

Redactioneel

Naar een uniforme interpretatie van bepalingen inzake beperking van aansprakelijkheid

De Legal Committee van de IMO heeft in juli 2021 een interessante stap gezet om te komen tot een uniforme interpretatie en toepassing van een aantal aansprakelijkheidsverdragen. Zo zijn drie ontwerp-resoluties goedgekeurd die tot doel hebben bij te dragen aan een uniforme interpretatie van die bepalingen uit maritieme verdragen die de scheepseigenaar het recht geven zijn aansprakelijkheid te beperken.¹ Uit de titel en tekst van de resoluties volgt dat de resoluties betrekking hebben op het 1976 Limiteringsverdrag (*Trb.* 1980, 23), het daarbij behorende 1996 Protocol (*Trb.* 2013, 31) en 1992 CLC-verdrag (*Trb.* 1994, 229). In de preambule van de resoluties wordt echter ook verwezen naar andere maritieme verdragen, zoals het 2001 Bunkerverdrag (*Trb.* 2005, 329), 2010 HNS-verdrag (*Trb.* 2010, 316) en het Verdrag van Nairobi (*Trb.* 2016, 59). Ook met betrekking tot deze verdragen wordt opgemerkt dat een uniforme interpretatie ervan in het belang is van partijen die op basis van deze verdragen gehouden kunnen worden schadevergoeding te betalen dan wel een schadevergoeding kunnen eisen of gehouden kunnen zijn financiële zekerheid te stellen.

De achtergrond van de opstelling van de resoluties is dat is voorgekomen dat in vervolg op scheepsincidenten die hebben plaatsgevonden en die een schade hebben veroorzaakt die omvangrijker is dan het bedrag waarvoor de scheepseigenaar zich kan beperken, wordt getracht het recht op beperking te dwarsbomen. Ook heeft het zich voorgedaan, bijvoorbeeld in vervolg op incidenten met de olietanker Erika in 2012 in Frankrijk en met de olietanker Prestige in 2002 bij Spanje, dat schadelijdende partijen – waaronder overheden – trachten de scheepseigenaar buiten de verdragen om aansprakelijk te houden voor schade die is veroorzaakt dan wel de schade te verhalen op andere partijen dan die waarnaar de aansprakelijkheid op basis van de betreffende verdragen wordt gekanaliseerd.

Tegen die achtergrond is het niet verrassend dat deze stap is gezet. Gezien de tekst van de resoluties vraag ik me echter af of het aannemen van een resolutie alleen voldoende is om te komen tot die gewenste uniforme interpretatie. Zo bepaalt een van de resoluties onder meer het volgende:

‘1. AFFIRM that the test for breaking the right to limit liability as contained in article 4 of the 1976 LLMC Convention is to be interpreted:

(a) as virtually unbreakable in nature i.e. breakable only in very limited circumstances and based on the principle of unbreakability;

(b) to mean a level of culpability analogous to wilful misconduct, namely:

(i) a level higher than the concept of gross negligence, since that concept was rejected by the 1976 International Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims;

(ii) a level that would deprive the shipowner of the right to be indemnified under their marine insurance policy (...)

In de preambule van de resoluties wordt verwezen naar het Weens Verdragenverdrag (*Trb.* 1985, 79) als uitleg voor de keuze om middels een resolutie te sturen op een uniforme uitleg van de hier relevante maritieme verdragen. Gezien de inhoud van de resoluties – waarvan hierboven een voorbeeld – vraag ik mij echter af of de tekst ervan niet zodanig is dat dit moet worden gezien als een voorstel tot wijziging van deze verdragen en daarmee dat ondertekenings- en ratificatieprocedures nodig zijn om de inhoud van de resoluties geldend te laten zijn in de aangesloten verdragsstaten.

Hier zal nog niet het laatste over zijn gezegd. Hetgeen aan de orde is, is van belang voor de vele bij de internationale scheepvaart betrokken partijen. Ik verwacht de nodige discussie over de vraag wat de juridische waarde is van deze resoluties, gesteld dat deze ontwerp-resoluties worden aangenomen tijdens een van de vergaderingen van de IMO.

In dit nummer van *TVR* is weer een aantal interessante artikelen opgenomen over actuele en juridisch relevante onderwerpen. Zo gaat een van de artikelen in op de vraag hoe digitale logistieke platforms, waar veel professionele partijen voor het vervoer van goederen gebruik van maken, juridisch moeten worden gekwalificeerd en waar het aansprakelijkheidsrisico ligt indien met behulp van dergelijke platforms goederen worden vervoerd. Verder is er een artikel opgenomen over trillingshinder die wordt veroorzaakt door treinverkeer en de vraag of ProRail of enig andere verantwoordelijke kan worden aangesproken ter voorkoming of reductie van trillingshinder, waarbij interessant is dat de trillingshinder wordt toegeschreven aan een intensiever gebruik van het spoor. Verder een artikel over luchtvervoer en de vraag wanneer sprake is van aflevering van een middels een vliegtuig te vervoeren goed. Relevant als schade is veroorzaakt gedurende het tijdvak van luchtvervoer of net daarvoor of daarna. Tot slot is een korte samenvatting opgenomen van de uitspraak van de Hoge Raad van 24 december 2021 die is gewezen naar aanleiding van het incident met de Bow Jubail in de Rotterdamse haven. Het betreft een beperkingsprocedure waarbij onder meer de verhouding tussen het Bunkerverdrag en het 1992 CLC-verdrag aan de orde is en daarmee wellicht ook het 1992 Fondsverdrag. Het is overigens een van de weinige uitspraken in Nederland waarin het 1992 IOPC Fund een rol speelt.

Edward Brans

1. Zie Legal Committee, 108th session (LEG 108), 26-30 July 2021, onder het kopje: ‘Unified Interpretation on test for breaking the owner’s right to limit liability under IMO conventions’ (imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-108th.aspx).