000 een aansprakelijkheidslimiet van 4.666.900 SDR voor vorderingen uit zaakschade. Voor vorderingen uit schade aan personen bedraagt de limiet 14.466.900 SDR. Indien een voorval zowel schade aan zaken als aan personen heeft veroorzaakt, bedraagt de limiet in totaal 14.466.900 SDR waarvan 9.800.000 SDR is gereserveerd voor vorderingen uit schade aan personen. Het resterende bedrag van 4.666.900 SDR wordt toegekend aan personen die zaakschade hebben geleden. Indien echter het eerstgenoemde bedrag onvoldoende is om alle vorderingen uit schade aan personen te voldoen, wordt het onbetaald gebleven bedrag in naar rato meedelen met de vorderingen uit zaakschade in het tweede deel van het fonds.

'(a) where the occurrence has only given rise to property claims an aggregate amount of 66.67 units of account for each ton of the ship's tonnage;

(b) where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 206.67 units of account for each ton of the ship's tonnage;

De aansprakelijkheid mag niet worden beperkt indien er sprake is van ‘actual fault or privity’.³¹ De verschillen in interpretatie van dit begrip ‘persoonlijke schuld’ die in de verschillende verdragsstaten bestaan, was een van de redenen dat in 1976 een nieuw beperkingsverdrag tot stand is gekomen. Deze reden en de overige bezwaren die kleven aan het Brussels Beperkingsverdrag van 1957, staan centraal in de volgende paragraaf

2.2.4 Bezwaren aan het Brussels Beperkingsverdrag van 1957³²

Het verdrag van Brussel van 1957 bleek in de praktijk om een aantal redenen aanleiding te geven tot kritiek.³³ In de eerste plaats voldeden de limitatiebedragen niet meer doordat zij te laag werden bevonden. De snelle geldontwaarding en problemen met omrekening van de Poincaré Goudfrank vroegen om een nieuw systeem. Naast deze bezwaren met betrekking tot de limitatiebedragen rezen in de tweede plaats problemen met betrekking tot het toepassingsgebied van het verdrag. Een belangrijk punt van kritiek kwam aan de orde in de Engelse zaak *Wijsmuller v. Tojo Maru*³⁴ waarin duidelijk werd wat de consequenties waren van een strikte interpretatie van het begrip ‘in the navigation or management’, zoals beschreven in art. 1 lid 1 sub b van het verdrag van Brussel van 1957. In deze zaak ging het om de Japanse tanker *Tojo Maru* die in aanvaring was gekomen met de Italiaanse tanker *Fina Italia*. Als een gevolg daarvan verrichtte *Wijsmuller* bergingswerkzaamheden aan de *Tojo Maru* op basis van een Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement. Een duiker, *Vis*, die in dienst was van de berger schoot terwijl hij zich onder water bevond, een bout in de tank van de *Tojo Maru*. Deze tank was echter nog niet ontgast met als gevolg dat zich een explosie voordeed die de *Tojo Maru* schade heeft toegebracht. De vraag waarop antwoord moest worden gegeven, was welke aansprakelijkheden hier beperkt kunnen worden en op welke manier. De House of Lords bepaalde dat de bergers niet gerechtigd waren hun aansprakelijkheid te beperken omdat de handeling van de duiker niet was geschied ‘in the management’ of aan boord van de sleepboot, zoals in art. 1 van het verdrag van Brussel van 1957 vereist is. De consequentie dat de bergers onbeperkt aansprakelijk waren, leidde tot veel kritiek en vormde een van belangrijkste

(c) where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 206.67 units of account for each ton of the ship’s tonnage, of which a first portion amounting to 140 units of account for each ton of the ship’s tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 66.67 units of account for each ton of the ship’s tonnage shall be appropriated to the payment of property claims. Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund.’

31 Art. 1 lid 1 Brussels Beperkingsverdrag 1957. Zie hierover onder meer: Schadee en Barendsen-Cleveringa 1966, p. 18-20.

32 *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 672-673, MvT 19 769.

33 Zie onder meer: Cleton 1998, p. 31-36.

34 *Bureau Wijsmuller v. Tojo Maru*, House of Lords [1971] 1 Lloyd’s Rep. 341, [1972] A.C. 242.

redenen voor het ontwerpen van een nieuw limitatieverdrag. Het toepassingsgebied van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 deed naast de toepasselijkheid op bergers ook vragen rijzen met betrekking tot de relatie van dit verdrag met enkele bijzondere verdragen³⁵ waarin voor bepaalde vorderingen een afzonderlijk beperkingsregime wordt gecreëerd.

Behalve het toepassingsgebied van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 gaf ook de inhoud van het verdrag aanleiding tot commentaar. Op grond van art. 1 lid 1 van het verdrag mag een persoon zijn aansprakelijkheid niet beperken indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door zijn persoonlijke schuld. Discussie ontstond over de interpretatie van dit begrip persoonlijke schuld. In de oorspronkelijke Franse tekst stond 'faute personnelle', wat een vertaling moest zijn van het Engelse begrip 'actual fault or privity'. Op grond van art. 1 lid 6 dient de vraag wie de persoonlijke schuld moet bewijzen, plaats te vinden naar de *lex fori*. Naar Engels recht werd aangenomen dat de reder eerst moest bewijzen dat hij geen persoonlijke schuld had voor hij een recht op beperking had, terwijl in de continentale rechtsstelsels de schuldeiser moest bewijzen dat de reder persoonlijke schuld had voordat de aansprakelijkheid doorbroken kon worden. Het gebrek aan uniformiteit dat hierdoor ontstond in combinatie met de andere genoemde bezwaren gaf aanleiding tot het maken van een nieuw limitatieverdrag met hogere limieten en meer duidelijkheid omtrent de voorwaarden voor doorbreking van aansprakelijkheid.³⁶ Dit nieuwe limitatieverdrag werd het Londens Limitatieverdrag van 1976.³⁷

35 Bedoeld worden (1) het verdrag van Brussel van 1962 inzake de aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen, *Trb.* 1968, 90. Dit verdrag is nooit in werking getreden maar de inhoud van het verdrag is in het Nederlandse recht overgenomen in de Wet van 24 oktober 1973, houdende regelen inzake de wettelijke aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen, *Stb.* 1973, 536; (2) het Verdrag van Brussel van 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, *Trb.* 1970, 196. Het Koninkrijk der Nederlanden is partij geworden bij het verdrag en ook bij het protocol van 1992 bij dat verdrag. Zie ook de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (WAOT) *Stb.* 1975, 321; en (3) het verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee. Het verdrag van Athene is in werking getreden op 1 april 1987 maar het Koninkrijk der Nederlanden is hierbij geen partij. De teksten van alle verdragen zijn te vinden in *International Transport Treaties*.

36 Zie over de verschillen tussen het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 en het Londens Limitatieverdrag van 1976 en het daardoor ontstane belang van forumshopping: Underhill 1998, p. 82-91.

37 De tekst van het Londens Limitatieverdrag is te vinden in *Trb.* 1980, 23.

2.3 Het Londens Limitatieverdrag van 1976³⁸

2.3.1 Inleiding³⁹

2.3.1.1 Totstandkoming van het Londens Limitatieverdrag van 1976⁴⁰

Het Londens Limitatieverdrag (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) (LLMC) van 1976 is voorbereid door het Comité Maritime International (CMI)⁴¹ en is tot stand gekomen bij de International Maritime Organization (IMO) in Londen op 19 november 1976. Het Londens Limitatieverdrag is in werking getreden op 1 december 1986. Een groot aantal staten is partij bij het verdrag.⁴² Het Koninkrijk der Nederlanden is toegetreden op 15 mei 1990.⁴³ Het verdrag is voor het Koninkrijk der Nederlanden in werking op 1 september 1990.⁴⁴ Het Londens Limitatieverdrag van 1976 heeft op grond van art. 93 GW rechtstreekse werking⁴⁵ omdat het een ieder verbindende bepalingen bevat.⁴⁶ Ondanks deze rechtstreekse werking zijn de verdragsbepalingen in het Nederlandse recht ook nog neergelegd in nationale wetgeving, tegenwoordig in titel 7 van Boek 8 BW.

38 De tekst van het Londens Limitatieverdrag van 1976 is te vinden in *Trb.* 1980, 23. Zie ook: International Transport Treaties.

39 *Travaux Préparatoires of the LLMC 1976*, p. 2-32; Puttfarcken, 1981, p. 20-22; Cleton 1998, p. 31-36; Hill, *Maritime Law*, 1998, p. 395-412; Mandaraka-Sheppard 2001, p. 877-938.

40 *Travaux préparatoires of the LLMC 1976*, p. 2-32.

41 *Travaux Préparatoires of the LLMC 1976*, p. 5-11. Het CMI had oorspronkelijk twee ontwerpen gemaakt. Een ontwerp bestond uit een aanpassing van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 (Mini Draft) en het andere betrof een ontwerp voor een geheel nieuw beperkingsverdrag (Maxi Draft). Het laatste meest rigoureuze ontwerp is uiteindelijk tot verdrag geworden.

42 Zie voor de vraag wie partij zijn bij het Londens Limitatieverdrag van 1976: www.imo.org, geraadpleegd in december 2005.

43 De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de Commissie Zeehavenoverleg waren voor ratificatie van het verdrag van 1976. De NVZV was tegen toetreding bij het verdrag van 1976. De NVZV stelde daartoe dat door toetreding de Nederlandse economie zou kunnen worden geschaad, terwijl een zwaarwichtig economisch belang kan zijn, dat de reders van kleine schepen, in de eerste plaats kustvaartuigen en, in iets mindere mate ook van zeevissersvaartuigen, op een ongelegen moment overmatig zullen worden belast door de in het bijzonder voor die vaartuigen aanzienlijke verhoging van de aansprakelijkheid. De NVZV is van mening dat enkele verbeteringen die het Londens limitatieverdrag bevat ten opzichte van het Brussels Beperkingsverdrag in de Nederlandse wetgeving kunnen worden ingevoerd zonder met dat verdrag in strijd te komen. Zie: *Kamerstukken II* 1986/87, 19 769, nr. 3; PG Boek 8 BW, p. 674.

44 *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 688 noot a.

45 *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 639-640 vraag en antwoord 3, zie ook: Schultz 1992.

46 In tegenstelling tot het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 laat het Londens Limitatieverdrag de verdragsstaten niet de keus om het verdrag pas na omzetting in nationale wetgeving te laten gelden. Zie: Cleton 1998, p. 40.

Bij het verdrag van 1976 is in 1996 een protocol tot stand gekomen waarbij de limieten zijn verhoogd.⁴⁷ Dit protocol van 1996 is in werking getreden op 13 mei 2004.⁴⁸ Het Koninkrijk der Nederlanden is (nog) geen partij bij dit protocol.

2.3.1.2 Doel van het Londens Limitatieverdrag van 1976

De reden voor het ontwikkelen van het Londens Beperkingsverdrag van 1976 is gelegen in de wens oplossingen te vinden voor de problemen waartoe het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 aanleiding geeft. Een belangrijk doel van de opstellers van het Londens Limitatieverdrag van 1976 was een compromis te vinden tussen enerzijds de wens een fonds samen te stellen van een grootte waarvoor de scheepseigenaar zich nog tegen redelijke kosten kan verzekeren en anderzijds de wens om de schuldeisers voldoende te kunnen compenseren.⁴⁹

2.3.2 Toepassingsgebied van het Londens Limitatieverdrag van 1976

2.3.2.1 Formeel toepassingsgebied van het Londens Limitatieverdrag van 1976

Het formeel toepassingsgebied van het Londens Limitatieverdrag van 1976 blijkt uit art. 15 lid 1 LLMC-verdrag van 1976. In dit artikellid is bepaald:⁵⁰

'This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1 who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.'

Het toekennen van een recht op limitatie is een gunst, een privilege. De gerechtigde tot beperking is niet verplicht om gebruik te maken van zijn recht. Daarnaast geldt dat een schuldenaar ook belang kan hebben bij het vormen van een beperkingsfonds indien het totale bedrag van zijn schulden lager ligt dan de aansprakelijkheidslimiet.

47 De tekst van het Protocol van 1996 bij het Londens Limitatieverdrag is te vinden in *Trb.* 1997, 300. Het Koninkrijk is nog geen partij bij het protocol van 1996. Cleton 1998, p. 36-38, Baughen 2004, p. 412-413; Bulthuis 2005.

48 Zie voor de vraag welke Staten partij zijn bij het protocol van 1996: www.imo.org; geraadpleegd in januari 2006. Van belang is dat een aantal van deze Staten het Verdrag van 1976 niet heeft opgezegd bij het ratificeren van het protocol van 1996.

49 Griggs en Williams 1998, p. 3.

50 Het eerste artikellid is zonder enig commentaar tijdens de behandeling aangenomen; Traveaux Préparatoires, p. 340-343; Zie: *Kamerstukken II* 1986/87, 19 769, nr. 3; PG Boek 8 BW, p. 685.

Door het vormen van een beperkingsfonds kan de schuldenaar namelijk voorkomen dat op zijn schip of schepen beslag wordt gelegd. Het Londens Limitatieverdrag is in beginsel toepasselijk op zowel onderdanen van een verdragsstaat en schepen die zijn geregistreerd in een verdragsstaat als op onderdanen die geen onderdaan zijn van en schepen die niet teboek staan in een verdragsstaat. Hierop zijn echter uitzonderingen mogelijk. Op grond van art. 15 van het Londens Limitatieverdrag, dat sterk lijkt op art. 7 van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957, is het verdragsstaten toegestaan het recht op beperking te onthouden aan onderdanen van niet-verdragsstaten of aan schepen die niet zijn geregistreerd in een verdragsstaat.⁵¹ Evenals bij het verdrag van 1957 heeft het Koninkrijk der Nederlanden geen voorbehoud gemaakt ten aanzien van onderdanen van niet-verdragsstaten of ten aanzien van schepen die niet zijn geregistreerd in een verdragsstaat.⁵² Analoog met het oordeel van de Hoge Raad in het Sylt-arrest⁵³ moet daaruit worden geconcludeerd dat ook het Londens Limitatieverdrag van 1976 een universeel formeel toepassingsgebied heeft. Nu het Koninkrijk der Nederlanden partij is bij het Londens Limitatieverdrag zal de Nederlandse rechter de regels van dat verdrag toepassen indien het verdrag ook materieel toepasselijk is. Uit deze beschrijving van het formele toepassingsgebied vloeien de vervolgvragen voort welke rechters bevoegd zijn en meer in het bijzonder wanneer de Nederlandse rechter bevoegd is, en wat het materiële toepassingsgebied van het verdrag is. De vraag naar de bevoegde rechter wordt in een afzonderlijk hoofdstuk⁵⁴ behandeld en het antwoord op de vraag wat het materieel toepassingsgebied van het Londens Limitatieverdrag is, volgt hieronder.

2.3.2.2 Materieel toepassingsgebied van het Londens Limitatieverdrag van 1976

Het materieel toepassingsgebied van het Londens Limitatieverdrag van 1976 volgt uit art. 2 en 3 LLMC 1976. In art. 2 lid 1 wordt bepaald voor welke vorderingen de aansprakelijkheid kan worden beperkt⁵⁵, in art. 3 van het verdrag staat aangegeven voor welke vorderingen de aansprakelijkheid niet kan worden beperkt.

51 *Kamerstukken II* 1986/87, 19 769, nr. 3; PG Boek 8 BW, p. 685.

52 *Kamerstukken II* 1986/87, 19 769, nr. 3; PG Boek 8 BW, p. 685.

53 HR 28 februari 1992, *S&S* 1992, 61, *NJ* 1992, 652 m.nt. JCS onder HR 1 juli 1992, *NJ* 1992, 653

54 Zie hoofdstuk 6.

55 Voor de vorderingen die wel onder de LLMC 1976 vallen, wordt het limitatiebedrag in art. 6 en 7 vastgesteld. Onderscheid dient gemaakt te worden tussen vorderingen van passagiers, vorderingen uit personenschade, vorderingen uit zaakschade en vorderingen uit wrak- en ladingopruiming. Voor de diverse vorderingen dient een afzonderlijk fonds gevormd te worden.

*Vorderingen waarvoor de aansprakelijkheid kan worden beperkt*⁵⁶

Op grond van het Londens Limitatieverdrag kan zowel contractuele⁵⁷ als buitencontractuele aansprakelijkheid worden beperkt. Op grond van zowel de aanhef als lid 2 van art. 2 kan zelfs een beroep worden gedaan op de beperking van aansprakelijkheid voor een vordering die bij wijze van verhaal in vrijwaring wordt ingesteld.⁵⁸ In art. 2 van het verdrag is bepaald voor welke vorderingen de aansprakelijkheid kan worden beperkt. De aansprakelijkheid kan op grond van het Londens Limitatieverdrag worden beperkt voor:

- vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies van of schade aan zaken in verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voortvloeiende schade;⁵⁹
- vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage;⁶⁰
- vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere dan rechten uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtsreeks verband met de exploitatie van het schip of hulpverleningswerkzaamheden;⁶¹
- vorderingen wegens wrakopruiming;⁶²
- vorderingen wegens het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;⁶³

56 *Travaux Préparatoires of the LLMC 1976*, p. 60-90. *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 676-677; Cleton 1998, p. 57-64, Griggs en Williams 1998, p.14- 20, Hill 1998, p. 396-398; Mandaraka-Sheppard, 2001, p. 893-898.

57 Tenzij het verdrag de toepasselijkheid daarop met zoveel woorden uitsluit. Zie bijvoorbeeld art. 2 lid 1 sub c en lid 2 tweede volzin. Partijen mogen echter overeenkomen dat een beroep op beperking is uitgesloten. Cleton 1998, p. 57-58.

58 Cleton 1998, p. 57.

59 *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 659; Cleton 1998 p.58-59; Griggs en Williams 1998, p. 16-17.

60 *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 659-660; Cleton 1998, p. 59; Griggs en Williams 1998, p. 17. De beperking van aansprakelijkheid voor passagiersvorderingen blijft verder buiten beschouwing in dit proefschrift.

61 Bijvoorbeeld schade die is ontstaan doordat een schip zonder enige fysieke schade te veroorzaken een haven blokkeert. *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 660; Schadee en Barendsen-Cleveringa 1966, p. 13; Cleton 1998, p.59-60; Griggs en Williams 1998, p. 17.

62 Verdragsstaten zijn op grond van art. 18 gerechtigd de toepassing van art. 2 sub d en e voor te behouden. Het Koninkrijk der Nederlanden heeft hiervan gebruik gemaakt (Zie art. 2 van de Goedkeuringswet (Wet van 14 juni 1989, *Stb.* 1989, 240)). Naar Nederlands recht bestaat er een apart wrakkenfonds waardoor de wrakopruimer in de meeste gevallen meer kosten vergoed kan krijgen dan wanneer hij mee moet delen in het zakenfonds. *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 660-661; Cleton 1998, p. 60-63; Griggs en Williams 1998, p. 17-18.

63 *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 661; Cleton 1998, p. 60-63. Art. 2 sub d en e omvatten in tegenstelling tot het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 alle vorderingen ter zake van de wrak- of ladingopruiming, inclusief regresvorderingen van de reder die de opruimingskosten eerst heeft betaald. Door dit ruime toepassingsgebied van art. 2 sub d en e kan overlap ontstaan met art. 2 sub a. Indien een verdragsstaat de toepassing van art. 2 sub d en e op grond van art. 18 heeft voorbehouden, zoals het Koninkrijk der Nederlanden, rijst de vraag welke regeling voorgaat. Cleton is van mening dat art. 2 sub d prevaleert boven art. 2 sub a.

- vorderingen wegens preventieve maatregelen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon.⁶⁴

Het belang van forumshopping als gevolg van de verschillende uitleg van verdragsbegrippen

Een verdragsbegrip dat niet geheel duidelijk is, dient te worden uitgelegd door verdragsrechtshouders. Een voorbeeld van een dergelijke onduidelijkheid in het Londens Limitatieverdrag betreft de positie van de persoon die niet het hele schip maar slechts een deel bevracht, de zogenaamde 'slot-charterer'. Het Londens Limitatieverdrag van 1976 geeft geen antwoord op de vraag of deze persoon het bedrag van zijn maximale aansprakelijkheid moet berekenen aan de hand van de volledige tonnage van het schip, aan de hand van het gedeelte van de tonnage dat hij gebruikt of dat hij in het geheel geen recht op beperking heeft.⁶⁵ De uitleg van een verdrag dient op grond van art. 31 WVV⁶⁶ in de eerste plaats te geschieden overeenkomstig het doel en de strekking van het verdrag. Als aan de hand van deze regels geen duidelijkheid wordt verschaft over de interpretatie mag gekeken worden naar onder meer de Travaux Préparatoires van een verdrag.⁶⁷ Ondanks het bestaan van een eenvormig verdrag zoals het Londens Limitatieverdrag en het bestaan van internationale regels voor de interpretatie van verdragsbegrippen kan de uitleg van verdragsbegrippen per staat nog verschillen. De verschillen in interpretatie kunnen een reden zijn om voor het indienen van een beperkingsverzoek voor een bepaald forum te shoppen. Het is daarom interessant om te zien hoe de Engelse rechter het LLMC interpreteert. Het recht van de bevrachter

64 Cleton 1998, p. 63-64; Griggs en Williams 1998, p. 18-19.

65 Griggs en Williams, 1998, p. 9. Griggs en Williams en Williams pleiten voor een berekening aan de hand van de volledige tonnage. Ten aanzien van het Brussels Beslagverdrag van 1952 heeft de Engelse rechter bepaald dat het begrip 'charterer' ook de slot-charterer omvat, *The Tychy* [1999] 2 Lloyd's Law Rep (II). Het antwoord op de vraag of dit ook geldt met betrekking tot het Londens Limitatieverdrag van 1976 is nog niet duidelijk.

66 In art. 31 WVV is bepaald: '*1. Een verdrag moet te goeder trouw worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het Verdrag in hun context en in het licht van voorwerp en doel van het Verdrag.*

2. Voor de uitlegging van ene verdrag omvat de context, behalve de tekst, met inbegrip van preambule en bijlagen:

a. iedere overeenstemming die betrekking heeft op het verdrag en die bij het sluiten van het verdrag tussen alle partijen is bereikt;

b. iedere akte opgesteld door een of meer partijen bij het sluiten van het verdrag en door de andere partijen erkend als betrekking hebbende op het verdrag.

3. Behalve met de context dient ook rekening te worden gehouden met:

a. iedere later tot stand gekomen overeenstemming tussen de partijen met betrekking tot de uitlegging van het verdrag of de toepassing van zijn bepalingen;

b. ieder later gebruik in de toepassing van het verdrag waardoor overeenstemming van de partijen inzake de uitlegging van het verdrag is ontstaan;

c. iedere ter zake dienende regel van volkenrecht die op de betrekkingen tussen de partijen kan worden toegepast.

4. Een term dient in een bijzondere betekenis verstaan te worden als vaststaat, dat dit de bedoeling van de partijen is geweest.'

67 Claringbould 1996.

om zijn aansprakelijkheid te beperken voor vorderingen die jegens hem zijn ingesteld door de scheepseigenaar staat centraal in de zaak CMA Djakarta/Classica Shipping.⁶⁸ In Darfur-zaak⁶⁹ gaat het om het omgekeerde geval. In de Darfur-zaak stelt een tijdbevrachter de eigenaar aansprakelijk en de eigenaar wenst vervolgens zijn aansprakelijkheid te beperken.

CMA Djakarta

In de CMA Djakarta/Classica Shipping-zaak⁷⁰ gaat het om de vraag of en zo ja, in hoeverre een bevrachter zijn aansprakelijkheid jegens de eigenaar van het schip mag beperken. In deze zaak is sprake van een explosie aan boord van het containerschip CMA Djakarta. De explosie is veroorzaakt door twee containers met bleekpoeder die de door bevrachter in strijd met de time charterparty worden vervoerd. Tengevolge van de explosie en de daarop volgende brand ontstaat schade aan schip en lading en wordt hulp verleend aan het schip. De eigenaar van het schip vordert van de tijdbevrachter vergoeding van de schade aan het schip en betaling van de vorderingen uit ladingschade, avarijs-grosse en hulpverlening die tegen de eigenaar zijn ingesteld. De bevrachter doet een beroep op beperking van aansprakelijkheid zoals neergelegd in de Merchant Shipping Act. In arbitrage wordt ten voordele van de scheepseigenaar beslist dat de bevrachters niet mogen limiteren. De Queens Bench (Steel J) is het met de arbiters eens. Steel J leest art. 1 LLMC 1976 zo dat een bevrachter alleen mag limiteren als hij handelt als een scheepseigenaar. De bevrachter gaat in hoger beroep. De Court of Appeal beslist dat de bevrachter zijn aansprakelijkheid alleen kan beperken voor de vordering uit ladingschade. De Court of Appeal bepaalt:

'33. It therefore follows that in principle, the charterers' appeal will fail except to the extent that they will be entitled to limit their liability to indemnify the shipowners for the shipowners' own liability for cargo claims, to the extent that that liability is discharged by shipowners in a sum exceeding the appropriate limit. A declaration to that effect can be made.

34. This decision will mean that a charterer's ability to limit will depend on the type of claim that is brought against him rather than the capacity in which he was acting when his liability was incurred. It may be said this construction of the 1976 Convention is less certain and less straightforward than trying to ascertain the capacity in which the charterer is acting. I do not think, however, that that would be right. To analyse a claim is primarily a legal task and is a familiar one to charterers, their insurers and advisers. The capacity in which a charterer acts is primarily a factual matter which may require evidence as well as analysis of a somewhat esoteric legal concept. It is doubtless inaccurate to say that of all the claims that could be brought by an owner against a charterer, it will only be liability to indemnify the shipowner in respect of cargo claims that he will be able to limit. But I cannot at the moment easily think of any other category where limitation is likely to apply.'

68 [2004] 1 Lloyd's Rep. 460. Eerder anders: Aegean Sea [1998] 1 LLR 39.

69 *Darfur* [2004] 2 Lloyd's Rep. 469.

70 [2004] 1 Lloyd's Rep. 460.

Uit de beslissing van de Court of Appeal in de CMA Djakarta zaak blijkt dat voor de beantwoording van de vraag of een bevrachter gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken niet van belang is of de bevrachter handelde als eigenaar. Beslissend voor het recht van de bevrachter om zijn aansprakelijkheid te beperken is het soort vordering waarvoor de beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen. De aansprakelijkheid kan alleen worden beperkt voor de vorderingen die zijn genoemd in art. 2 LLMC. De zaak CMA Djakarta is niet naar de House of Lords gegaan.

Darfur

In de Darfur-zaak⁷¹ is in navolging van de CMA Djakarta-zaak bepaald dat de vraag of er een beperkingsrecht bestaat de aard van de vordering waarvoor de aansprakelijkheid beperkt gewenst wordt, bepalend is. In de CMA Djakarta zaak ging het om een vordering van de eigenaar jegens de charterer waarbij de charterer vervolgens zijn aansprakelijkheid wenst te beperken. In de Darfur zaak gaat het om het omgekeerde geval. De tijdbevrachter stelt de eigenaar aansprakelijk en de eigenaar wenst vervolgens zijn aansprakelijkheid te beperken. In de Darfur-zaak gaat het om een aanvaring op 20 november 1995 op de Seine tussen de Happy Fellow en de Darfur. Als gevolg daarvan raken beide schepen beschadigd, moet aan beide schepen hulp worden verleend, raken bemanningsleden van de Happy Fellow gewond en leiden de ladingbelanghebbenden van de Darfur schade door ladingschade of vertragingsschade. De eigenaar van de Darfur is Blue Nile en de time charterer van de Darfur is Baco liner.

In Frankrijk wordt 22 december 1995 een aansprakelijkheidsprocedure gestart door verschillende schuldeisers jegens de eigenaar en de kapitein van de Darfur. In deze procedure erkent Blue Nile dat de Darfur 100% schuld aan de aanvaring had. In Engeland begint Baco Liner op 13 maart 1996 een procedure jegens Blue Nile om de door de timecharterer geleden schade vergoed te krijgen. De Engelse rechter is bevoegd op grond van een forumkeuze in de charterovereenkomst. Op 25 maart 1996 dienen Blue Nile en de kapitein van de Darfur in Engeland een verzoek in om beperking van aansprakelijkheid en vervolgens wordt daartoe een fonds gestort. Voor de Queens Bench Division is de vraag aan de orde of de aansprakelijkheid voor de vorderingen van Baco Liner kan worden beperkt. Baco Liner heeft negen verschillende vorderingen jegens Blue Nile ingesteld. Deze vorderingen hebben betrekking op:

1. schade doordat de Darfur enkele maanden niet kon worden gebruikt;
2. kosten van opslag van de lading van de Darfur;
3. verzekeringskosten in verband met vorderingen jegens Baco Liner;
4. kosten in verband met de huur of verlies van containers;
5. schade als gevolg van vorderingen van ladingbelanghebbenden jegens Baco Liner;
6. kosten in verband met een bijdrage aan de hulpverleningskosten;
7. extra kosten in verband met de huur van een vervangend schip;

71 *Darfur* [2004] 2 Lloyd's Rep. 469.

8. winstderving in de periode tussen de aanvaring en de dag dat het vervangende schip kon worden gebruikt;
9. kosten in verband met de tijd die aan de aanvaringszaak is gespendeerd.

De Queens Bench stelt in de eerste plaats dat inmiddels vaststaat dat de eerste vordering niet voor beperking vatbaar maar de vijfde en de zesde vordering wel. Voorts wordt bepaald dat duidelijk is dat de overgebleven vorderingen niet onder art. 2 lid 1 sub c LLMC vallen. De zaak concentreert zich daarom op de vraag of de aansprakelijkheid voor de overgebleven vorderingen kan worden beperkt omdat ze vallen onder art. 2 lid 1 sub f LLMC. De Queens Bench oordeelt dat de eigenaar van de Darfur zijn aansprakelijkheid jegens de tijdbevrachter voor de betreffende vorderingen niet kan beperken voorzover zij betreffen schade die het gevolg is van schade aan het eigen schip. Daartoe wordt gesteld:

'35. For the moment it is sufficient to hold that, in my judgment, having regard to the decision discussed above, insofar as the heads of claim are consequential upon damage to the "Darfur", her Owners are not entitled to limit their liability in respect of them. For this purpose, it matters not, as suggested by the owners, that it is owners who are seeking to limit against claims brought by charterers rather than, as in CMA, the other way round. The issue turns on the scope of the claims that are subject to limitation and not the class of persons entitled to limit.'

Uit de Darfur-zaak volgt dat ook ingeval de eigenaar door zijn tijdbevrachter wordt aangesproken het antwoord op de vraag of de aansprakelijkheid kan worden beperkt, afhangt van de vraag of het gaat om vorderingen als bedoeld in art. 2 LLMC.

De CMA Djakarta en de Darfur zaak laten zien dat tussen staten die partij zijn bij een zelfde verdrag nog steeds rechtsverscheidenheid kan bestaan omdat de verdragstermen uiteindelijk moeten worden uitgelegd door nationale rechters.

Vorderingen waarvoor de aansprakelijkheid niet kan worden beperkt

In art. 3 LLMC 1976 worden enkele vorderingen van toepassing van het verdrag uitgesloten.⁷² Voor deze vorderingen kan de aansprakelijkheid dus niet op grond van het Londens Limitatieverdrag worden beperkt. In art. 3 is gesteld:

'The rules of this Convention shall not apply to:
(a) claims for salvage or contribution in general average;⁷³
(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;⁷⁴

⁷² *Travaux Préparatoires of the LLMC 1976*, p. 91-120; Griggs en Williams 1998, p. 21-24; Hill 1998, p. 399-400; Mandaraka-Sheppard 2001, p. 898-902.

⁷³ Cleton 1998, p. 66-67.

⁷⁴ Cleton 1998, p. 68-70.

(c) *claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;*⁷⁵

(d) *claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;*⁷⁶

(e) *claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.*⁷⁷

Voor deze van de toepassing van het verdrag uitgezonderde vorderingen hangt de vraag of de aansprakelijkheid daarvoor beperkt kan worden af van wat daarvoor in andere verdragen of in een nationaal recht is geregeld. De aansprakelijkheid voor vorderingen uit hulpverlening en avarij-grosse kunnen in het geheel niet worden beperkt omdat de scheepseigenaar bij beide juist gebaat is. Het toekennen van een recht op beperking van aansprakelijkheid ten aanzien van vorderingen uit hulpverlening of avarij-grosse zou dus in strijd komen met andere 'public policies'. In het verdrag is niet bepaald dat de aansprakelijkheid voor vorderingen van ondergeschikten in het geheel niet kan worden beperkt. De aansprakelijkheid mag alleen niet verder worden beperkt dan is toegestaan ingevolge het op de arbeidsverhouding toepasselijke recht.⁷⁸

75 Kernschade kan zich binnen de zeescheepvaart op twee verschillende wijzen voordoen. In de eerste plaats kan schade veroorzaakt worden nucleaire stoffen die als lading aan boord van een schip worden vervoerd. In de tweede plaats kan schade worden veroorzaakt door een schip dat door middel van kernstof wordt aangedreven. Voor de eerstgenoemde situatie zijn verschillende verdragen voor het Koninkrijk der Nederlanden van toepassing waarin de aansprakelijkheid van de exploitant van de kerninstallatie waaruit de kernstof afkomstig is. In de LLMC is bepaald dat deze limieten in plaats van de veel lagere limieten uit de LLMC van toepassing zijn op kernschade. De betreffende verdragen zijn: de Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29th July 1960, as amended by the Additional Protocol of 28th January 1964 (*Trb.* 1961, 27; 1964, 175) and by the Protocol of 16th November 1982, (*Trb.* 1983, 80); Protocol, Paris, 12 February 2004 (nog niet in werking); de Convention of 31 January 1963 supplementary to the Paris Convention of 29 July 1960 on third party liability in the field of nuclear energy, as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964, (*Trb.* 1964, 179) and by the Protocol of 16 November 1982, Protocol, Paris, 12 February 2004 (nog niet in werking); Joint Protocol relating to the application of the Vienna Convention and the Paris Convention, Wenen, 21 september 1988 (*Trb.* 1988, 160). Zie de Wet aansprakelijkheid kernongevallen, *Stb.* 1979, 225, zie ook *Stb.* 1997, 577. Zie voor de tekst van alle verdragen: *International transport Treaties*. Cleton 1998, p. 70-71.

76 Voor nucleaire schepen is weliswaar een verdrag (Verdrag van Brussel van 1962 inzake de aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen)ontworpen maar dat is nooit in werking getreden. De op dit verdrag gebaseerde Nederlandse wet (Wet van 24 oktober 1973, *Stb.* 1973, 536, houdende regels inzake de wettelijke aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen) is wel in werking getreden op 17 december 1973. Deze wet is gewijzigd bij de wetten van 26 juni 1991, *Stb.* 373, 28 januari 1999, *Stb.* 30, 13 mei 2004, *Stb.* 215. Cleton 1998, p. 70-71.

77 Cleton 1998, p. 71-72.

78 Mandaraka-Sheppard 2001, p. 900. Volgens Mandaraka-Sheppard zondert art. 3 sub e LLMC 1976 de aansprakelijkheid uit arbeidsovereenkomst niet per se uit van het recht op beperking. Zij stelt dat het op de arbeidsverhouding toepasselijke recht bepaalt of de aansprakelijkheid beperkt kan worden. Mandaraka-Sheppard pleit hier dus voor toepassing van de *lex causae* in plaats van de *lex*

Voor de beantwoording van de vraag in hoeverre de aansprakelijkheid voor olievervuiling beperkt kan worden, is het noodzakelijk de verhouding helder te maken tussen het Londens Limitatieverdrag enerzijds en het CLC-verdrag en anderzijds. Deze verhouding wordt hieronder nog uitgebreid geanalyseerd.⁷⁹

Artikel 18 beperking van aansprakelijkheid voor wrak- en ladingopruimingskosten
In art. 1 lid 18 is bepaald:

'Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right to exclude the application of Article 2 paragraph 1(d) and (e). No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.'

In beginsel vallen vorderingen uit wrak- en ladingopruimingskosten als bedoeld in art. 2 lid 1 sub d en e in het zakenfonds. Op grond van art. 18 LLMC mogen verdragsstaten de toepassing van art. 2 lid 1 sub d en e echter van toepassing uitsluiten. Indien een verdragsstaat van deze mogelijkheid gebruik maakt, gelden voor deze verdragsstaat de internationaal eenvormige regels uit het verdrag dus niet voor de beperking van aansprakelijkheid voor wrak- en ladingopruimingskosten. In beginsel is de aansprakelijkheid voor deze vorderingen dan onbeperkt. Een staat die gebruik heeft gemaakt van het voorbehoud kan echter in zijn nationale wetgeving alsnog een recht op beperking van aansprakelijkheid voor deze vorderingen bieden. De vraag of deze nationale regeling toepasselijk is, dient te worden beantwoord aan de hand van de conflictregels van de forumstaat.

Het Koninkrijk der Nederlanden heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de toepasselijkheid van het Londens Limitatieverdrag op wrak- en ladingopruimingskosten voor te behouden. De Nederlandse wetgever heeft vervolgens in art. 755 lid 1 sub c van Boek 8 BW een eigen regeling getroffen voor de beperking van aansprakelijkheid voor opruimingskosten.⁸⁰ Indien ten overstaan van een Nederlandse rechter een beroep wordt gedaan op beperking van aansprakelijkheid voor wrak- of ladingopruimingskosten gelden geen internationaal eenvormige regels als gevolg van het voorbehoud uit art. 18 LLMC. De Nederlandse rechter dient dan eerst aan de hand van Nederlandse conflictregels vast te stellen welk nationaal recht toepasselijk is op het

fori als het toepasselijke recht op de beperking van aansprakelijkheid bij gebreke van eenvormig recht. Cleton (Cleton 1998, p. 72) stelt dat art. 3 sub e LLMC alleen gevallen betreft, waarin de wet die op de arbeidsovereenkomst van toepassing is (de *lex causae*) geen of alleen een hogere beperking van aansprakelijkheid dan het verdrag toestaat. Hij stelt dat de *lex fori* dus niet mag worden toegepast. Cleton stelt voorts dat uit art. 753 van Boek 8 BW niet duidelijk blijkt dat een beroep op limitatie van de aansprakelijkheid van deze vorderingen naar Nederlands recht niet zou zijn toegestaan. Een duidelijker afwijzing van de beperking van aansprakelijkheid voor vorderingen van ondergeschikten en hun rechthebbenden was naar zijn mening op zijn plaats geweest. Zie ook Schadee en Barendsen-Cleveringa 1966, noot 109.

⁷⁹ Zie paragraaf 4.3.

⁸⁰ In art. 755 lid 1 sub c van Boek 8 BW worden de limieten van aansprakelijkheid voor deze vorderingen aangegeven. Ten aanzien van een schip met een tonnage van 70.000 geldt een gelimiteerde aansprakelijkheid voor wrak- en ladingopruimingskosten van 10.468.042 SDR.

verzoek om beperking van aansprakelijkheid. Hoe deze Nederlandse conflictregels luiden, komt hieronder aan de orde in een afzonderlijk hoofdstuk.⁸¹ Als die conflictregels verwijzen naar Nederlands recht dient de schuldenaar een apart wrakkenfonds in te stellen alvorens hij gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor de opruimingskosten te beperken.

Het is mijns inziens terecht dat verdragsstaten de mogelijkheid hebben om de kosten van wrak- en ladingopruiming van het recht op beperking van aansprakelijkheid uit te sluiten danwel in een eigen beperkingsregime voor dergelijke vorderingen te voorzien. In de meeste gevallen zal de staat opdracht geven tot het opruimen van een wrak of lading. Het opruimen door de staat van een wrak voor de Nederlandse kust is, gezien het drukke scheepvaartverkeer, in het algemene scheepvaartbelang en dient daarnaast ter bescherming van het milieu. Dergelijke mogelijk schadebeperkende maatregelen moeten niet worden gedestimuleerd door het gevaar dat de daarbij gemaakte kosten waarschijnlijk niet of slechts zeer ten dele zullen worden vergoed doordat de wrakopruimer moet meedelen in het zakenfonds. Daarnaast is het uitsluiten van wrak- en ladingopruimingskosten van het zakenfonds ook in het belang van de overige schuldeisers. Als de wrakopruimer (de Staat) zou moeten meedelen in het zakenfonds, blijft er veel minder over voor de overige schuldeisers met een vordering uit zaakschade.

2.3.3 Inhoud van het Londens Limitatieverdrag van 1976⁸²

2.3.3.1 Wie kunnen een beroep doen op de beperking van aansprakelijkheid?⁸³

In art. 1 is bepaald wie een beroep kunnen doen op beperking van hun aansprakelijkheid. In dit artikel is neergelegd:

‘Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term “shipowner” shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.

3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).

4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

81 Zie hoofdstuk 8.

82 Zie *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 675-686. MvT 19 769.

83 Comité Maritime International, *Travaux Préparatoires of the LLMC 1976*, p. 33-59; Cleton 1998, 51-57; Griggs en Williams 1998, p. 7-14; Hill 1998, p. 395-396.

5. *In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel itself.*

6. *An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.*

7. *The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.'*

Uit dit artikel blijkt welke personen gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken. Dit zijn de:

- scheepseigenaar;
- bevrachter;
- huurder;
- andere gebruiker van het schip met in begrip van degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd;⁸⁴
- hulpverlener;⁸⁵
- iedere persoon voor wiens handelen of nalaten een van de vijf bovengenoemde personen aansprakelijk is, zoals de kapitein;
- verzekeraar van bovengenoemde personen;⁸⁶

De groep van personen die op grond van het Londens Limitatieverdrag hun aansprakelijkheid kunnen beperken, is aanmerkelijk groter dan ingevolge het Brussels Beperkingsverdrag van 1957. De uitbreiding van het recht op limitatie tot de hulpverlener van het schip is van groot belang en is een reactie op de eerdergenoemde uitspraak van de House of Lords in het Tojo Maru-arrest.⁸⁷ Behalve de verzekeraar kunnen de andere tot limitatie gerechtigde personen hun aansprakelijkheid ook beperken voor personen voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid zij in beginsel aansprakelijk zijn.⁸⁸ Art. 1 lid 4 biedt een beperkingsrecht aan de genoemde personen indien hun fout kwalitatief toe te rekenen is aan de scheepseigenaar. Zelfstandige hulppersonen kunnen hun aansprakelijkheid beperken op grond van het verdrag voorzover de opdrachtgever voor hun fouten aansprakelijk is. Het antwoord op de vraag of de

84 Bijvoorbeeld een *manager* die zorgt voor de exploitatie van het schip en het in dienst nemen van bemanning. Cleton 1998, p. 52-53.

85 Cleton 1998, p. 53-54.

86 Cleton 1998, p. 56-57.

87 [1971] 1 Lloyd's Law Rep. 341.

88 Zie voor het recht van de opdrachtgever op beperking van zijn aansprakelijkheid voor een fout van een door hem als zelfstandige hulppersoon ingeschakelde stuwadoor: HR 11 mei 2001, *S&S* 2001, 1; *NJ* 2001, 631 m.nt. K.F. Haak (Vine, Ormond, Global Ling/Gigant I). In dit arrest is bepaald dat er geen verdere kwalitatieve aansprakelijkheid (op grond van art. 6:171 BW) van de opdrachtgever bestaat dan de (beperkte) aansprakelijkheid van haar hulppersoon. Zie over dit arrest: Van der Wiel 2001. Voor de beperking van aansprakelijkheid van de stuwadoor voor schade door gevaarlijke stoffen staat overigens een afzonderlijke regeling in het vijfde lid van art. 624 van Boek 8 BW.

opdrachtgever aansprakelijk is, wordt bepaald door het recht dat toepasselijk is op de vordering.⁸⁹

2.3.3.2 Geen beroep op beperking⁹⁰

In art. 4 van het verdrag is gesteld:

*'A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.'*⁹¹

In het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 kon de aansprakelijkheid worden doorbroken indien sprake was van 'actual fault or privity'. In het common law systeem werd dit vrij snel aangenomen waardoor de scheepseigenaar relatief snel onbeperkt aansprakelijk was. Onder het Londens limitatieverdrag is doorbreking bijna onmogelijk gemaakt omdat daarvoor nu sprake moet zijn geweest van een handelen of nalaten met 'the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result', oftewel met de opzet die schade te veroorzaken hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.⁹² De Nederlandse rechter⁹³ heeft in wegvervoorzaken hieraan een interpretatie gegeven die doorbreking zeer moeilijk maakt. De Hoge Raad heeft namelijk in de zogenaamde '5 januari-arresten' met betrekking tot het CMR-verdrag gesteld:

'Van gedrag, dat als roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien moet worden aangemerkt, is sprake, wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren, maar zich door dit een en ander niet van dit gedrag laat weerhouden.'

Deze uitleg is in de rechtspraak inmiddels ook toegepast op het zeevervoer.⁹⁴

89 Zie voor de regeling van de kwalitatieve aansprakelijkheid voor zelfstandige hulppersonen in het Nederlandse recht art. 171 van Boek 6 BW. Zie hierover: Lubach 2005.

90 Comité Maritime International, *Travaux Préparatoires of the LLMC 1976*, p. 121-135; *Boek 8 BW*, 1992, p. 679-680; Griggs en Williams 1998, p. 24-31; Hill 1998, p. 400-403; Mandaraka-Sheppard 2001, p. 905-929.

91 In art. 754 van Boek 8 BW is deze bepaling als volgt vertaald: 'Niemand is gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen is dat de schade is ontstaan door zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.'

92 Art. 8:754 BW.

93 HR 5 januari 2001, *S&S* 2001, 61 en 62 en *NJ* 2001, 391 en 2001, 392 (Overbeek/Cigna) en (Van der Graaf/Philip Morris) m.nt. K.F. Haak. Zie ook: HR 22 februari 2002, *S&S* 2002, 94 (De Jong&Grauss/The West of England Shipowners Mutual Insurance Association); HR 11 oktober 2002, *S&S* 2003, 61 (K Line).

94 Hof Den Haag 13 maart 2001, *S&S* 2002, 82 (Quo Vadis).

2.3.3.3 De berekening van de limitatiefondsen⁹⁵

Het Londens Limitatieverdrag beperkt de maximaansprakelijkheid voor maritieme vorderingen. Om zijn aansprakelijkheid op grond van het Londens Limitatieverdrag te kunnen beperken, dient de aansprakelijke persoon een fonds of verschillende fondsen samen te stellen met een grootte gelijk aan het bedrag van zijn gelimiteerde aansprakelijkheid. Naar Nederlands recht kunnen er op grond van het Londens Limitatieverdrag vier verschillende fondsen worden gevormd: het personenfonds, het zakenfonds, het wrakkenfonds en het passagiersfonds. De maxima worden bepaald in art. 6 en 7 van het Londens Limitatieverdrag van 1976. De hoogte van de limiet hangt zowel af van de soort vordering als van de tonnage van het schip.⁹⁶

2.4 Protocol van 1996 bij het Londens Limitatieverdrag⁹⁷

Op 13 mei 2004 is een protocol uit 1996 bij het Londens Limitatieverdrag in werking getreden. Het Koninkrijk der Nederlanden is (nog) geen partij bij dit protocol. Het feit dat het Koninkrijk der Nederlanden nog geen partij is bij het protocol van 1996 bij het Londens Limitatieverdrag maakt van Nederland een aantrekkelijk forum voor een aansprakelijke scheepseigenaar om de beperking van aansprakelijkheid te verzoeken. Indien het Koninkrijk der Nederlanden toetreedt bij het protocol van 1996 en het Londens Limitatieverdrag van 1976 opzegt, zal de Nederlandse rechter de nieuwe regeling toepassen op verzoeken tot beperking van aansprakelijkheid, ongeacht de nationaliteit van de verzoeker of het land van registratie van het betrokken schip. Indien de forumstaat echter het Londens Limitatieverdrag van 1976 niet opzegt en het betrokken schip is geregistreerd in een staat die wel partij is bij het Londens Limitatieverdrag van 1976 maar geen partij is bij het protocol van 1996, dan zal de rechter de aansprakelijk gestelde persoon toe moeten staan te limiteren overeenkomstig de (lagere) limieten van het Londens Limitatieverdrag van 1976. Deze regels vloeien voort uit art. 30 lid 3 en 4 van het Weens Verdragenverdrag.⁹⁸

95 *Travaux Préparatoires of the LLMC 1976*, p. 138-259; *PG Boek 8 BW*, 1992, p. 680-683. Griggs en Williams 1998, p. 34-45; Hill 1998, p. 403-406.

96 Met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel, geldt voor een schip met een tonnage van 70.000 een maximaansprakelijkheid van 20.572.917 SDR. De maximaansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor passagiersvorderingen wordt berekend door het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren, te vermenigvuldigen met 46.666 SDR. De maximaansprakelijkheid kan echter niet meer bedragen dan 25 miljoen SDR. Voor vorderingen uit zaakschade geldt voor een schip met een tonnage van 70.000 een gelimiteerde aansprakelijkheid van 15.093.090 SDR.

97 Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976, *London, 2 May 1996*; Griggs en Williams 1998, p. 69-73; Cleton 1998, p. 36-37 en 98-99; Van der Wiel 2004, p. 274-277; Bulthuis 2005.

98 Denemarken heeft dienovereenkomstig bij het protocol van 1996 de volgende verklaring afgegeven: *'In Act Nr. 228 of 21 April 1999, implementing the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, Denmark has made use of the provision in Article 15, paragraph 1, of the said convention, on the application of the Convention. Consequently, if a*

Het protocol van 1996 heeft enkele gebreken van het Londens Limitatieverdrag van 1976 verholpen.⁹⁹ De verbeteringen die door het protocol van 1996 worden gemaakt zijn:

- de limieten zijn aanzienlijk verhoogd;¹⁰⁰
- een systeem om de limieten snel te kunnen wijzigen, is ingevoerd;¹⁰¹
- de passagiersclaims zijn hervormd;¹⁰²
- bepalingen zijn ingevoerd ter verduidelijking van verhouding met andere verdragen:
 - a. het begrip hulploon is uitgebreid met de vorderingen die betrekking hebben op de 'special compensation' als bedoeld in art. 14 van het Bergingsverdrag van 1989 met als gevolg dat deze vorderingen ook van beperking zijn uitgesloten;¹⁰³
 - b. de mogelijkheid is voor staten ingevoerd om vorderingen onder het HNS-verdrag buiten het Londens Limitatieverdrag van 1996 te houden.¹⁰⁴

Naast het feit dat het protocol van 1996 enkele verbeteringen maakt ten opzichte van het Londens limitatieverdrag van 1976, maakt het protocol de zaak echter ook com-

person, who has his habitual residence or principal place of business in a State Party to the Convention of 1976, but not to the Protocol of 1996, seeks to limit his liability before a Court in Denmark during the period where Denmark is both a State Party to the Convention of 1976 and the Protocol of 1996, Denmark will accept limitation of liability according to the Convention of 1976. For other persons seeking to limit liability, Denmark will apply the limitation of the Protocol of 1996.'

99 B. Soyer, *Limitation of Shipowner's Liability, the 1976 Limitation Convention and Aspects of the 1996 Protocol*, 1997, p. 59-65.

100 De gelimiteerde aansprakelijkheid voor vorderingen uit dood of letsel voor een schip met een tonnage van 70.000 bedraagt 48.398.600 SDR. Voor passagiersvorderingen bedraagt de gelimiteerde aansprakelijkheid 175.000 SDR vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip volgens zijn certificaat gerechtigd is te vervoeren. Ten aanzien van de aansprakelijkheid voor passagiersvorderingen is geen plafond meer opgenomen. Voor vorderingen uit zaakschade bedraagt in geval van een schip met een tonnage van 70.000 de gelimiteerde aansprakelijkheid 24.199.300 SDR.

101 Art. 8 van het protocol van 1996.

102 In art. 4 van het protocol van 1996 is bepaald: *'Article 7, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:*

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.'

103 In art. 2 van het protocol van 1996 is bepaald dat art. 3 sub a gewijzigd is in: *'(a) claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average.'*

104 In art. 7 van het protocol van 1996 is bepaald dat art. 18 lid 1 als volgt wordt gewijzigd: *'1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right:*

(a) to exclude the application of Article 2, paragraphs 1(d) and (e);

(b) to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 or of any amendment or protocol thereto.

No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.'

plexer. Dit is een gevolg van het feit dat het protocol van 1996 extra mogelijkheden biedt tot het maken van afwijkingen in het nationale recht van verdragsstaten. In art. 6 van het protocol wordt bijvoorbeeld een art. 3bis aan art. 15 van het verdrag van 1976 toegevoegd inhoudende dat verdragsstaten in hun nationale recht hogere limieten mogen vaststellen voor passagiersclaims dan in het verdrag.¹⁰⁵ Een dergelijke bepaling vergroot de aantrekkelijkheid van forumshopping.

2.5 Conclusie ten aanzien van de algemene beperkingsverdragen

Uit de analyse van het toepassingsgebied en de inhoud van het Brussels Beperkingsverdrag van 1957 en het Londens Limitatieverdrag van 1976 blijkt dat ondanks het bestaan van eenvormige algemene beperkingsverdragen het antwoord op de vraag welke rechter bevoegd is ten aanzien van een verzoek om beperking van aansprakelijkheid van groot belang is en dat het belang van deze vraag sinds het inwerkingtreden van het protocol van 1996 bij het Londens Limitatieverdrag zelfs nog groter is geworden. Het belang van de vraag welke rechter bevoegd is, heeft drie oorzaken. In de eerste plaats is dat het feit dat er verschillende limitatieregimes naast elkaar bestaan. Omdat een rechter het verdrag toepast waar de forumstaat partij bij is, heeft de vraag welke rechter bevoegd is direct invloed op de toepasselijke limieten. In de tweede plaats geldt dat rechters van staten die partij zijn bij hetzelfde verdrag van elkaar afwijkende oordelen kunnen geven tengevolge van de noodzaak om bepaalde verdragsbegrippen uit te leggen. Ten derde zijn ook tussen de staten die partij zijn bij het Londens Limitatieverdrag verschillen blijven bestaan tengevolge van de mogelijkheid om de toepassing van het verdrag op wrak- en ladingopruimingskosten uit te sluiten.

¹⁰⁵ Lid 3 bis van art. 15 luidt: *'Notwithstanding the limit of liability prescribed in paragraph 1 of Article 7, a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, provided that the limit of liability is not lower than that prescribed in paragraph 1 of Article 7. A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the Secretary-General of the limits of liability adopted or of the fact that there are none.'* De beperking van aansprakelijkheid voor passagiersvorderingen wordt in dit proefschrift niet behandeld.

