

Inleiding

[sheet 2] Vandaag bespreek ik met u het principe van beperking van aansprakelijkheid voor grotere maritieme claims. Ik zeg “grotere” aangezien het beperken van aansprakelijkheid pas de moeite waard wordt, indien de schade die wordt veroorzaakt door een schip van een bepaalde grotere omvang is. Ik laat daarover straks een rekenvoorbeeld zien. Na een paar voorbeelden en het uiteenzetten van de historie en het principe van beperking, zal ik u meenemen naar het juridisch kader recht en de procedure zoals we die in Nederland kennen. Tot slot gaan we even de diepte in, met een drietal bekende en recente beperkingszaken die in Nederland hebben gespeeld, en waaruit we belangrijke lessen kunnen trekken, en waarin we wellicht een trend kunnen bespeuren over hoe we in de toekomst tegen het principe van “beperken” aankijken, en waarbij ik mij hardop de vraag stel of het wenselijk is dat het beperkingsrecht wordt beperkt? En zo ja, hoe ver we daar met z’n allen in mogen of moeten gaan?

Voorbeelden bekende rampen

[sheet 3] De beelden zullen de meer senioren van ons nog op het netvlies staan. De ramp met de HERALD OF FREE ENTERPRISE: een Brits roll-on-roll-off autoveer dat op 6 maart 1987, vlak na vertrek uit Zeebrugge, kapseisde. De ramp kostte 193 mensen het leven. De oorzaak van de ramp blijkt een combinatie van technische en organisatorische fouten. Gebrekkige communicatie, het openlaten van de boegdeur, het te snel varen en het niet leeg zijn van de ballasttanks. Tot slot werd alcoholgebruik tijdens actieve dienst door officieren als een medeoorzaak aangemerkt.

Op 17 juni 2013 voer de MOL COMFORT in slecht weer en werd er een barst midscheeps ontdekt. Later is het schip in twee stukken gebroken. De 26 bemanningsleden hebben het schip op tijd verlaten en werden gered. Nadat het schip in twee stukken brak, bleven beide stukken drijven met de 4382 containers nog intact aan boord. Het achterste deel zank naar een diepte van 4000 meter. 1700 containers dreven rond op de plaats van het zinken. Op het voorste deel brak er een brand uit die 2400 containers volledig vernietigde. De nacht erna zank ook dit deel tot een diepte van 3000 meter. De oorzaak van de brand en het incident is tot nu toe een mysterie.

[sheet 4] Op 18 januari 2007 was de MSC NAPOLI onderweg van België naar Zuid-Afrika toen het in de Europese storm Kyrill terechtkwam. Na luid gekraak werden scheuren vastgesteld in de romp, vlak onder en voor de brug. De kapitein besliste dat de schade te ernstig was en dat de bemanning het schip moest verlaten. Het verlaten schip werd daarna op sleep genomen richting Portland in Groot-Brittannië. Tijdens het slepen werd echter vastgesteld dat het schip te ernstig beschadigd was en met gevaar voor vervuiling werd er beslist om het schip te “beachen” bij Branscombe. Het gestrande schip trok al snel de aandacht van omwonenden, maar mensen kwamen ook van ver om uit de aangespoelde containers kostbare spullen te jatten. De containers bevatte diverse producten, van shampoo tot nieuwe BMW-motoren.

Op 5 oktober 2011 raakte het schip RENA aan de grond, op een natuurrif bij de kust van Nieuw-Zeeland. Het schip bevatte containers met gevaarlijke stoffen en 1700 ton HFO en 200 ton diesel. De olie lekte en beschadigde de volledige omgeving. Een ramp voor natuur en visserij. De bergingsoperatie duurde vier jaar, en tot op de dag van vandaag zijn niet alle delen van het schip geborgen. Delen van het wrak worden dagelijks gemonitord op mogelijke uitstoot van gevaarlijke of vervuilende stoffen.

[sheet 5] De COSTA CONCORDIA en kapitein Schettino zal iedereen van u nog wel op het netvlies staan. Kapitein Schettino zit momenteel een gevangenisstraf uit van zestien jaar wegens dood door schuld (32 slachtoffers) en het voortijdig verlaten van zijn schip, nadat hij het te dicht langs de kust van het Italiaanse eilandje Isola del Giglio voer, naar verluidt om een vriend te groeten en om indruk te maken op zijn geliefde die tijdens de aanvaring met een rots op de brug aanwezig was.

Op 6 maart 2018 breekt een enorme brand uit op de MAERSK HONAM, midden in de Arabische zee. Beladen met 7860 containers en crew van 27. Pogingen van de bemanning om de brand te blussen mislukten. 4 bemanningsleden overleven de ramp niet. 1000 ton desinfecteermiddel in onderdeks gestuwde containers wordt als oorzaak aangewezen.

Het kan dus goed misgaan op zee. Dat is u allemaal helder. De gevolgen van dit soort rampen zijn vaak niet te overzien, ook financieel niet. Daartegenover staat het belang van de koopvaardij en het bestaan van rederijen die onze handelswaar over de wereldzeeën heen en weer slepen. Dat is een mooie brug naar de uitleg van het principe van beperking van aansprakelijkheid. Hoe lang bestaat het al en wat is de ratio van het principe?

De historie en het principe van beperking

[sheet 6] De definitie van beperking van aansprakelijkheid luidt: de bevoegdheid (1) die bij verdrag of wet (2) aan iemand wordt verleend om zijn verplichting tot schadevergoeding (3) voor alle bij dat verdrag of die wet aangewezen vorderingen (4) die zijn ontstaan naar aanleiding van éénzelfde gebeurtenis (5) tot een bepaald bedrag te beperken (6).

Voor de duidelijkheid: dit gaat over *global limitation*, en niet over de kilolimiten die in veel vervoersrecht verdragen zijn opgenomen. De zogenaamde *unit limitations*. Zoals de bekende 8,33 SDR per kilo uit de CMR. Het principe is echter niet heel anders. Beperking van aansprakelijkheid vormt een uitzondering op het adagium dat de schade integraal moet worden gedragen door de daarvoor aansprakelijke persoon.

[sheet 7] Dat roept tegelijk de vraag op of het zinvol is om iemand aansprakelijk te kunnen houden voor een hoger bedrag dan zijn financiële draagkracht reikt. En hoe maak je onderscheid in groepen die dat wel en niet mogen? Waarom in het zeerecht wel, en in bijvoorbeeld bij productenaansprakelijkheid niet? De verklaring voor de beperking van de redersaansprakelijkheid moet worden gezocht in handelsmotieven: handeldrijvende staten hebben vanouds belang bij een gezonde internationale scheepvaart. De idee was dat een bepaalde maatschappelijk wenselijke activiteit niet belemmerd moest worden door het gevaar voor te zware aansprakelijkheid voor gedragingen van de kapitein of de bemanning.

Door de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te beperken tot de waarde van zijn schip en de verdiende vracht kon hij alleen worden aangesproken in het vermogen dat betrekking had op het specifieke schadeveroorzakende 'maritieme avontuur'. In latere tijden wordt ook wel gewezen op het openbaar belang van het zeevervoer en de noodzaak dat de aansprakelijkheidsrisico's verzekeraar moeten blijven. De ratio van global limitation ligt dus veeleer in de doelmatigheid dan in de rechtvaardigheid. Lord Denning in de Bramley Moore zaak stelt dit heel treffend: *"There is not much room for justice in this rule, but limitation of liability is not a matter of justice. It is a rule of public policy which has its origin in history and its justification in convenience."*

[sheet 8] En dat principe wordt strikt gevolgd in het zeerecht. Tot op de dag van vandaag, ondanks dat dat soms voor een pijnlijke en onbevredigende uitkomst kan zorgen. Neem de zaak met de ontplofte woonboot NELLY. Iedereen begrijpt dat een woonboot niet aan de maritieme risico's is blootgesteld waar het beperkingsrecht voor is geschreven. Toch gold ook voor die boten de mogelijkheid te beperken. Een passerende tiener op de fiets krijgt een rondvliegend stuk scherf in het hoofd en houdt voor zijn leven lang ernstig letsel. Mr Sprenger (Rb R'dam): *"De rechtbank realiseert zich dat de hiervoor getrokken conclusie in het onderhavige geval schrijnende gevolgen heeft voor de schadelijdende partijen. Nu wij hier te maken hebben met de CLNI 1988 en dat verdrag geen regeling van beperkende werking van de redelijkheid en billijkheid bevat, is in beginsel geen plaats voor toetsing naar die maatstaf. De uitkomst wordt hierdoor niet minder schrijnend."*

[sheet 9] Het principe van beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen is al oud en gaat terug tot de Middeleeuwen van Europa. De gedachte vindt grond in het principe dat zowel reder als koopman een gemeenschappelijk avontuur aangingen, waarbij beiden een risico namen met de grillen van de zee, maar waar zij ook beiden beter van konden worden. De koopman reisde dikwijls mee met zijn handel. De legaliteit van de risicocollectivering ligt ten grondslag aan de gedachte dat een reder dan niet direct zijn hele bedrijf ten gronde moest zien gaan, indien er een keer iets mis zou gaan op zee (vergelijk het principe van de averij grosse). Althans, de reder diende er in ieder geval niet slechter van te worden, behoudens het schip zelf. Kortom: een reder diende niet meer aan de zee te verliezen dan dat hij eraan toevertrouwde. Bescherming van de markt en het verzekeraar houden van relatief grote risico's tegen betaalbare premies.

Er waren grofweg drie stelsels van beperking: het *abandon* stelsel, het executie systeem en het sommenstelsel. Het eerste gaat uit van het afstand kunnen doen (feitelijk weglopen) van het schip en de vracht door de reder, waarop crediteuren zich vervolgens konden verhalen. In het executiesysteem konden crediteuren zich met hun vorderingen alleen verhalen op het schip en de verdiende vracht, maar wel met voorrang vanwege de toepassing van rechtswege van een "*maritime lien*", vergelijkbaar met het recht van retentie. Het sommenstelsel is het stelsel dat vandaag de dag nog steeds wordt gebruikt, te weten het in Engeland rond 1854 ontwikkelde systeem waar het limitatiebedrag werd berekend aan de hand van inhoud van het schip. De reder behield hier zijn schip en kon daarmee door exploiteren.

Beperking naar huidig recht

[sheet 10] De basis van ons huidige beperkingsrecht is gebaseerd op het Londens Limitatie Verdrag 1976/1996. Kortweg de LLMC: de *London Convention on limitation of liability for maritime claims*. Dit Verdrag kent rechtstreekse werking in Nederland. Voorts heeft de Nederlandse wetgever het LLMC systeem bijna letterlijk geïncorporeerd in het BW en in rechtsvoordering. Het is een overzichtelijke regeling. Eerst worden de vorderingen beschreven waarvoor beperking kan worden ingeroepen. Denk aan ladingschade, cascochade, dood of letsel (denk aan de NELLY van zojuist). Denk aan schade als gevolg van exploitatie, zoals het blokkeren van een vaargeul (zoals in de zaak van de EVER GIVEN in het Suezkanaal). Ook wrak- en lading opruiming vallen onder de voor beperking vatbare claims, met dien verstande dat de lidstaten deze categorie mogen uitzonderen van LLMC werking. Nederland heeft daar gebruik van gemaakt.

Vorderingen die niet voor beperking vatbaar zijn, zijn bijdragen in Averij Grosse en hulpverleningsclaims. Dat zou onredelijk en onlogisch zijn, want indien een berger weet dat zijn vordering voor hulploon mogelijk aan beperking onderhevig is, vaart hij niet meer uit om te helpen. Uiteraard is het ook niet mogelijk om aansprakelijkheid te beperken voor opzet of bewuste roekeloosheid.

Beperkingsgerechtigd zijn naast de reder ook de rompbevrachter, de tijd- en reisbevrachter en de hulpverlener, en ondergeschikten van die partijen.

Het Verdrag kent een paar principes, die zowel de reder als de claimanten beschermen en de zaak in evenwicht moet houden. Het eerste is de vrijheid van de reder om fonds te mogen vormen, na een incident. Daarin heeft hij geen vrije keuze. Hij kan dus niet (althans naar Nederlands recht) naar de rechtbank van zijn voorkeur toe lopen, bijvoorbeeld van een land waar de laagste limieten worden gehanteerd. Hij moet het initiatief afwachten van de claimant die hem aansprakelijk stelt en een rechtsgeding tegen de reder start. Rechtsgeding dient hier ruim opgevat te worden, en omvat bijvoorbeeld ook het leggen van beslag of het starten van een voorlopig getuigenverhoor of deskundigenbericht. Het vormen van een fonds vormt géén erkenning van aansprakelijkheid. Heel belangrijk. Voorts: indien een reder eenmaal fonds heeft gevormd, creëert dat in principe beslag immuniteit. Daar is een enkele uitzondering op denkbaar (indien doorbraak van aansprakelijkheid een rol speelt), maar normaalgesproken mag geen beslag meer worden gelegd op het schip, moeten liggende beslagen worden opgeheven, en moeten reeds gestelde garanties worden teruggegeven. De gedachte is dat het schip zo snel mogelijk weer geëxploiteerd kan worden. Tot slot: overeenkomsten die de beperker sluit ná het incident, bijvoorbeeld met een bergingsmaatschappij, voor het opruimen van lading of een wrak, zijn uiteraard niet voor beperking vatbaar, net als de vordering voor hulploon van de eerder genoemde hulpverlener.

[sheet 11] In het binnenvaartrecht geldt het CLNI verdrag. De systematiek van dat verdrag is nagenoeg gelijk aan de LLMC. Er gelden verschillende fondsen voor verschillende claims. Deels op grond van de verdragen zelf (denk aan het personenfonds, dat hoger is dan een zakenfonds), en deels op grond van schade die buiten de werking van het verdrag valt. Denk aan wrakopruiming, olieverontreiniging, schade door bunkerolie, schade als gevolg van gevaarlijke stoffen of door waterverontreiniging.

[sheet 12] [rekenvoorbeeld]

[sheet 13] Wrakopruiming is een opmerkelijke in het vorige rijtje van andere fondsen. Deze valt onder de uitzondering onder het LLMC waar Nederland gebruik van heeft gemaakt. Voorheen kon voor dergelijke claims een wrakkenfonds worden gesteld, naar nationaal recht dus. Echter, na het ongeval met de BALTIC ACE, waar de Nederlandse Staat uiteindelijk een bon van 86 mio op moest pakken en daarvan slechts 15 mio konden verhalen. De belastingbetaler moest met andere woorden 68 mio bijbetalen. Het verbaast niet dat daarover in de Tweede Kamer vragen werden gesteld aan de minister. Het voorval heeft er uiteindelijk toe geleid dat het wrakkenfonds in Nederland is komen te vervallen. Met de uitzondering uit de LLMC nog overeind, betekent dit dat men zich hier voor wrak- en ladingopruiming niet meer mag beperken, en de eigenaar van het schip daarvoor in beginsel dus onbeperkt aansprakelijk is.

De procedure in NL

[sheet 14] Indien een reder in Nederland zijn aansprakelijkheid wenst te beperken, gaat dat grosso modo als volgt. Eerst dient er in Nederland een rechtsgeding tegen hem gestart te zijn. Dan dient de reder bij de rechtbank Rotterdam een verzoekschrift in, waarin hij vraagt aan de rechtbank om zijn aansprakelijkheid voorlopig te beperken, en daarvoor het bedrag te bepalen, en te bevelen dat de reder daarvoor een fonds in het leven roept. Bij toewijzing van het verzoek, benoemt de rechtbank een rechter-commissaris en een vereffenaar. Zij zullen gezamenlijk het proces begeleiden en beheren gezamenlijk het fonds. De RC heeft hier een begeleidende rol vanuit de rechtspraak. De vereffenaar valideert de vorderingen en plaatst deze op een lijst met betwiste vorderingen of de lijst met erkende vorderingen. Hij is administrateur van het fonds, en zal uiteindelijk ook een voorstel doen tot het verdelen ervan. Zodra het verzoek wordt gehonoreerd stort de beperker zijn fonds. Dat mag in contanten, op een bankrekening die in beheer is bij de RC en de vereffenaar. Meestal wordt fonds gevormd in de vorm van een garantie van de (P&I) verzekeraar van het schip. In dat verband is door de sector een speciaal Rotterdams beperkingsgarantie formulier ontwikkeld. Dit beperkt mogelijk gesteggel over de garantietekst en draagt zo bij aan de efficiëntie van het hele proces. Dit alles wordt aangeduid als de eerste fase.

De tweede fase is de verificatiefase. De RC en de vereffenaar nodigen de crediteuren uit om vorderingen in te dienen, alsmede om aan te geven of men wil betwisten dat de eigenaar zijn aansprakelijkheid wel kan beperken. Als het goed is heeft de beperker al aangegeven welke betrokken partijen er zijn. Er wordt ook een bericht in de krant geplaatst om mogelijke crediteuren op te roepen. Vervolgens vindt er een verificatievergadering plaats op de rechtbank, waarbij de RC de lijsten van de vereffenaar bespreekt, en inventariseert of partijen het eens dan wel oneens zijn over diverse aspecten van de zaak. Hij tracht partijen te verenigen. Indien partijen het niet eens zijn of worden, worden deze verwezen naar een renvooiprocedure. Dat kunnen ook crediteuren onderling zijn, omdat zij elkaars vordering bijvoorbeeld betwisten. Renvooiprocedures verlopen zoals normale civiele zaken, en kunnen tot aan de Hoge Raad gaan. In die tijd ligt de beperkingsprocedure dus stil. Immers: de uitslag van de procedure kan de verdeling door de vereffenaar beïnvloeden, dus dient hij daarmee te wachten tot alle geschillen de wereld uit zijn.

Aan het einde van deze tweede fase, start de derde en laatste fase. Dat is de verdelingsfase. Het komt er neer dat de type fondsen vaststaan, en de hoogte daarvan, en dat ook de verschillende vorderingen van de betrokken crediteuren zijn geverifieerd en vastgesteld. Verdeling van het fonds ligt in handen van de vereffenaar, met goedkeuring door de RC. Verdeling vindt plaats naar rato van ieders deel (lees: hoogte van diens vordering) in het fonds. Het is ook mogelijk dat er twee aansprakelijke partijen beiden een fonds hebben gesteld, waarin zij beiden een vordering indienden (in andermans fonds). Na vaststelling van de verdeling van aansprakelijkheid (bijvoorbeeld na een aanvaring), worden die vorderingen over en weer gesaldeerd. Al met al kan dat een behoorlijk ingewikkelde klus zijn voor de vereffenaar, zeker als het bijvoorbeeld een containerboot betreft, met vele crediteuren, die hun vorderingen mogelijk in meerdere fondsen indienen.

Enkele recente zaken

STOLT COMMITMENT / THORCO CLOUD

[sheet 15] Deze zaak betreft een aanvaring tussen de tanker STOLT COMMITMENT en general cargo schip THORCO CLOUD op 16 december 2015 op het verkeersscheidingsstelsel van de straat van Singapore. De Stolt Commitment vaart van oost naar west, aan SB zijde van de straat. **[sheet 16]** De Thorco Cloud komt van SB zijde, vanuit het zuiden de verkeersbaan op draaien om BB uit te willen gaan, in de richting van west naar oost. De schepen komen met elkaar in aanvaring, en knellen zich als het ware in elkaar. Op het moment dat de Stolt achteruitslaat, ontstaat een enorm midscheeps gat in de Thorco Cloud, die daarna onmiddellijk zinkt. **[sheet 17]** 6 bemanningsleden komen om. De eigenaar van de Thorco Cloud begint in Noorwegen een zaak tegen de Noorse verzekeraar en de Nederlandse eigenaar van de Stolt Commitment.

[sheet 18] De Stolt Commitment had niet alleen een Nederlandse eigenaar, maar ook een Nederlandse rompbevrachter. Eerst weer even de theorie. Onder het LLMC verdrag mag een eigenaar zijn aansprakelijkheid trachten te beperken. Echter, om dat te mogen doen, dient hij eerst aansprakelijk gesteld te zijn door een van de belanghebbende partijen. Hij mag met andere woorden niet zelf bepalen waar hij aansprakelijkheid beperkt en een fonds vormt. Dan zou immers de beperker altijd het voor hem meest gunstige regime kiezen. In dit geval ligt voor de hand dat belanghebbenden van de Thorco Cloud Stolt aansprakelijk stellen. Dat hadden ze ook gedaan, maar in Noorwegen. Nu de Thorco Cloud tevens was gezonken, diende er naast een zakenfonds tevens een wrakkenfonds gesteld te worden. Zowel Noorwegen als Nederland hebben gebruik gemaakt van de uitzondering van wrak- en lading opruimingskosten, door deze uit te zonderen van een zakenfonds, en hiervoor een apart wrakkenfonds te introduceren. Geval wil dat het Noorse wrakkenfonds veel hoger is dan het Nederlandse wrakkenfonds. De belanghebbenden bij de Thorco Cloud zullen daar ook over na hebben gedacht.

Vervolgens volgt een slimme zet van de Nederlandse raadslieden van Stolt. De eigenaar stelt de rompbevrachter (beiden Stolt vennootschappen) aansprakelijk onder de rompbevrachtingsovereenkomst. Onder deze overeenkomst diende de rompbevrachter de eigenaar te vrijwaren voor claims als gevolg van aanvaring, zoals de onderhavige. Stolt maakt dus een arbitrage procedure aanhangig tegen haar eigen zuster vennootschap, die daarop een

verzoek doet tot beperking van aansprakelijkheid bij de rechtbank Rotterdam. Ze is immers nu (ook in Nederland) aansprakelijk gesteld.

In Noorwegen wordt intussen gesteggeld over bevoegdheid van de Noorse rechter jegens Stolt. In dat land speelt echter niet de vraag naar mogelijke beperking van aansprakelijkheid van Stolt. Die leemte blijkt cruciaal. Die vraag speelt in Nederland namelijk wel, en dat maakt het onderwerp van het geschil in beide landen verschillend. Waarom is dat van belang, zult u zich afvragen. Welnu: indien er binnen de EU (ook ten aanzien van Noorwegen) twee procedures in verschillende staten aanhangig zijn, tussen dezelfde partijen en met hetzelfde onderwerp, dan dient de tweede, later aangesproken rechter de zaak aan te houden en maakt de eerste rechter de zaak af (uiteeraard wanneer deze bevoegd is).

Nu in dit geval het onderwerp niet exact hetzelfde was, mocht de Nederlandse rechter door met de procedure in Nederland. Vervolgens speelde de vraag of het “opzetje” tussen de beide Stolt vennootschappen wel was toegestaan. Het mag duidelijk zijn dat het Stolt te doen was zo snel mogelijk beperkte aansprakelijkheid vastgesteld te zien, en wel volgens de Nederlandse lagere limieten voor een wrakkenfonds. Dat zij daarvoor haar eigen zusje aansprakelijk kon stellen, en zo de zaak naar Nederland kon trekken, kwam haar goed van pas. De arbitrage werd direct aangehouden, en verondersteld mag worden dat de ene vennootschap de andere nooit kapot had willen maken. Ondanks het gekunstelde karakter, concludeert het gerechtshof dat dit kan. De vordering (van de ene Stolt op de andere Stolt) is immers een op een overeenkomst gebaseerde, reële vordering. De fondsen worden gevormd, en de Noorse rechter heeft die beschikkingen te respecteren. Uiteindelijk is de zaak geschikt en konden de fondsen (en daarmee de aansprakelijkheid) in Nederland worden afgewikkeld.

Het kan dus lonen om in geval van een groot ongeval waar beperking mogelijk een rol zal gaan spelen, eerst het speelveld uiteen te zetten met mogelijke jurisdicties, en na te gaan hoe die jurisdicties omgaan met beperking van aansprakelijkheid (lees: hoe hoog de fondsen zijn, en of er voor bepaalde claims onbeperkte aansprakelijkheid geldt).

JULIETTA D / PECHORA STAR

[sheet 19] Deze zaak is redelijk recent, 31 januari 2022, Storm Corrie, waarbij de JULIETTA D losslaat van haar anker, en begint te drijven. Eerst raakt zij het schip PECHORA STAR, daarna vaart ze tegen een fundatie van een windmolen, en daarna raakt zij een jacket van een transformator station. Ik heb wat beelden om te laten zien hoe heftig het eraan toe ging.

[sheet 20] De volledige bemanning werd tussen de fundatie van de windmolen en het transformatorstation geëvacueerd. Het schip wordt vervolgens naar Rotterdam gesleept, ter reparatie. In Rotterdam leggen TenneT (transformator) en Vattenfall (windmolen) voor miljoenen euro's beslag op het schip.

[sheet 21] De eigenaar van de Julietta D verzoekt de rechtbank om voorlopig beperkte aansprakelijkheid vast te stellen en om een fonds te mogen vormen. Er is immers een rechtsgeding tegen haar gestart (het beslag). Voorts verzoekt de eigenaar opheffing van de gelegde beslagen. Twee aspecten spelen in deze zaak. De eerste vraag die wordt opgeworpen door de crediteuren is of hier wel sprake was van één evenement, of van meerdere evenementen. Dat is relevant aangezien er bij verschillende evenementen niet volstaan kan

worden met één beperkingsfonds. Denk aan de definitie sheet, “éénzelfde gebeurtenis”. Voorts betogen de crediteuren dat de beslissing op het verzoek van de eigenaren van Julietta D (tot het mogen beperken van aansprakelijkheid) aangehouden moet worden, om extra onderzoek mogelijk te maken. De beschrijving van de feiten door de rederij is zeer summier namelijk. Te summier voor de crediteuren, om vast te kunnen stellen of hier sprake was van meerdere incidenten.

[sheet 22] De rechtbank wijst het verzoek tot beperking toe. Ook in deze uitspraak komt duidelijk het doel van het principe naar voren, het karakter van de procedure en wat we er in zijn algemeenheid mee willen bereiken: te weten het schip weer zo snel mogelijk vrij om te exploiteren, en daarmee het stimuleren van de (wereld)handel. De rechtbank begint met de vaststelling dat het karakter van de procedure zich niet verdraagt met een lange voorfase met uitgebreid onderzoek. Daar is nu juist de verificatie fase voor bedoeld. Bij het indienen van een verzoek door de rederij wordt in beginsel summier getoetst of het verzoek voor toewijzing in aanmerking komt. Juist om de vaart erin te houden. Immers: het stellen van het fonds door de reder levert beslagimmunitieit op. Crediteuren mogen geen beslag meer leggen op het schip, en gelegde beslagen (of afgegeven garanties) moeten in beginsel worden opgeheven en/of teruggegeven.

TenneT betoogt dat er sprake was van meer dan één incident: op het moment dat de ankerketting brak was het schip volledig en deugdelijk bemand, had zij een werkende hoofdmotor en heeft zij geprobeerd om met die motor het schip te manoeuvreren. De schroef van de Julietta D kwam echter in aanraking met de ankerketting van de Pechora Star. Vanaf dat moment is het schip onmanoeuvrerbaar geworden. Het breken van de ankerketting, het stukje driften en daarna het onmanoeuvrerbaar worden zijn verschillende incidenten, aldus TenneT. Tussen de aanraking met de paal en met de jacket is de bemanning van boort gehaald. Het was toen niet alleen een onmanoeuvrerbaar, maar ook een onbemand schip.

De rechtbank stelt vast dat als een schip bij aanvang van de reis in aanvaring komt met een ander schip, en een week later bij het binnenvaren van de bestemmingshaven de sluis ramt, het uiteraard duidelijk is dat het om twee verschillende gebeurtenissen gaat, en dat dan twee afzonderlijke beperkingsfondsen gesteld zullen moeten worden. Wat echter indien het schip aangevaren wordt, daardoor uit koers raakt, en een sluis ramt? Er wordt aangenomen dat wanneer het tweede schadeveroorzakende feit (in het voorbeeld van het rammen van de sluis) het noodzakelijke gevolg is van het eerste feit (de aanvaring), het gaat om "eenzelfde gebeurtenis" en er slechts één beperkingsfonds gesteld dient te worden.

De rechtbank is van oordeel dat sprake is van één incident, en niet van meerdere (opeenvolgende) incidenten. Het in aanraking komen van de Julietta D met de Pechora Star en vervolgens met de fundatie van een windturbine en jacket van een platform was het noodzakelijke gevolg van het losslaan van de Julietta D van haar ankerplaats na het breken van de ankerketting en het vervolgens niet onder controle kunnen krijgen van de Julietta D door de bemanning. Zonder deze laatstgenoemde gebeurtenissen hadden de aanrakingen tussen de Julietta D en de drie zaken niet plaatsgevonden. Daarbij maakt geen verschil dat de Julietta D, voordat zij in aanraking kwam met de Pechora Star, nog over een werkende motor beschikte en daardoor in beginsel manoeuvrerbaar was en daarna (door het uitvallen van haar motor) onmanoeuvrerbaar is geworden. Tussen de elkaar opvolgende feiten bestaat

aldus een zodanig causaal verband dat zij als eenzelfde voorval, ofwel incident moeten worden beschouwd.

[sheet 23] Geen meerdere incidenten betekent dus niet meerdere fondsen en dus niet meer potentieel verhaal op dit schip (na eerste fondsstelling). Voorts wordt nog vastgesteld dat het fonds meer waard is dan het schip in gerepareerde toestand, en dat dus ook om die reden de beslagen opgeheven moeten worden.

CEEBLENDER / TRANSITO

[sheet 24] De laatste specifieke zaak die ik vandaag met jullie wil behandelen, is een wat oudere kwestie. Een aanvaring uit 2008 tussen de binnenvaartschepen Transito en het motortankschip Ceeblender. Er ontstaat een gat in een ladingtank van de Ceeblender, waardoor een flinke hoeveelheid zware stookolie in het water terecht komt. De olie heeft het oppervlaktewater, de kade en de bodem van de kade van de Beneluxhaven ernstig verontreinigd. Havenbedrijf Rotterdam neemt maatregelen om de verspreiding van de olie te beperken en deze op te ruimen. Enkele dagen na de aanvaring bleek dat een belangrijk deel van de stookolie - onder invloed van de wind — was terechtgekomen op de glooiing van de Beneluxhaven. De basalt- en granietstenen daarvan zaten over een lengte van ca. 800 m en een hoogte van 3 tot 4 m boven NAP onder de stookolie. Ook bleek het water bij de glooiing verontreinigd te zijn met olie. Doordat de Beneluxhaven een getijhaven is, kwam het water in de haven een paar keer per dag in aanraking met de stookolie die op de stenen en het filterdoek aanwezig was, waardoor de olie zich steeds opnieuw verspreidde. Dit leidde tot omvangrijke en langdurige schoonmaakwerkzaamheden

[sheet 25] Het Havenbedrijf geeft bijna € 1,1 miljoen uit aan de de schoonmaak van de haven. De eigenaar van de Ceeblender, Argos, heeft deze kosten aan het Havenbedrijf vergoed, in welk verband relevant is op te merken dat Argos kort na het plaatsvinden van de aanvaring een overeenkomst met het Havenbedrijf is aangegaan inhoudende dat aan het Havenbedrijf opdracht werd gegeven het wateroppervlak te reinigen, alsmede de glooiingen en kademuuren, en dat Argos zich verplichtte de daarmee gemoeide kosten te vergoeden. Let op wat we eerder bespraken: overeenkomsten ná het incident vallen niet onder beperking.

Argos vordert in de Rotterdamse procedure vergoeding van voornoemd bedrag van de eigenaar van de Transito, Mudde. Mudde beperkt en stelt een zakenfonds. Argos is echter van oordeel dat de kosten in een waterverontreinigingsfonds thuishoren. Het binnenvaart waterverontreinigingsfonds is tweemaal zo groot is als een zakenfonds, waardoor er veel meer geld beschikbaar komt. Voorts stelt Mudde dat Argos onverplicht een overeenkomst is aangegaan met het Havenbedrijf, en dus meer heeft gedaan dan waartoe zij op basis van de CLNI verdrag, met andere woorden: dat Argos zou hebben 'gesinterklaasd'.

De rechtbank oordeelt uiteindelijk een schuldverhouding 2:1 in het nadeel van de Transito. Maar dat is niet het interessante aspect uit deze zaak. De verhouding zakenfonds en waterverontreinigingsfonds is hier van belang. Even terug naar de basis. Nederland heeft gebruik gemaakt van de uitzondering in het CLNI Verdrag om claims ter zake van waterverontreiniging uit te zonderen van beperking. Dat betekent dat daarvoor onbeperkte aansprakelijkheid zou gelden, echter dat vond men ook wat ver gaan, en zodoende is een

nationale regeling ontstaan voor een waterverontreinigingsfonds (dat echter dus een stuk forser is dan het zakenfonds onder het verdrag). Argos deed een beroep op deze regeling. Mudde bestrijdt toepasselijkheid.

[sheet 26] Het CLNI Verdrag omschrijft voor die mogelijke uitzondering: “vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water”. De Nederlandse vervangende regeling luidt: “vorderingen terzake van kosten en schadevergoedingen verschuldigd door waterverontreiniging”. Die regeling is veel ruimer omschreven. Echter, nu hebben we een probleem. Het Verdrag werkt rechtstreeks, en is als het ware hoger in rang dan de nationale regeling. Dat betekent dat die regeling niet meer mag inhouden dan wat het Verdrag uitzondert. Voor het meerdere geldt immers de uitsluiting niet, en zou men weer onder het Verdrag vallen. Kortom, de nationale regeling gaat niet op, en we moeten ons concentreren op wat het verdrag voorschrijft. Er moet dus sprake zijn van “vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water”.

Mudde stelt zich op het standpunt dat alle activiteiten van het Havenbedrijf uitsluitend zien op het schoonmaken van het talud van de Beneluxhaven. Het schoonmaken van de haveninstallatie en het havenbekken zelf valt onder de omschrijving van zaakschade (en dat valt onder het zakenfonds). Indien de olie uit de Ceeblender de kwaliteit van het water zou hebben gewijzigd - wat wordt betwist - dan nog is hier geen sprake van vorderingen voor schade die daardoor is veroorzaakt; de in rekening gebrachte kosten zien niet op het water in de haven dan wel op wijziging van de kwaliteit daarvan of het voorkomen van kwaliteitswijziging. De rechtbank komt ook tot de slotsom dat het voorbehoud van artikel 18 CLNI alleen ziet op schade als gevolg van de *kwaliteitswijziging van het water zelf* en dat dit niet ziet op hoeveelheden stookolie die terechtkomen op en tegen andere zaken en daar schade veroorzaken.

Daarmee leek de kous af voor Transito/Mudde. Maar dan volgt een cruciale toevoeging van de rechtbank: “tot vorderingen voor schade als gevolg van wijzigingen in de kwaliteit van het water behoren eveneens vorderingen wegens redelijke kosten van preventieve maatregelen om dreigende schade door kwaliteitswijziging van het water te voorkomen”. Dat is de schade beperkingsregeling uit ons nationale BW (artikel 6:96). Dus de internationale regeling geldt niet, en de nationale invulling daarvan ook niet, nu deze te ruim is omschreven. Maar de nationale aanvullende regel geldt wel, nu de zaak niet naar CLNI maar naar nationaal recht beoordeeld moet worden. Volgt u het nog? De crux is dat het gros van de kosten zagen op het schoonmaken van de kades, van welke de vervuiling steeds weer zorgde voor vervuiling van het water (door het wisselende tij). Door dat te voorkomen, beperk je schade, en val je dus onder het regime van artikel 6:96 BW. De weg naar een waterverontreinigingsfonds was daarmee geopend. Doelredenering of maatschappelijke trend? Zegt u het maar... mooie hersengymnastiek was het in ieder geval.

Het argument van Mudde dat Argos onverplicht een overeenkomst was aangegaan met het Havenbedrijf (in plaats zich op de beperking van aansprakelijkheid te beroepen) wordt door de rechtbank resoluut van tafel geveegd. Op Ceeblender rustte jegens het bevoegd gezag een eigen verplichting om de stookolie uit het water van de Beneluxhaven en van de oevers te doen verwijderen. Voor Mudde maakt het niet uit, nu hij zich kan beperken van zijn

aansprakelijkheid. Het maakt met andere woorden geen verschil of Argos de kosten zelf had gemaakt, of (zoals in dit geval) het Havenbedrijf daartoe opdracht had gegeven. De regresvordering van Ceeblender komt evenzogoed in aanmerking voor indiening in het beperkingsfonds. Anders gezegd: de kleur van die vordering verschieft niet als het een regresvordering wordt, in plaats van rechtstreekse kosten. Ook dat aspect komt zeer bevredigend voor.

Snijvlakken en dilemma's

[sheet 27] Welke conclusies kunnen we nu verbinden aan deze ontwikkelingen? Het is duidelijk waar het beperkingsrecht vandaan komt, in welk kader het geplaatst moet worden en welk doel het dient. In mijn optiek een nobel doel ter bescherming van handel en de koopvaardij. Echter, het beperkingsbastion lijkt wat af te brokkelen. Uit de Ceeblender zaak blijkt duidelijk dat de publieke plicht (tot het opruimen van je rommel) schuurt met de private bevoegdheid tot beperking. Immers: overeenkomsten die de beperker sluit na het incident zijn niet voor beperking vatbaar, en kunnen ook niet nadien in het eigen fonds worden ingediend. Wat nu indien een reder er bewust voor kiest om niets te doen. Men zou kunnen redeneren dat voor alle (gevolg)schade die daardoor ontstaat (denk weer aan de Ceeblender zaak) er geen beperking mogelijk is, nu het opzettelijk gedrag is geweest. Wenselijk is dat niet, maar ondenkbaar is het ook niet. Er klinkt maatschappelijk onbegrip (Baltic Ace, Nelly) en ook rechters lijken soms te zoeken naar rechtvaardiger uitkomsten in schrijnende gevallen (Mathilda, Ceeblender). Toepassen van inflatiecorrectie op een fondsbedrag en het toepassen van nationale schadebeperkingsregels, terwijl die verdragen daar zelf niet in voorzien.

Rechters lijken ook wat strenger te worden richting potentiële beperkers, door te eisen dat men het huiswerk goed op orde heeft, en bij gebreke daarvan geen beroep kan doen op het beoogde fonds. De recente Bow Jubail zaak is daarvan een voorbeeld. Het betrof een lekkage van bunkerolie uit een tanker. Ofschoon het eigen bunkers waren die waren gelekt (waarvoor een bunker fonds geldt, dat gelijk is aan een LLMC zakenfonds), valt het schip mogelijk onder de werking van het Olieverontreinigingsverdrag CLC, waarvoor veel hogere limieten gelden. Het schip toonde in de ogen van de rechter niet afdoende aan dat het CLC verdrag in dit geval niet van toepassing kon zijn (er zich geen ladingresiduen in het schip bevonden), dus werd het verzoek om een regulier zakenfonds te stellen afgewezen. In mijn optiek had dit ook in renvooi uitgevochten kunnen worden, maar hier werd bij de poort al geselecteerd. En indien er geen fonds gesteld mag worden, blijft het schip "exposed", in mogelijk meerdere jurisdicties. Dat is voor de handel geen goede zaak. Duidelijkheid (ook al levert dat soms minder wenselijke uitkomsten op) is in de internationale handel nog steeds troef in mijn optiek. Het laatste woord is er nog niet over gezegd. Eén ding is zeker, het eeuwenoude beperkingsrecht is hip en happening, en volop in beweging.

[sheet 28] Hartelijk dank voor uw geduld en aandacht.

Amsterdam, 29 maart 2023
Ernst Bulthuis
advocaat

---***---