




V.l.n.r.: Pieter den Haan, Vivian van der Kuil en Bert Jansma

In nieuwe regelgeving (CLNI 2012) worden huidige limieten in de binnenvaart verdubbeld

Beperking aansprakelijkheid in binnen-, zee- en pleziervaart: ONEERLIJK OF JUIST EEN GOEDE ZAAK?

In de binnen-, zee- en pleziervaart hebben scheepseigenaren al decennialang het recht om bij een (grote) schade bij de rechtbank een verzoek in te dienen voor beperking van aansprakelijkheid. Zij hoeven dan niet voor de totale schade op te draaien maar voor een deel daarvan, een bedrag dat afhankelijk is van de voortstuwing (motorvermogen) van het schip en/of de tonnage. In de maritieme wereld wordt de beperking van aansprakelijkheid alom geaccepteerd, zeker binnen de Nederlandse markt. De buitenwereld vindt de regeling vaak oneerlijk, zoals recentelijk weer eens overduidelijk aan het licht kwam na de spraakmakende schade aan de stuw in Grave, eind 2016. De beide advocaten Pieter den Haan en Vivian van der Kuil (AKD) en verzekeraar Bert Jansma (TVM Verzekeringen) spreken juist van "een goede regeling voor alle betrokken partijen, niet in de laatste plaats omdat het een snelle, effectieve schadeafwikkeling bevordert."  Jan van Stigt Thans

Ze hebben allen in hun dagelijkse werk geregeld te maken met de beperking van aansprakelijkheid. Jansma in zijn huidige functie van manager schade en expertise bij TVM Scheepsverzekeringen en voorheen als directeur bij Son Scheepsverzekeringen. Van der Kuil, voormalig marineofficier en rechter, werkt sinds 2012 in de advocatuur. Onder de hoede van Pieter den Haan richt zij zich op het 'natte recht', aanvankelijk bij Van Traa en sinds medio 2015 bij AKD. "Beperking van aansprakelijkheid is een grote hobby én specialisme van Pieter en mij. Een buitengewoon interessant werkgebied." Haar collega, vijftienvijftig jaar in het vak, sluit zich daarbij volmondig aan. "Het is een leuk en vakmatig boeiend segment, met pragmatisch ingestelde professionals met een non-nonsense manier van werken. Dat komt ook tot uiting in de afwikkeling van schades: men wil snel ter zake komen, de zaak regelen en liever niet procederen."

Wat is het? Hoe werk het?

De beperking van aansprakelijkheid is in het leven geroepen ter bescherming van de (zee) vervoerders en vloeit voort uit het Engels (zee) recht. Zou de aansprakelijkheid onbeperkt zijn, dan zou dat ertoe kunnen leiden dat vanwege het aansprakelijkheidsrisico bij een schade geen enkele vervoerder nog het risico zou willen nemen om goederen te vervoeren. Hoe is een en ander wettelijk geregeld? Van der Kuil geeft een 'petit-college' over het ontstaan van de beperking van aansprakelijkheid en de ontwikkeling sindsdien. "Het beginsel is eigenlijk al heel oud, maar werd voor het eerst vastgelegd in een verdrag in 1957. In 1976 kwam er voor het zeerecht het 'Londens Limitatieverdrag' (LLMC 1976), dat in 1996 middels een protocol werd aangepast met onder meer hogere limieten. In Nederland staat een en ander geregeld in art 8:750 e.v. BW. Op een gegeven moment zag ook de binnenvaartsector de voordelen ervan in, hetgeen in 1988 leidde tot de komst van het 'Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid' en in het BW tot art. 8:1060 e.v. en besluit bij artikel 8:1065 BW. "De verwachting is dat binnen niet al te lange tijd CLNI 2012 van kracht wordt, waarbij het verschil met de huidige situatie vooral ligt in hogere limieten voor de beperking van aansprakelijkheid: ruwweg een verdubbeling ten opzichte van nu." Haar AKD-collega rekent het voor aan de hand van de schade die vorig jaar december werd veroorzaakt met de benzeentanker Maria Valentine aan de stuw in Grave. Bij de CLNI 1988 is de beperking gesteld op 200 SDR per ton aan gewicht van het schip en op 700 SDR per KW aan motorvermogen en dat is bij de CLNI 2012 verdubbeld tot respectievelijk 400 en 1.400 SDR. Volgens de huidige regeling (CLNI 1988) zou het bedrag aan beperking van aansprakelijkheid voor de Maria Valentine uitkomen op omgerekend 920.000 euro en bij hantering van de CLNI 2012 op 1,84 miljoen euro.

Een recht, geen plicht

Den Haan benadrukt dat een beroep op beperking van aansprakelijkheid geen verplichting is voor de scheepseigenaar in geval van een aan derden veroorzaakte schade, maar een recht. "Hoewel de schadeveroorzakende partij soms om hem of haar moverende (vaak morele) redenen alle gedupeerden zou willen schadeloosstellen, wordt in de praktijk nimmer afgezien van het recht op beperking van aansprakelijkheid." Jansma vult aan: "Ook zijn verzekeraar en diens herverzekeraar zullen bij hem daarop om dezelfde redenen aandringen. Wanneer een scheepseigenaar gebruik wil maken van zijn recht tot beperking van aansprakelijkheid, wil dat overigens niet zeggen dat hij daarmee zijn aansprakelijkheid erkent." Wanneer een scheepseigenaar na een schade zijn aansprakelijkheid wil beperken, dan dient hij daarvoor een verzoek in te dienen bij een rechtbank. Hij kan dat in principe doen bij een rechtbank in zijn eigen land en/of in het land waar

het incident heeft plaatsgevonden. In de meeste gevallen zal dat verzoek worden ingewilligd, tenzij er sprake is van opzet, grove nalatigheid of bewust roekeloos handelen door de scheepseigenaar, dus niet door de kapitein." Den Haan: "Vervolgens dient de scheepseigenaar het vastgestelde bedrag van de beperking van aansprakelijkheid in een fonds te storten (in geld of middels een garantie), dat wordt beheerd door een vereffenaar, een soort curator, aangesteld door de rechtbank. Daaruit worden de schadeclaims van gedupeerden naar rato vergoed." Jansma vult aan: "Er kunnen soms meerdere fondsen zijn: voor materiële (zaak)schade, eventuele personenschade, waterverontreiniging en/of andere milieuschade) en voor schade door (vrijkomende) gevaarlijke stoffen."



"Men wil snel ter zake komen, de zaak regelen en liever niet procederen"

Verschil zee- en binnenvaart

Den Haan wijst op de verschillende berekeningsmethodieken die gelden voor de zee- en binnenvaart. "Bij zeeschepen wordt de beperking van aansprakelijkheid uitsluitend berekend op basis van tonnage; voor binnenvaartschepen komt daar een bedrag per KW motorvermogen bij. Of een schip kan worden aangeduid als zeeschip of als binnenvaartschip, wat soms niet uit de registratie blijkt, kan dus behoorlijk schelen voor de beperking van aansprakelijkheid", aldus de ervaren 'natte recht'-advocaat. Volgens Den Haan is het zinvol om bij de keuze van een rechtbank goed te letten op de verschillen tussen de lidstaten, bijvoorbeeld ten aanzien van de lokale procedures, fondsvorming en rente. "Dus bij schade eerst inventariseren welke landen betrokken zijn en welk regime daar

geldt en dan pas de keuze te maken of én waar te beperken. Een Duitse rechter kijkt bijvoorbeeld anders naar een verzoek voor beperking van aansprakelijkheid dan een Nederlandse rechter. Als een Nederlands binnenvaartschip in Duitsland een schade veroorzaakt, adviseer ik de eigenaar als de gesmeerde bliksem een verzoek tot beperking van aansprakelijkheid in te dienen bij de rechtbank in Rotterdam. Die hebben de meest ervaring en zorgen in negen van de tien gevallen voor een goede en snelle schaderegeling."

Tal van voordelen

Waar men in Duitsland en andere landen liever een systeem van onbeperkte aansprakelijkheid zou zien, zijn Den Haan, Van der Kuil en Jansma te spreken over de beperking van aansprakelijkheid. Laatstgenoemde daarover: "Je weet daardoor als verzekeraar beter waar je aan toe bent en welke vorderingen je kunt verwachten. Daardoor kun je de risico's beter inschatten en de premie beter bepalen. Wij weten immers van elk schip wat de maximale aansprakelijkheid is. Beperking of niet scheelt bovendien in de premiestelling. We verzekeren als TVM zowel Nederlandse als Duitse pleziervaartuigen. Jarenlang konden wij in verband met de maximale aansprakelijkheid in Nederland volstaan met een maximale WA-dekking van één miljoen euro, terwijl wij voor de Duitse pleziervaartuigen deze dekking moesten uitbreiden tot vijf miljoen euro. In Duitsland geldt er voor de pleziervaart namelijk een onbeperkte aansprakelijkheid."

Ook Van der Kuil spreekt van 'een overzichtelijk systeem'. "Alle vorderingen worden op één manier afgehandeld en iedereen weet waar-ie aan toe is." Den Haan vult aan: "Het is daarnaast een uiterst efficiënt en effectief systeem, omdat er niet overloos geprocedeerd gaat worden. Bijkomend voordeel is dat het schip niet aan de ketting hoeft en dus door kan gaan met zijn bedrijfsvoering. Weliswaar zijn de schadelijgende partijen hiermee minder gelukkig, maar daar staat tegenover dat ze door middel van het fonds in elk geval de zekerheid hebben dat ze een deel van hun schade vergoed krijgen." Jansma: "Daar komt bij dat de bedrijven doorgaans ook zelf verzekerd zijn. Het deel van de schade dat ze niet uit het fonds krijgen, kunnen ze alsnog via hun eigen verzekeraar vergoed krijgen." Wanneer beperking van aansprakelijkheid aan de orde komt, lijkt het een routinezaak maar dat is het al gauw niet, benadrukken Den Haan en Van der Kuil. "Het beperkingsrecht kent nog vele open vragen en daarmee speelruimte voor de 'justitiabelen'. Dat zal met het nieuwe beperkingsverdrag voor de binnenvaart (CLNI 2012) met veel hogere limieten alleen maar toenemen, want dat verdrag laat dezelfde vragen onbeantwoord en roept vele nieuwe vragen op. Kortom, er blijft voldoende ruimte open voor partijen en zeker ook voor ons juristen. Wij zijn immers scherp op wat andere mensen schrijven en kijken of daar 'gaten' in te schieten zijn." <