



## Convenant tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en The Ocean Cleanup betreffende de inzet van systemen bedoeld om plastic op volle zee, dat drijft in de bovenste waterlagen, op te ruimen

Partijen,

De Staat der Nederlanden, te dezen vertegenwoordigd door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, hierna te noemen 'de minister';

en

Stichting The Ocean Cleanup, een Nederlandse stichting met handelsregisternummer 57262632, en The Ocean Cleanup Projects B.V., een Nederlandse besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid met handelsregisternummer 67171699, beide vertegenwoordigd door Boyan Damir Slat, hierna gezamenlijk te noemen "The Ocean Cleanup";

Overwegen het volgende,

- The Ocean Cleanup heeft als doelstelling de hoeveelheid drijvend plastic in de oceanen, meer specifiek in vijf sub-tropische gyres, door middel van zelf ontwikkelde technologie significant te verlagen;
- The Ocean Cleanup is reeds vergevorderd met de ontwikkeling van een systeem om drijvend plastic uit de oceanen op te ruimen;
- The Ocean Cleanup is voornemens de komende jaren meerdere individuele systemen in de vijf sub-tropische gyres te plaatsen;
- het eerste systeem zal in 2018 op volle zee worden ingezet;
- de activiteiten van The Ocean Cleanup sluiten nauw aan bij de Nederlandse ambities op het gebied van innovatie, duurzaamheid en oceanenbeleid;
- het Koninkrijk der Nederlanden zou door de internationale gemeenschap kunnen worden aangesproken op de activiteiten van The Ocean Cleanup, bestaande uit de stichting The Ocean Cleanup en The Ocean Cleanup Projects B.V., vanwege de banden tussen de stichting The Ocean Cleanup en The Ocean Cleanup Projects B.V. enerzijds en het Koninkrijk der Nederlanden anderzijds; en
- The Ocean Cleanup heeft aangegeven het te waarderen als de Nederlandse overheid ten behoeve van hun activiteiten een actieve rol speelt in de internationale gemeenschap.

Spreken het volgende af,

### HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In dit convenant en de bijbehorende bijlagen wordt verstaan onder:

- internationale organisaties*: relevante internationale verdragsorganisaties;
- maritiem ongeval*: aanvaring, stranding of een ander maritiem incident, of een ander voorval aan boord van een schip of daarbuiten dat leidt tot materiële schade of dreigend gevaar van materiële schade aan een schip of zijn lading;
- systeem*: één of meerdere door The Ocean Cleanup ontwikkelde drijvende installaties bedoeld om plastic op volle zee, dat drijft in de bovenste waterlagen, te vangen;
- volle zee*: alle delen van de zee die niet zijn begrepen in de exclusieve economische zone, in de territoriale zee of in de binnenwateren van een Staat, of in de archipelwateren van een archipelstaat.

#### Artikel 1.2 Belangen

Partijen zullen op volle zee de benodigde voorzorgsmaatregelen nemen ter borging van de veiligheid voor de scheepvaart, de bescherming van het mariene milieu en ter borging van het overig gebruik van de volle zee.

#### Artikel 1.3 Doel

Met dit convenant spreken partijen af hoe de in artikel 1.2 genoemde belangen in acht worden genomen bij de voorbereiding en uitvoering van de activiteiten die The Ocean Cleanup zal ontplooiën



om plastic op volle zee, dat drijft in de bovenste waterlagen, op te ruimen met gebruikmaking van een door The Ocean Cleanup ontwikkeld systeem.

#### **Artikel 1.4 Werkgebied systeem**

1. Het systeem wordt uitsluitend ingezet op volle zee.
2. Het systeem wordt niet ingezet in gebieden die vallen onder een nationale rechtsmacht zonder de toestemming van de desbetreffende staat of staten.
3. Het systeem vormt zo min mogelijk hinder voor de internationaal gebruikelijke scheepvaartroutes met een hoge concentratie passerende zeeschepen.

#### **Artikel 1.5 Herkenningstekens**

De herkomst van het systeem en de relatie met Nederland komt tot uitdrukking door op het systeem aangebrachte herkenningstekens.

### **HOOFDSTUK 2. MARITIEME VEILIGHEID**

#### **Artikel 2.1 Materiaalkeuze systeem**

Het systeem is opgebouwd uit materialen die geschikt zijn voor gebruik op volle zee.

#### **Artikel 2.2 Traceerbaarheid en zichtbaarheid**

Op het systeem zijn voldoende instrumenten aangebracht ten behoeve van de veiligheid van navigatie om zichtbaar en identificeerbaar te zijn, zowel met het blote oog als met behulp van de op zeeschepen gebruikelijke instrumenten. Deze instrumenten voldoen aan de toepasselijke functionele en technische standaarden voor het gebruik van dergelijke instrumenten op volle zee.

#### **Artikel 2.3 Detectie en Monitoring**

1. De locatie van het systeem wordt door de instrumenten, bedoeld in artikel 2.2, bepaald en uitgezonden. Deze gegevens zullen worden gemonitord, zodat kenbaar is waar het systeem zich bevindt.
2. Indien nodig zullen maatregelen worden genomen wanneer het systeem zich buiten het voorgenomen werkgebied bevindt of dreigt te bevinden.
3. Het systeem is voorzien van apparatuur waarmee gesignaleerd kan worden of zich lekkages voordoen in het systeem of er reden is om aan te nemen dat het systeem niet meer één drijvende installatie vormt. De gegevens van deze apparatuur zullen worden gemonitord zodat zo nodig maatregelen kunnen worden genomen.

#### **Artikel 2.4 Formal Safety Assessment**

1. The Ocean Cleanup zal op het systeem een Formal Safety Assessment uitvoeren als bedoeld in MSC/Circ.1023/MEPC/Circ.392, zoals gewijzigd, of een daaraan gelijkwaardig assessment, voordat het systeem wordt ingezet op volle zee.
2. Ingeval van wezenlijke verandering ten opzichte van het ontwerp van het systeem waarop de Formal Safety Assessment is uitgevoerd, zal ten minste voor deze wezenlijke verandering een aanvullende Formal Safety Assessment worden uitgevoerd.

#### **Artikel 2.5 Aansprakelijkheid**

1. Voordat het systeem naar volle zee wordt gebracht, zal worden voorzien in een verzekering of zekerheidsstelling onder de gebruikelijke voorwaarden ten behoeve van de dekking van schade van derden, waaronder tevens wordt verstaan schade veroorzaakt door olieverontreiniging of andere verontreiniging afkomstig van of veroorzaakt door het systeem, en schade als gevolg van een maritiem ongeval veroorzaakt door het systeem of onderdelen daarvan.
2. Schade als gevolg van een ongeval veroorzaakt door het systeem of onderdelen van het systeem en waarvoor de minister op grond van het toepasselijke recht jegens een derde aansprakelijk is, kan de minister verhalen op de stichting The Ocean Cleanup, The Ocean Cleanup Projects B.V of



de eigenaar van het systeem die op grond van artikel 6.8 is toegetreden tot dit convenant, voor zover die partij voor deze schade op grond van het toepasselijke recht aansprakelijk is.

#### **Artikel 2.6 Onderzoek door Nederland of een andere staat**

The Ocean Cleanup zal meewerken aan een door Nederland of een andere betrokken staat ingesteld onderzoek naar de toedracht van een maritiem ongeval waarbij het systeem of onderdelen daarvan betrokken zouden zijn of kunnen zijn geweest.

### **HOOFDSTUK 3. BESCHERMING VAN HET MARIENE MILIEU**

#### **Artikel 3.1 Borging milieubelangen**

1. The Ocean Cleanup zal de benodigde voorzorgsmaatregelen nemen die redelijkerwijs van haar te verwachten zijn ter voorkoming van schade aan het mariene milieu als gevolg van de inzet van het systeem.
2. The Ocean Cleanup zal zorgdragen dat, voor zover redelijkerwijs van haar te verwachten, het systeem of onderdelen van het systeem worden opgeruimd wanneer deze tijdens het gebruik op volle zee in onbruik is of zijn geraakt.

#### **Artikel 3.2 Soortenbescherming**

1. The Ocean Cleanup zal de benodigde voorzorgsmaatregelen nemen die redelijkerwijs van haar te verwachten zijn ter voorkoming van schade aan in het gebied voorkomende soorten als gevolg van de inzet van het systeem.
2. The Ocean Cleanup zal een monitoringsplan inrichten gedurende het eerste jaar nadat het systeem naar volle zee is gebracht. De interactie van het systeem met in het gebied voorkomende soorten zal onderdeel zijn van dit plan. Hierbij zal onder andere gelet worden op het effect dat het door het systeem verzamelde plastic en de mogelijke andere materialen hebben op de in het desbetreffende gebied voorkomende soorten.

#### **Artikel 3.3 Verwerking plastic**

1. The Ocean Cleanup zal zorgdragen dat de toepasselijke nationale en internationale regelgeving bij de verwerking van het door het systeem op volle zee verzamelde plastic en eventuele andere materialen wordt nageleefd.
2. The Ocean Cleanup zal in de overeenkomsten die zij met derden sluit met betrekking tot de verwerking van het door het systeem op volle zee verzamelde plastic en eventuele andere materialen als voorwaarde opnemen dat deze derden dienen te voldoen aan de toepasselijke nationale en internationale regelgeving.

### **HOOFDSTUK 4. OVERIG GEBRUIK VAN DE VOLLE ZEE**

#### **Artikel 4.1 Borging belangen overig gebruik volle zee**

1. The Ocean Cleanup zal de benodigde voorzorgsmaatregelen nemen die redelijkerwijs van haar te verwachten zijn ter voorkoming van hinder voor visserijactiviteiten in het desbetreffend werkgebied veroorzaakt door het systeem.
2. Indien er desalniettemin sprake is van enige hinder, treedt The Ocean Cleanup in overleg met degene die stelt hinder van het systeem te ondervinden, waarbij wordt gezocht naar een gezamenlijke oplossing die zowel voor The Ocean Cleanup als voor degene die hinder stelt te ondervinden acceptabel is.

### **HOOFDSTUK 5. INTERNATIONALE GEMEENSCHAP**

#### **Artikel 5.1 Borging diplomatieke belangen**

1. De minister zal zorgdragen dat via de geëigende diplomatieke kanalen andere staten worden geïnformeerd over de activiteiten van The Ocean Cleanup en, indien noodzakelijk, contacten worden gefaciliteerd tussen medewerkers van The Ocean Cleanup en mogelijk betrokken staten.
2. Ten behoeve van de verplichting van de minister, bedoeld in het eerste lid, zal The Ocean Cleanup



de minister informeren over de contacten die zij heeft of heeft gehad met andere staten, en over de strekking en resultaten van deze contacten.

#### **Artikel 5.2 Betrekken internationale organisaties**

1. Partijen overleggen met elkaar over de wijze waarop internationale organisaties, indien van toepassing, zullen worden geïnformeerd over de activiteiten van The Ocean Cleanup.
2. Ten behoeve van het overleg van partijen, bedoeld in het eerste lid, zal The Ocean Cleanup de minister informeren over de contacten die zij heeft of heeft gehad met internationale organisaties, en over de strekking en resultaten van deze contacten.

### **HOOFDSTUK 6. OVERIGE BEPALINGEN**

#### **Artikel 6.1 Transparantie over de activiteiten**

1. The Ocean Cleanup zal resultaten van de inzet van het systeem, van de monitoring van het systeem en van onvoorziene omstandigheden met het systeem of onderdelen van het systeem zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk verstrekken aan de minister.
2. The Ocean Cleanup zal zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk informatie met betrekking tot haar activiteiten verstrekken aan de minister op diens verzoek.
3. The Ocean Cleanup zal wetenschappelijk relevante resultaten of bevindingen binnen redelijke termijn bekend en openbaar maken, voor zover dit geen risico oplevert voor de verdere uitvoering of verbetering van haar activiteiten.

#### **Artikel 6.2 Vertrouwelijkheid**

De tussen partijen uitgewisselde informatie met betrekking tot de uitvoering van dit convenant zal niet zonder onderlinge toestemming worden gedeeld met derden, een en ander in overeenstemming met toepasselijke wet- en regelgeving.

#### **Artikel 6.3 Evaluatie**

1. Partijen komen ten minste eenmaal per jaar bijeen om elkaar op te hoogte te stellen van de laatste ontwikkelingen.
2. Partijen evalueren de effectiviteit en de resultaten van dit convenant ten minste eenmaal per jaar, alsmede aan het eind van de looptijd van dit convenant. Als gevolg van de evaluatie kan tussen partijen worden overeengekomen dat dit convenant wordt gewijzigd.

#### **Artikel 6.4 Onderzoek mogelijkheden teboekstelling systeem**

Dit convenant laat de mogelijkheden onverlet om nader te onderzoeken of The Ocean Cleanup een systeem te boek kan stellen in Nederland en kan inschrijven in het Nederlandse vlagregister.

#### **Artikel 6.5 Onvoorziene omstandigheden**

1. In geval van onvoorziene omstandigheden stelt een partij de andere partij schriftelijk op de hoogte van die omstandigheden.
2. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een partij de onvoorziene omstandigheden aan de andere partij kenbaar heeft gemaakt.
3. Indien de onvoorziene omstandigheden van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mag worden verwacht, kan een partij de andere partij schriftelijk verzoeken dit convenant te wijzigen, met aanduiding van de te wijzigingen onderdelen. Een wijziging behoeft de schriftelijke instemming van de andere partij.
4. In het schriftelijke verzoek, bedoeld in het derde lid, worden de onvoorziene omstandigheden vermeld met een onderbouwing waarom deze omstandigheden van dien aard zijn dat instandhouding van dit convenant in zijn huidige vorm niet mag worden verwacht.
5. Indien het overleg, bedoeld in het tweede lid, binnen twaalf weken na het schriftelijk verzoek, bedoeld in het derde lid, niet tot overeenstemming heeft geleid, kan elke partij dit convenant



schriftelijk opzeggen, als een zodanige verandering van omstandigheden is opgetreden dat dit convenant billijkheidshalve op korte termijn behoort te eindigen. Onder een zodanige verandering van omstandigheden worden mede begrepen door het kabinet vastgestelde bezuinigingen, en een ernstige benadeling van of schade aan de internationale belangen van de het Koninkrijk der Nederlanden.

6. In de schriftelijke opzegging, bedoeld in het vijfde lid, wordt de verandering van omstandigheden vermeld met een onderbouwing waarom deze omstandigheden van dien aard zijn dat instandhouding van dit convenant redelijkerwijs niet mag worden verwacht.
7. Ingeval van opzegging van dit convenant door een partij zijn beide partijen verantwoordelijk voor een goede afwikkeling van de beëindiging van dit convenant. Geen van de partijen is jegens de andere partij schadeplichtig als gevolg van de opzegging van dit convenant.
8. Het schriftelijke verzoek en de schriftelijke instemming, bedoeld in het derde lid, van een partij worden als bijlage aan dit convenant gehecht.

#### **Artikel 6.6 Wijziging om andere redenen**

Indien de wens bestaat om dit convenant te wijzigen om andere redenen dan vanwege onvoorziene omstandigheden, zijn artikel 6.5, derde lid, vierde en achtste lid van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 6.7 Ontbinding**

1. Onverminderd wat in dit convenant is vastgelegd, kan, indien een partij in verzuim is of nakoming blijvend of tijdelijk onmogelijk is, de andere partij dit convenant buiten rechte geheel of gedeeltematig ontbinden.
2. Indien een partij ten gevolge van overmacht haar verplichtingen op grond van dit convenant niet kan nakomen, gaat de andere partij niet eerder tot ontbinding over dan nadat een termijn van zes maanden is verstreken, tenzij partijen een andere termijn overeenkomen. Die termijn van zes maanden vangt aan op de dag na verzending van de schriftelijke mededeling van de overmachtssituatie.
3. Onder overmacht wordt in ieder geval niet verstaan: gebrek aan personeel, stakingen, ziekte van personeel en tekortkomingen van derden.
4. De partij die de ontbinding inroept deelt de ontbinding, bedoeld in het eerste of tweede lid, door middel van een schriftelijke mededeling met onderbouwing mede aan de andere partij.
5. Ingeval van ontbinding zijn beide partijen verantwoordelijk voor een goede afwikkeling van de beëindiging van dit convenant. Geen van de partijen is jegens de andere partij schadeplichtig als gevolg van de ontbinding van dit convenant.

#### **Artikel 6.8 Toetreding**

1. Een derde kan uitsluitend toetreden tot dit convenant indien deze:
  - a. eigenaar is van een systeem, niet zijnde The Ocean Cleanup Projects B.V.;
  - b. is gelieerd aan The Ocean Cleanup; en
  - c. een rechtspersoon naar Nederland recht is.
2. Toetreding vindt plaats door ondertekening van de toetredingsverklaring door de toetredende derde en stichting The Ocean Cleanup, en door de minister ter bevestiging.
3. De bevestiging door de minister, bedoeld in het tweede lid, wordt geacht te zijn ondertekend indien de minister geen bezwaar heeft gemaakt binnen acht weken na verzending aan de minister van de door de toetredende derde en stichting The Ocean Cleanup ondertekende toetredingsverklaring.
4. De toetredende derde is door de toetreding, bedoeld in het tweede lid, partij bij dit convenant, met dien verstande dat de toetredende derde geen beroep kan doen op de artikelen 6.5, 6.6 en 6.7.
5. Als toetredingsverklaring wordt vastgesteld het in bijlage 1 bij dit convenant opgenomen model.
6. Dit convenant wordt bij toetreding van derden niet gewijzigd.



7. Een toegetreden partij kan uit de samenwerking van dit convenant treden door middel van een schriftelijke mededeling van die toegetreden partij aan de andere partijen. Ingeval van uittreding uit dit convenant door een toegetreden partij zijn alle betrokkenen verantwoordelijk voor een goede afwikkeling van dit uittreden.
8. De ondertekende toetredingsverklaring, bedoeld in het tweede lid, en de schriftelijke mededeling, bedoeld in het zevende lid, worden als bijlage aan dit convenant gehecht.

#### **Artikel 6.9 Afdwingbaarheid**

Dit convenant is in rechte afdwingbaar.

#### **Artikel 6.10 Gang naar de rechter**

Alle geschillen tussen partijen in verband met dit convenant of met afspraken die daarmee samenhangen, worden beslecht door de bevoegde rechter te Den Haag.

#### **Artikel 6.11 Ongeldigheid**

Indien een bepaling van dit convenant als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, wordt die bepaling uit dit convenant verwijderd en vervangen door een bepaling die wel bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel mogelijk benadert. Het overige deel van dit convenant blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

### **HOOFDSTUK 7. SLOTBEPALINGEN**

#### **Artikel 7.1 Inwerkingtreding en looptijd**

1. Dit convenant treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle partijen en eindigt met ingang van vijf jaar na de dag van ondertekening van dit convenant.
2. Dit convenant wordt telkens voor de duur van twee jaar van rechtswege verlengd, doch niet eerder dan dat er een evaluatie als bedoeld in artikel 6.3 heeft plaatsgevonden over de voorgaande periode.

#### **Artikel 7.2 Toepasselijk recht**

Op dit convenant is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.

#### **Artikel 7.3 Taal**

Dit convenant is opgemaakt in de Nederlandse en de Engelse taal. De Nederlandse tekst is de authentieke versie van dit convenant, en zal ook bij eventuele geschillen leidend zijn. De Engelse tekst is in bijlage 2 bij dit convenant opgenomen.

#### **Artikel 7.4 Publicatie in Staatscourant**

1. Binnen vier weken na ondertekening door alle partijen van dit convenant of wijzigingen daarvan wordt de tekst daarvan gepubliceerd in de Staatscourant/en [in .../op...].
2. In de Staatscourant wordt in de Nederlandse en Engelse taal gepubliceerd:
  - a. schriftelijke documenten ten aanzien van wijzigingen van dit convenant, bedoeld in artikel 6.5, 6.6 en 6.11;
  - b. een schriftelijke opzegging als bedoeld in artikel 6.5;
  - c. een schriftelijke mededeling als bedoeld in artikel 6.7 en 6.8; en
  - d. een toetredingsverklaring als bedoeld in artikel 6.8.

*Aldus overeengekomen en in [...] voud ondertekend, Den Haag, 8 juni 2018*

*De Minister/Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,*

*Stichting The Ocean Cleanup,*

*The Ocean Cleanup Projects B.V,*



## BIJLAGE 1 TOETREDINGSVERKLARING

Ondergetekenden,  
**[toetredende entiteit]**, een Nederlandse vennootschap, met handelsregisternummer [.....], hierna te noemen de "toetredende partij";  
**Stichting The Ocean Cleanup**, een Nederlandse stichting met handelsnummer 57262632,

Overwegen het volgende,

- op 8 juni 2018 is het convenant tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, stichting The Ocean Cleanup en The Ocean Cleanup Projects B.V. betreffende de inzet van systemen bedoeld om plastic op volle zee, dat drijft in de bovenste waterlagen, op te ruimen (het "convenant") gesloten; en
- in overeenstemming met de toetredingsvoorwaarden in artikel 6.8, eerste lid, van het convenant hebben de stichting The Ocean Cleanup en de toetredende partij het voornemen de toetredende partij tot het convenant toe te laten treden overeenkomstig artikel 6.8, vierde lid, van het convenant.

Verklaren dat,  
de toetredende partij toetreedt tot het convenant.

Stichting The Ocean Cleanup	[Toetredende partij]	Ter bevestiging
Naam:	Naam:	Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Functie:	Functie:	
Plaats:	Plaats:	Plaats:
Datum:	Datum:	Datum:



## BIJLAGE 2 ENGLISH TRANSLATION OF THE AGREEMENT AND ACCESSION AGREEMENT

**Agreement between the State of the Netherlands and The Ocean Cleanup concerning the deployment of systems designed to clean up plastic floating in the upper surface layer of the high seas**

**The Parties,**

**The State of the Netherlands**, represented in this matter by the State Secretary for Infrastructure and Water Management, hereinafter referred to as 'the Minister';

and

**Stichting The Ocean Cleanup**, a foundation under Dutch law and registered with the Dutch trade registry under number 57262632, and **The Ocean Cleanup Projects B.V.**, a private limited liability company incorporated under Dutch law with the Dutch trade registry under number 67171699, both represented by Boyan Damir Slat and together referred to hereinafter as 'The Ocean Cleanup';

**Whereas,**

- The Ocean Cleanup has as its objective to significantly reduce the amount of floating plastic in the oceans, more specifically in the five sub-tropical gyres, by means of the technology it has developed;
- The Ocean Cleanup is already well advanced in the development of a system designed to clean up floating plastic from the oceans;
- over the next few years, The Ocean Cleanup intends to deploy several individual systems into the five sub-tropical gyres;
- the first system will be deployed on the high seas in 2018;
- the activities of The Ocean Cleanup are closely aligned with the ambitions of the Kingdom of the Netherlands regarding innovation, sustainability and ocean policy;
- the international community can hold the Kingdom of the Netherlands to account for the activities of The Ocean Cleanup, comprising Stichting The Ocean Cleanup and The Ocean Cleanup Projects B.V., due to the links between The Ocean Cleanup and The Ocean Cleanup Projects B.V. on the one hand and the Kingdom of the Netherlands on the other hand; and
- The Ocean Cleanup indicated that it would appreciate the Dutch government playing an active role in the international community in the interests of its activities.

**Agree as follows,**

### CHAPTER 1. GENERAL PROVISIONS

#### **Article 1.1 Definitions**

For the purposes of this agreement and the annexes, the following definitions apply:

- a. international organizations: relevant international treaty bodies;
- b. maritime accident: a collision, stranding or other maritime incident, or another occurrence on board a vessel or external resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or its cargo;
- c. system: one or more floating systems developed by The Ocean Cleanup and designed to capture plastic floating in the upper surface layer of the high seas; and
- d. high seas: all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State.

#### **Article 1.2 Interests**

The Parties will take appropriate precautionary measures to secure the safety of shipping, the protection of the marine environment and other uses of the high seas.

#### **Article 1.3 Purpose**

This agreement lays down the Parties' agreement as to how the interests referred to in article 1.2 are to be taken into account in the preparation and implementation of the activities that The Ocean Cleanup will undertake to clean up plastic floating in the upper surface layer of the high seas by means of a system developed by The Ocean Cleanup.

#### **Article 1.4 Area of operation of the system**

1. The system will be deployed exclusively on the high seas.





2. The system will not be deployed in areas under national jurisdiction without the consent of the State or States concerned.
3. The system will create as little hindrance as possible to established international shipping routes with a high density of passing vessels.

#### **Article 1.5 National identification markings**

The origin of the system and its connection to the Netherlands will be displayed through identification markings affixed to the system.

### **CHAPTER 2. MARITIME SAFETY**

#### **Article 2.1 Choice of materials for the system**

The system is constructed from materials suitable for use on the high seas.

#### **Article 2.2 Traceability and visibility**

In order to ensure the safety of navigation, the system is equipped with sufficient instruments to render it visible and identifiable both with the naked eye and with the help of instruments generally present on sea-going vessels. The system's instruments comply with the applicable functional and technical standards for the use of such instruments on the high seas.

#### **Article 2.3 Detection and Monitoring**

1. The location of the system will be determined and transmitted by the instruments referred to in article 2.2. This data will be monitored so that it is possible to establish the location of the system.
2. Measures will be taken where necessary if the system drifts or threatens to drift outside of the planned area of operation of the system.
3. The system carries equipment that can detect and indicate leaks in the system or whether there is reason to believe that it no longer constitutes a single floating installation. The data from this equipment will be monitored so that measures may be taken if necessary.

#### **Article 2.4 Formal Safety Assessment**

1. The Ocean Cleanup will carry out a Formal Safety Assessment as referred to in MSC/Circ.1023/MEPC/Circ.392, as amended, or an equivalent assessment of the system, before the system is deployed onto the high seas.
2. In the event of any significant change to the design of the system based on which the Formal Safety Assessment was carried out, a supplementary Formal Safety Assessment will be carried out, at least in respect of that significant change.

#### **Article 2.5 Liability**

1. Before the system is transported to the high seas, provision will be made for insurance or security subject to the usual conditions in order to cover any damage caused to third parties, including damage caused by oil pollution or other pollution arising from or caused by the system, and any damage resulting from a maritime accident caused by the system or parts thereof.
2. In the event of damage resulting from an accident caused by the system or parts thereof for which the Minister is liable to a third party under the applicable law, the Minister may recover compensation for such damage from Stichting The Ocean Cleanup, The Ocean Cleanup Projects B.V. or the owner of a system that acceded to this agreement pursuant to article 6.8, insofar as such party is liable for the damage under the applicable law.

#### **Article 2.6 Investigation by the Netherlands or another State**

The Ocean Cleanup will cooperate with any investigation initiated by the Netherlands or another State involved into the facts of a maritime accident in which the system or parts thereof were or may have been involved.

### **CHAPTER 3. PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT**

#### **Article 3.1 Safeguarding environmental interests**

1. The Ocean Cleanup will take the necessary precautionary measures that may reasonably be



expected of it to prevent damage to the marine environment arising from the deployment of the system.

2. The Ocean Cleanup will ensure, in as far as it may reasonably be expected to do so, that the system or parts thereof are removed if they are not being used or fall into disuse during deployment on the high seas.

#### ***Article 3.2 Protection of species***

1. The Ocean Cleanup will take the necessary precautionary measures that may reasonably be expected of it to prevent harm arising from the deployment of the system to species present in the area of operation of the system.
2. The Ocean Cleanup will implement a monitoring plan during the first year of the system's deployment on the high seas. The interaction between the system and species present in the area will form part of that plan. This will take into account, among other things, the impact of plastic and other materials that may be captured by the system on species present in the area.

#### ***Article 3.3 Processing of plastic***

1. The Ocean Cleanup will endeavour to ensure that the processing of plastic and other materials that may be captured by the system on the high seas complies with applicable national and international regulations.
2. The Ocean Cleanup will include a provision in its agreements with third parties concerning the processing of plastic and other materials that may be captured by the system on the high seas to the effect that such third parties must comply with applicable national and international regulations.

### **CHAPTER 4. OTHER USE OF THE HIGH SEAS**

#### ***Article 4.1 Safeguarding interests in relation to other uses of the high seas***

1. The Ocean Cleanup will take the necessary precautionary measures that may reasonably be expected of it to prevent the system from hindering fishing activity in the area of operation.
2. If any hindrance nevertheless occurs, The Ocean Cleanup will consult with the respective party claiming to be suffering hindrance from the system in order to seek a joint solution acceptable to both The Ocean Cleanup and the party claiming hindrance.

### **CHAPTER 5. INTERNATIONAL COMMUNITY**

#### ***Article 5.1 Safeguarding diplomatic interests***

1. The Minister will ensure, through the appropriate diplomatic channels, that other States are informed of The Ocean Cleanup's activities and, if necessary, that contacts are facilitated between The Ocean Cleanup staff and any States concerned.
2. In view of the Minister's obligation under paragraph 1, The Ocean Cleanup will inform the Minister of any contact it has or has had with other States and the scope and outcome of such contact.

#### ***Article 5.2 Involvement of international organizations***

1. The Parties will consult each other as to the way in which international organizations will be informed, where necessary, with regard to The Ocean Cleanup's activities.
2. For the purposes of the consultations between the Parties referred to in paragraph 1, The Ocean Cleanup will inform the Minister about contacts it has or has had with international organizations and the essence and outcome of such contact.

### **CHAPTER 6. OTHER PROVISIONS**

#### ***Article 6.1 Transparency concerning activities***

1. The Ocean Cleanup will provide the Minister, as soon as reasonably possible, with the results of the deployment of the system, the monitoring of the system and unforeseen circumstances relating to the system or parts thereof.
2. The Ocean Cleanup will provide the Minister with information regarding its activities at the latter's request as soon as reasonably possible.
3. The Ocean Cleanup will make known and publicly accessible outcomes or findings of scientific relevance within a reasonable time, provided this does not pose a risk to the further implementation or improvement of its activities.



---

### **Article 6.2 Confidentiality**

The information exchanged by the Parties concerning the implementation of this agreement will not be shared with any third parties without mutual consent, in accordance with applicable legislation.

### **Article 6.3 Evaluation**

1. The Parties will meet at least once a year to keep each other informed of relevant developments.
2. The Parties will evaluate the effectiveness and outcomes of this agreement at least once a year, and at the end of the duration of this agreement. The Parties may agree to amend this agreement as a result of such evaluation.

### **Article 6.4 Investigation of possibility of registering the system**

This agreement does not affect the option for The Ocean Cleanup to explore the possibility of registering the system as a ship in the Netherlands and as a vessel flying the Dutch flag.

### **Article 6.5 Unforeseen circumstances**

1. In the event of unforeseen circumstances, the one Party encountering the unforeseen circumstances will inform the other Party in writing of said circumstances.
2. The Parties will enter into consultations within four weeks of the notification by one Party of the other of the unforeseen circumstances.
3. If the unforeseen circumstances are such that, in accordance with standards of reasonableness and fairness, the maintenance of this agreement in its present form cannot be expected, one Party may propose to the other Party in writing to amend this agreement, indicating the parts to be amended. Any amendment requires the written consent of the other Party.
4. The written request referred to in paragraph 3 must explain the unforeseen circumstances and why they are such as to rule out the possibility of maintaining this agreement in its present form.
5. If the consultations referred to in paragraph 2 have not resulted in agreement between the Parties within twelve weeks of the date of the written request referred to in paragraph 3, either Party may cancel this agreement in writing if circumstances have changed to such an extent that the agreement should, in the interests of fairness, be ended at short notice. Examples of such changed circumstances include financial cuts adopted by the government and any serious prejudice or harm to the international interests of the Kingdom of the Netherlands.
6. The written cancellation referred to in paragraph 5 sets out the change in circumstances and explains why these circumstances are such that the parties cannot reasonably be expected to maintain this agreement in its present form.
7. If one Party cancels this agreement, both Parties are responsible for a proper settlement of the cancellation. Neither Party is liable to pay compensation to the other as a consequence of the cancellation of this agreement.
8. Written requests and written approvals by the Parties, as referred to in paragraph 3, are to be appended to this agreement as annexes.

### **Article 6.6 Amendment for other reasons**

If the Parties wish to amend this agreement for reasons other than unforeseen circumstances, article 6.5, paragraphs 3, 4 and 8 apply *mutatis mutandis*.

### **Article 6.7 Termination**

1. Without prejudice to the other provisions of this agreement, if one Party is in breach of this agreement or if compliance is impossible, either temporarily or permanently, the other Party may terminate this agreement in whole or in part without recourse to the courts.
2. If one Party cannot fulfil its obligations under this agreement due to force majeure, the other Party may not terminate this agreement until a period of six months has elapsed, unless the Parties agree on a different period. The six-month period begins on the day following the date of dispatch of a written notification on the situation of force majeure.
3. Force majeure does not include, in any event: a staff shortage, strike action, staff illness or failures by third parties.
4. The Party that invokes termination as referred to in paragraph 1 or 2 must inform the other Party of the termination by means of a written notification stating the grounds for termination.
5. If this agreement is terminated, both Parties are responsible for a proper settlement of the termination. Neither Party is liable to pay compensation to the other as a consequence of the termination of this agreement.



### **Article 6.8 Accession**

1. A third party may accede to this agreement only if it is:
  - a. the owner of a system other than The Ocean Cleanup Projects B.V.;
  - b. associated with The Ocean Cleanup; and
  - c. a legal entity under Dutch law.
2. For a third party to accede, an accession agreement must be signed by the acceding third party and by Stichting The Ocean Cleanup, and by the Minister by way of confirmation.
3. The Minister is deemed to have signed the accession agreement by way of confirmation as referred to in paragraph 2 if the Minister has made no objection within eight weeks of the dispatch to the Minister of the accession agreement signed by the acceding third party and Stichting The Ocean Cleanup.
4. By means of the accession referred to in paragraph 2, the acceding third party becomes party to this agreement, on the understanding that the acceding third party may not invoke article 6.5, 6.6 or 6.7.
5. The model contained in annex 1 to this agreement is the template for the accession agreement.
6. This agreement will not be amended as a result of accession by a third party.
7. A third party that has acceded may withdraw from this agreement by means of a written notification to the Parties. In the event of withdrawal by a third party that has acceded, all those involved are responsible for a proper settlement of the withdrawal.
8. A signed accession agreement referred to in paragraph 2 and a written notification referred to in paragraph 7 are to be appended to this agreement as annexes.

### **Article 6.9 Enforceability**

This agreement is legally enforceable.

### **Article 6.10 Recourse to the courts**

All disputes between the Parties arising from or in relation to this agreement are to be settled by the competent court in The Hague.

### **Article 6.11 Invalidity**

If a provision of this agreement has to be regarded as void, voidable, invalid, unlawful or otherwise non-binding, that provision is to be removed from this agreement and replaced by a provision which is binding and legally valid and which conveys the substance of the invalid provision as closely as possible. In such a situation, the remainder of this agreement will remain unchanged.

## **CHAPTER 7. CONCLUDING PROVISIONS**

### **Article 7.1 Entry into force and duration**

1. This agreement will enter into force for a period of five years following the date on which it is signed by all Parties.
2. This agreement will be automatically extended each time by a two-year period, but not before an evaluation as referred to in article 6.3 has taken place with regard to the preceding period.

### **Article 7.2 Applicable law**

This agreement is governed exclusively by Dutch law.

### **Article 7.3 Language**

This agreement has been drawn up in Dutch and in English. The Dutch text is the official version of this agreement and will prevail in the event of a dispute. The English text has been appended as annex 2 to this agreement.

### **Article 7.4 Publication in the Government Gazette (*Staatscourant*)**

1. This agreement and any amendments thereto will be published in the Government Gazette (*Staatscourant*) and within four weeks of signature by all Parties.
2. The following will be published in the Government Gazette (*Staatscourant*) in Dutch and English:
  - a. the written documents relating to amendments to this agreement as referred to in articles 6.5, 6.6 and 6.11;
  - b. a written cancellation as referred to in article 6.5;



- 
- c. a written notification as referred to in articles 6.7 and 6.8; and
  - d. an accession agreement as referred to in article 6.8.

**Done and signed in triplicate, At The Hague, on 8 June 2018**

*State Secretary for Infrastructure and Water Management,*

*Stichting The Ocean Cleanup,*

*The Ocean Cleanup Projects B.V.*



---

## ANNEX 1 ACCESSION AGREEMENT

The undersigned,  
**[the acceding entity]**, a company incorporated under Dutch law and registered with the Dutch trade registry under number [...], hereinafter referred to as the 'acceding party';  
**Stichting The Ocean Cleanup**, a foundation under Dutch law and registered with the Dutch trade registry under number 57262632,

Whereas,

- the agreement between the Minister of Infrastructure and Water Management, Stichting The Ocean Cleanup and The Ocean Cleanup Projects B.V. concerning the deployment of systems designed to clean up plastic floating in the upper surface layer of the high seas (the 'agreement') signed on 8 June 2018; and
- in accordance with the conditions for accession as set out in article 6.8, paragraph 1 of the agreement, Stichting The Ocean Cleanup and the acceding party have the intention to accede to the agreement in accordance with article 6.8, paragraph 4 of the agreement.

Declare that,  
the acceding party hereby accedes to the agreement.

<b>Stichting The Ocean Cleanup</b>	<b>[the acceding party]</b>	<b>Accepted by</b>
------------------------------------	-----------------------------	--------------------

Name:

Name:

Name:



## TOELICHTING

### A. Algemeen deel

#### 1. Inleiding

Het voorliggende convenant betreft een overeenkomst gesloten tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de minister) en The Ocean Cleanup, bestaande uit de Stichting The Ocean Cleanup en The Ocean Cleanup Projects B.V. (hierna: The Ocean Cleanup). The Ocean Cleanup heeft als doelstelling met behulp van zelfontwikkelde technologie, bestaande uit meerdere drijvende systemen de hoeveelheid plastic dat drijft in de bovenste waterlagen in de oceanen op te ruimen. Deze systemen wil The Ocean Cleanup op termijn in de vijf subtropische *gyres* (roterende zeestromingen) inzetten, aangezien in die *gyres* als gevolg van de wind en waterstroming drijvend plastic zich concentreert.

Het door The Ocean Cleanup ontwikkelde systeem waarmee het plastic wordt opgevangen is uniek in zijn soort. Voor een dergelijk systeem bestaat in Nederland, waar The Ocean Cleanup is gevestigd, op dit moment geen toepasbare regelgeving of een ander pasklaar juridisch kader. De doelstellingen van The Ocean Cleanup zijn echter van dien aard dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat de activiteiten zo goed als mogelijk wil faciliteren en ondersteunen. Omdat het wenselijk is een aantal afspraken tussen The Ocean Cleanup en de minister te kunnen vastleggen, onder andere met betrekking tot veilige scheepvaart, het mariene milieu en het overig gebruik van de volle zee, is, naar analogie van de mogelijkheden die worden geboden in artikel 238 e.v. van het VN-Zeerechtverdrag<sup>1</sup> ten aanzien van wetenschappelijk zeeonderzoek (*Marine Scientific Research*), dit convenant tot stand gekomen.

Dit convenant biedt de mogelijkheid voor toetreding tot dit convenant van derden als deze (i) eigenaar zijn van een door de The Ocean Cleanup ontwikkeld systeem, (ii) aan The Ocean Cleanup gelieerd zijn en (iii) rechtspersoon naar Nederlands recht zijn (artikel 6.8 van dit convenant). Van iedere toetreding wordt de toetredingsverklaring aan dit convenant als bijlage toegevoegd en wordt die toetredingsverklaring in de Staatscourant gepubliceerd.

#### 2. Achtergrond

The Ocean Cleanup streeft ernaar om zoveel mogelijk drijvend plastic te verwijderen uit de oceanen. De voorziene methode om dit doel te bereiken is de inzet van een aantal drijvende systemen per *gyre*. In deze *gyres* is doorgaans de concentratie plastic significant hoger dan op andere plekken in de oceaan. Plastic dat eenmaal in de *gyres* is beland, blijft hier gedurende tientallen jaren rondrijven en breekt langzamerhand af in steeds kleinere stukjes. De systemen zullen door een schip naar de volle zee worden gebracht en in deze *gyres* worden gepositioneerd. Deze systemen zullen naar verwachting één tot twee kilometer breed zijn en zullen niet verankerd worden aan de zeebodem, noch actief gecontroleerd of bestuurd worden.

Doordat het systeem een andere relatieve snelheid dan het in het water drijvende plastic heeft, is het systeem in staat in de *gyres* drijvend plastic te verzamelen. Periodiek zal een schip naar ieder systeem toe varen om het verzamelde plastic aan boord te nemen, om het vervolgens aan land te brengen en te laten recyclen. De systemen bewegen met een relatief lage snelheid van één tot twee knopen, en worden op afstand gevolgd.

The Ocean Cleanup zal in 2018 een enkel systeem uitzetten in de *gyre* in de Noordelijke Stille Oceaan, waarbij wordt uitgevaren vanaf San Francisco in de Verenigde Staten. Het is de bedoeling in de komende jaren meerdere vergelijkbare systemen uit te zetten in alle subtropische *gyres* (*North Pacific Gyre*, *South Pacific Gyre*, *Indian Ocean Gyre*, *North Atlantic Gyre* en *South Atlantic Gyre*).

Dit convenant is zodanig opgesteld dat rekening wordt gehouden met de constante doorontwikkeling van het ontwerp van het systeem met het oog op het optimaliseren van de prestaties van het ontwerp, de uitbreiding van het aantal systemen en het aantal gebieden waar deze systemen drijven.

Het verwijderen van plastic dat drijft in de bovenste waterlagen is een essentieel en aansprekend onderdeel van de aanpak van zwerfvuil in de oceanen. Nederland hecht waarde aan innovatieve ontwikkelingen die bijdragen aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen. Tevens hebben staten een zorgplicht ten aanzien van alle werkzaamheden, activiteiten en processen die onder hun rechtsmacht of controle worden uitgevoerd voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht op basis van verschillende verdragen (bijvoorbeeld op basis van artikel 194, tweede lid, van het VN-zeerechtverdrag). Aangezien Stichting The Ocean Cleanup en The Ocean Cleanup Projects B.V. beide Nederlandse rechtspersonen zijn, heeft Nederland de verplichting om te zorgen dat de activitei-

<sup>1</sup> Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, Trb. 1984, 55.



ten die worden ondernomen ten minste aan de internationale eisen voldoen om te garanderen dat het mariene milieu, de maritieme veiligheid en de rechten van overige gebruikers van de volle zee niet in het geding zijn.

### 3. Juridisch kader

Zoals hierboven reeds vermeld, is het ontwerp van het systeem van The Ocean Cleanup uniek. Het betreft een drijvende installatie, die niet van eigen mechanische aandrijving is voorzien. Daardoor kan het systeem niet zelfstandig navigeren of corrigeren, wel wordt de beweging en de status van ieder systeem vanaf de wal gemonitord. Het systeem wordt vanuit een haven door een schip naar de plaats van bestemming vervoerd, waarna het onder invloed van de stroming en de wind met het water meedrijft.

Het antwoord op de vraag welke regelgeving van toepassing is op het systeem is daardoor niet meteen evident. Er zijn verschillende alternatieven onderzocht waarmee Nederland invulling aan zijn zorgplicht zou kunnen geven. Geconcludeerd is dat een pasklaar juridisch kader ontbreekt. Voor de maritieme veiligheid van het systeem en andere verkeersdeelnemers wordt, waar mogelijk, wel aansluiting gezocht bij de regelgeving die van toepassing is op een schip dat op grond van voor Nederland geldende rechtsregels de vlag van het Koninkrijk voert.

Daarom hebben The Ocean Cleanup en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gezamenlijk besloten om naar analogie van de bepalingen uit Deel XIII van het VN-zeerechtverdrag dit convenant op te stellen. Met een analoge toepassing van de bepalingen omtrent wetenschappelijk onderzoek kan Nederland zijn zorgplicht voldoende waarmaken. Ook in internationaal verband is er dan sprake van een herkenbare context.

Het VN-zeerechtverdrag bevat voorschriften voor de plaatsing van installaties of apparatuur voor wetenschappelijk onderzoek in het mariene milieu. In het verdrag is echter geen definitieomschrijving van wetenschappelijk zeeonderzoek opgenomen. Voor de activiteiten van The Ocean Cleanup ligt het voor de hand zoveel mogelijk aan te sluiten bij de artikelen 238 e.v. van het VN-zeerechtverdrag en de algemene beginselen zoveel mogelijk in dit convenant nader uit te werken. Tevens wordt in het verdrag vereist dat in de verdere uitwerking en vormgeving van het project wordt gewaarborgd dat ieder systeem voldoende veilig is<sup>2</sup> en de scheepvaart niet in gevaar brengt.<sup>3</sup> De meer administratieve voorschriften die eventueel buiten toepassing moeten worden gelaten in dit kader, doen geen afbreuk aan de Nederlandse zorgplicht voor bescherming van het mariene milieu en de veiligheid van scheepvaart. Bovendien is van belang dat The Ocean Cleanup aan de meeste van de uit toepassing van Deel XIII van het VN-zeerechtverdrag voortvloeiende voorschriften zonder vergaande aanpassing van zijn activiteiten kan voldoen.

Nederland heeft geen (uitvoerings)regelgeving ter implementatie van dit deel van het VN-zeerechtverdrag. Dit hoeft echter geen belemmering te zijn voor de toepassing van deze voorschriften in afzonderlijke gevallen, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de door de VN opgestelde *'Marine Scientific Research: A Guide for the Implementation of Relevant Provisions of UNCLOS'*<sup>4</sup> bij het stellen van (rand)voorwaarden aan een project dat als 'wetenschappelijk zeeonderzoek' wordt gekwalificeerd. Door te kiezen voor analogische toepassing van de genoemde bepalingen uit het VN-zeerechtverdrag, is het mogelijk om tot een goed (juridisch en technisch) kader te komen waarbinnen alle systemen van The Ocean Cleanup kunnen functioneren. Dit convenant biedt de ruimte om diverse regels te stellen die noodzakelijk worden geacht door zowel The Ocean Cleanup als het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waardoor beide partijen waarborgen stellen ten aanzien van de veiligheid van de systemen en de bescherming van het mariene milieu.

Door gebruik te maken van de analoge toepassing heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat ook voldoende mogelijkheden om in internationaal verband verantwoordelijkheid te nemen voor de activiteiten van The Ocean Cleanup, bijvoorbeeld in het kader van de *International Maritime Organization* (IMO), waar het systeem besproken zou kunnen worden in relatie tot vaargebieden en scheepvaartroutes, overeenkomstig artikel 250 van het VN-zeerechtverdrag. In dergelijke situaties is het altijd eenvoudiger om te refereren aan in het zeerecht bekende begrippen.

In dit convenant worden afspraken gemaakt ten aanzien van de maritieme veiligheid (hoofdstuk 2), bescherming van het mariene milieu (hoofdstuk 3), het overige gebruik van de volle zee (hoofdstuk 4) en de omgang met de internationale gemeenschap (hoofdstuk 5). In hoofdstukken 6 en 7 zijn voorts bepalingen opgenomen ten aanzien van de betrouwbaarheid van informatie, de contacten tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en The Ocean Cleanup en over eventuele omstandigheden die aanleiding kunnen geven tot wijziging of opzegging van dit convenant.

<sup>2</sup> Artikel 262 van het VN-zeerechtverdrag.

<sup>3</sup> Artikel 261 van het VN-zeerechtverdrag.

<sup>4</sup> Deze Guide is te vinden via: [http://www.un.org/depts/los/doalos\\_publications/publicationtexts/msr\\_guide%202010\\_final.pdf](http://www.un.org/depts/los/doalos_publications/publicationtexts/msr_guide%202010_final.pdf).





## B. Artikelsgewijs deel

### Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

#### Artikel 1.1

In artikel 1.1 zijn enkele begripsbepalingen opgenomen die nodig zijn voor dit convenant. In onderdeel a wordt verwezen naar (mogelijk) relevante internationale verdragsorganisaties. Op het moment van ondertekening van dit convenant betreft dit in ieder geval de *International Maritime Organization*, de *Food and Agriculture Organization of the United Nations* (FAO) aangaande mondiale visserijzaken en de *International Hydrographic Organization* (IHO). Ook eventuele overleggen in het kader van de *Conference of States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*, de *Conference of States Parties to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters* (London Convention) en het bijbehorende *London Protocol* vallen hieronder.

In onderdeel b wordt voor de begripsbepaling van 'maritiem ongeval' zo veel mogelijk aangesloten bij de omschrijving opgenomen in het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken en de Nederlandse implementatie daarvan in de Wet bestrijding maritieme ongevallen (hierna: *Wbmo*), in artikel 1, onder d.<sup>5</sup>

Voor wat betreft de begripsbepaling van 'volle zee' in onderdeel d wordt aangesloten bij de omschrijving opgenomen in artikel 86 van het VN-zeerechtverdrag. Dit artikel bepaalt het toepassingsbereik van Part VII van het verdrag aangaande het gebruik van de volle zee door daarin 'de volle zee' te omschrijven. In artikel 87 van het verdrag is opgenomen dat de volle zee in beginsel open is voor alle Staten en Staten dus in beginsel vrij mogen handelen op de volle zee. Uiteraard stelt het verdrag wel enige voorwaarden daaraan, onder meer met het oog op het borgen van de veiligheid voor de scheepvaart en de bescherming van het mariene milieu. Waar relevant, zijn die voorwaarden overgenomen in dit convenant.

#### Artikel 1.2

Artikel 1.2 beschrijft de belangen van de partijen bij dit convenant. Daarbij zijn de drie uitgangspunten benoemd die centraal staan bij het opstellen van dit convenant: (i) de veiligheid van de scheepvaart, (ii) de bescherming van het mariene milieu en (iii) ter borging van het overig gebruik van de volle zee. Ook hierbij is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de relevante bepalingen uit het VN-zeerechtverdrag.

#### Artikel 1.3

Artikel 1.3 bevat het doel van dit convenant. Hierbij wordt allereerst aangesloten en terugverwezen naar de drie belangen die in artikel 1.2 zijn genoemd. Met de inzet van een systeem beoogt The Ocean Cleanup ten algemene een verbetering van de algehele toestand van het mariene milieu te bewerkstelligen door de hoeveelheid plastic dat drijft in de bovenste waterlagen van de oceanen op te ruimen. Zoals reeds vermeld, zijn daartoe in dit convenant bepalingen opgenomen die zien op de activiteiten van The Ocean Cleanup.

#### Artikel 1.4

The Ocean Cleanup zet een systeem uitsluitend in op volle zee. In de praktijk zullen dit de in het algemene deel van deze toelichting beschreven *gyres* zijn. In het tweede lid is verduidelijkt dat een systeem niet mag worden ingezet in territoriale gebieden zonder toestemming van de desbetreffende staat of staten.

Het derde lid bevat het voorschrift dat de inzet van ieder systeem zo min mogelijk hinder voor de internationaal gebruikelijke scheepvaartroutes mag vormen. Het absoluut uitsluiten van hinder is niet mogelijk, aangezien het altijd kan voorkomen dat een systeem in een scheepvaartroute terecht zou kunnen komen. The Ocean Cleanup zet een systeem echter niet in op de internationaal gebruikelijke scheepvaartroutes met een hoge concentratie passerende schepen, zoals routeringsmaatregelen en diepwaterroutes. Door ieder systeem en diens locatie te monitoren, kan in voorkomend geval een systeem tijdig worden weggesleept indien het in een druk vaargebied terecht dreigt te komen.

<sup>5</sup> Stb. 2015, 399.



## Artikel 1.5

Het laatste artikel van hoofdstuk 1 regelt de herkenningstekens die op ieder systeem worden aangebracht, zodat de herkomst en de relatie met het Koninkrijk der Nederlanden duidelijk zichtbaar is voor een ieder. Hierbij valt te denken aan het aanbrengen van de vlag van het Koninkrijk, naast bijvoorbeeld het logo van The Ocean Cleanup of sponsors, op de systemen. Door het opnemen van deze mogelijkheid wordt aangesloten bij de bepalingen ten aanzien van wetenschappelijk onderzoek in artikel 262 van het VN-zeerechtverdrag. Het gaat hier niet specifiek om het tonen van de vlag van het Koninkrijk in het kader van artikel 94 van het VN-zeerechtverdrag zoals gebruikelijk is in de scheepvaart.

## Hoofdstuk 2. Maritieme veiligheid

### Artikel 2.1

Op basis van artikel 2.1 moet ieder systeem van The Ocean Cleanup worden samengesteld uit materialen die geschikt zijn voor het gebruik op volle zee. Dit betekent onder meer dat de materialen bestand moeten zijn tegen zeewater en wisselende weer- en wateromstandigheden.

### Artikelen 2.2 en 2.3

In artikel 2.2 wordt bepaald dat de instrumenten (hulpmiddelen) en apparatuur die door The Ocean Cleanup wordt gebruikt voor de zichtbaarheid van de systemen voor de andere scheepvaart, geschikt moeten zijn voor '*maritime use*'. Daarvoor wordt aangesloten bij hetgeen gebruikelijk is in de zeescheepvaart. Artikel 2.3 beschrijft hoe The Ocean Cleanup zelf het systeem kan monitoren. Hierbij wordt gebruik gemaakt van dezelfde instrumenten als bedoeld in artikel 2.2.

De in artikel 2.2 bedoelde instrumenten zijn GPS (*Global Positioning System*), AIS (*Automatic Identification System*), radarreflectoren en verlichting. Hiermee kan de locatie worden gemonitord en is de zichtbaarheid zowel op de instrumenten als met het blote oog geborgd. Voor onder meer het gebruik van AIS heeft het Agentschap Telecom een MMSI-nummer (*Maritime Mobile Service Identity*) verstrekt.

De instrumenten kunnen verschillende bronnen voor de stroomtoevoer gebruiken, waaronder zonnepanelen. Hierdoor zijn niet alle instrumenten afhankelijk van dezelfde stroombron en is de bedrijfszekerheid van essentiële instrumenten zeker gesteld. Daarnaast zijn reservecapaciteiten op het systeem aanwezig waardoor het risico op gelijktijdige uitval van alle instrumenten geminimaliseerd wordt. De werking en plaatsing van de instrumenten wordt meegenomen in de *Formal Safety Assessment*, opgenomen in artikel 2.4 van dit convenant.

Ingevolge artikel 2.3 monitort The Ocean Cleanup het systeem om, indien nodig, zo spoedig mogelijk maatregelen te kunnen nemen. Hierbij kan gedacht worden aan het herpositioneren van een systeem wanneer dit uit het werkgebied drijft.

In artikel 2.3, derde lid, wordt ten slotte bepaald dat de systemen moeten zijn voorzien van apparatuur die kan signaleren wanneer er iets mis is met het systeem zelf, zoals een lekkage of een onverhoopte breuk van het systeem als gevolg van extreme weeromstandigheden of een incident.

### Artikel 2.4

De verplichting van The Ocean Cleanup om voor het inzetten van het eerste ontwerp van een systeem op volle zee een *Formal Safety Assessment* uit te voeren, is opgenomen in artikel 2.4. Hiervoor wordt verwezen naar een circulaire van het *Maritime Safety Committee* (MSC) van de IMO aangaande het voor de zeescheepvaart gebruikelijke assessment om vast te stellen of het vereiste veiligheidsniveau wordt bereikt. Een gelijkwaardige assessment is ook mogelijk. Gezien de bijzondere aard van het systeem zal de circulaire naar verwachting niet één-op-één toe te passen zijn op het systeem. Het gaat er in de kern om dat bij het assessment in ieder geval een veiligheidsbeoordeling ten aanzien van de belangen van de veiligheid van de scheepvaart, de bescherming van het mariene milieu en de borging van het overig gebruik van de volle zee (de drie belangen genoemd in artikel 1.2) wordt uitgevoerd.

Ingeval van een wezenlijke wijziging van het ontwerp van het systeem zal een aanvullende assessment of een geheel nieuwe assessment moeten worden uitgevoerd die in ieder geval is gericht op de beoordeling van de doorgevoerde wijzigingen.

Voor het beoordelen van het assessment heeft The Ocean Cleanup een EU erkend classificatiebureau bereid gevonden dat wereldwijd ervaring heeft met het classificeren van schepen.



## Artikel 2.5

In artikel 2.5 wordt een voorziening getroffen in het geval van eventuele maritieme ongevallen veroorzaakt door het systeem of onderdelen daarvan. In het eerste lid is geregeld dat The Ocean Cleanup een verzekering of zekerheidsstelling moet hebben voor een systeem, voordat het naar volle zee wordt gebracht. De verzekering dient om eventuele kosten die worden gemaakt in het geval van een ongeval te vergoeden, voor zover de Stichting The Ocean Cleanup, The Ocean Cleanup Projects B.V. of de eigenaar van het systeem voor die schade aansprakelijk is. Voor de hoogte en de dekking van de verzekering wordt aangesloten bij de gebruikelijke verzekeringsvoorwaarden.

In het tweede lid is bepaald dat in het geval schade ontstaat door een maritiem ongeval veroorzaakt door een systeem en deze schade door een derde land op de minister wordt verhaald, de minister deze schade vervolgens kan verhalen op de aansprakelijke partij. Dat kan zijn de Stichting The Ocean Cleanup, The Ocean Cleanup Projects B.V. of een eigenaar van het systeem die tot dit convenant is toegetreten overeenkomstig artikel 6.8 van dit convenant.

## Artikel 2.6

Indien als gevolg van het ongeval door Nederland (in de praktijk door de Onderzoeksraad voor Veiligheid) of door een onderzoeksinstantie van een andere betrokken staat een onderzoek naar een (eventueel) ongeval wordt ingesteld, is The Ocean Cleanup verplicht om aan dat onderzoek mee te werken. Er wordt in dit geval aangesloten bij de in de Wbmo omschreven term 'maritiem ongeval', omdat dergelijke ongevallen het meest gebruikelijke aangrijpingspunt vormen voor de inzet van de onderzoeksbevoegdheid. Voor de mogelijkheden voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid om dergelijke onderzoeken op te starten, wordt verwezen naar de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid.<sup>6</sup>

Dat laat de onderzoeksbevoegdheden van andere (vlaggen)staten onverlet. Nederland is op dit moment geen vlaggenstaat, aangezien de systemen nu niet zijn ingeschreven in het Nederlandse scheepsregister.

## **Hoofdstuk 3. Bescherming van het mariene milieu**

### Artikel 3.1

Hoofdstuk 3 bevat bepalingen ter bescherming van het mariene milieu. Allereerst wordt in artikel 3.1 van The Ocean Cleanup verwacht de benodigde maatregelen te nemen die redelijkerwijs van haar te verwachten zijn ter voorkoming van schade aan het mariene milieu als gevolg van de inzet van de systemen. Hierbij valt te denken aan het gebruik van niet schadelijke materialen waaruit een systeem is gebouwd. Deze inspanningsverplichting van The Ocean Cleanup sluit ook aan bij de eigen doelstellingen van The Ocean Cleanup, waarbij juist wordt beoogd om het mariene milieu te verbeteren door zoveel mogelijk plastic dat drijft in de bovenste waterlagen van de oceanen op te ruimen.

In het tweede lid wordt deze inspanningsverplichting verder uitgewerkt door te bepalen dat The Ocean Cleanup, voor zover dit redelijkerwijs van haar te verwachten is, ook onderdelen van een systeem of een systeem als geheel opruimt wanneer deze onbruikbaar is of bijvoorbeeld onderdelen zijn losgeraakt.

### Artikel 3.2

Artikel 3.2 betreft soortenbescherming, dat wil zeggen de bescherming van levende soorten (bijvoorbeeld zoogdieren, vissen of vogels) in het gebied waar de systemen worden ingezet. Hier wordt verwacht van The Ocean Cleanup dat, voor zover dit redelijkerwijs van haar te verwachten is, de benodigde voorzorgsmaatregelen worden genomen ter voorkoming van schade aan de in het gebied voorkomende soorten. Bij het ontwerp van het systeem is daarmee reeds rekening gehouden, aangezien het uiteraard niet de bedoeling is dat levende soorten in een systeem of tussen het verzamelde plastic vast komen te zitten.

Als invulling van deze zorgplicht heeft The Ocean Cleanup een studie verricht naar de mogelijke impact van het systeem op het mariene leven en op basis hiervan voor de eerste periode van de inzet van het systeem een monitoringsprogramma ingericht, om op die wijze zo goed mogelijk in kaart te brengen wat het effect is van de systemen op het mariene leven en de in het gebied voorkomende

<sup>6</sup> Stb. 2004, 677.



soorten. Indien nodig kan dit leiden tot aanpassing van het ontwerp van het systeem, dan wel andere noodzakelijke maatregelen.

### **Artikel 3.3**

In artikel 3.3 wordt geregeld dat The Ocean Cleanup zal zorgdragen dat de toepasselijke nationale en internationale regelgeving voor het verwerken van het verzamelde plastic en eventuele andere materialen wordt nageleefd. Zo zal The Ocean Cleanup bijvoorbeeld aan toepasselijke regelgeving van de Verenigde Staten moeten voldoen als het verzamelde plastic daar aan land wordt gebracht. Ook als met anderen wordt samengewerkt, is het voor The Ocean Cleanup van belang dat deze bedrijven de toepasselijke regelgeving naleven. Op basis van het tweede lid zal The Ocean Cleanup dergelijke voorwaarden stellen in de overeenkomsten die The Ocean Cleanup met derden sluit. In de beginfase zal The Ocean Cleanup de nodige analyses uitvoeren om te onderzoeken hoe de verzamelde materialen het beste kunnen worden gerecycled. In dat kader zal ook worden bekeken welke regelgeving daarop van toepassing is. Uitgangspunt hierbij is een zero-waste beleid waarbij het verzamelde plastic niet als afval wordt beschouwd, maar als grondstof.

## **Hoofdstuk 4. Overig gebruik van de volle zee**

### **Artikel 4.1**

In hoofdstuk 4 staat de borging van het overig gebruik van de volle zee centraal. Artikel 4.1 vereist dat The Ocean Cleanup de benodigde voorzorgsmaatregelen zal nemen die redelijkerwijs van haar te verwachten zijn ter voorkoming van hinder voor visserijactiviteiten in het desbetreffende werkgebied. Naar verwachting zal dit niet aan de orde zijn, aangezien gyres doorgaans niet interessant zijn voor de visserij.

Mocht er desalniettemin sprake zijn van enige hinder, dan treedt The Ocean Cleanup in overleg met de partij die stelt hinder te ondervinden van één of meerdere systemen. Doel van het overleg is om gezamenlijk tot een acceptabele oplossing te komen.

## **Hoofdstuk 5. Internationale gemeenschap**

### **Artikel 5.1**

Het eerste lid van artikel 5.1 beoogt de diplomatieke belangen van het Koninkrijk der Nederlanden te borgen en de internationale contacten van The Ocean Cleanup te faciliteren. Hiertoe spant de minister zich in om zo nodig andere staten te informeren over de activiteiten die The Ocean Cleanup op volle zee uitvoert. Dit kan worden bewerkstelligd door bijvoorbeeld relevante Nederlandse ambassades op de hoogte te stellen, waarbij die Nederlandse ambassades een bijzondere taak hebben om die landen proactief te informeren. Relevante staten zijn die staten wiens belangen mogelijk worden geraakt door de inzet van een systeem, bijvoorbeeld omdat het systeem vanuit dat land naar volle zee wordt gebracht, of doordat het plastic in dat land aan wal wordt gebracht. Indien nodig, kan hierbij ook het ministerie van Buitenlandse Zaken worden betrokken.

In het tweede lid wordt The Ocean Cleanup verplicht om de minister te informeren over de contacten die zij heeft (gehad) met andere landen, ten behoeve van de verplichting van de minister opgenomen in het eerste lid. Deze informatie heeft de minister nodig om adequaat invulling te geven aan het eerste lid of om voldoende te kunnen anticiperen op reacties van andere staten. Het informeren van de minister kan plaatsvinden in het kader van het periodieke overleg opgenomen in artikel 6.3, tweede lid. Gelet op het doorgaans dynamische verloop van internationale contacten en de mogelijke effecten is het echter wenselijk de periodieke overleggen niet af te wachten voor het uitwisselen van relevante informatie maar dergelijke informatie ook tussentijds te delen.

### **Artikel 5.2**

Artikel 5.2, eerste lid, heeft tot doel om onderling af te stemmen hoe internationale organisaties over de activiteiten van The Ocean Cleanup worden geïnformeerd. Het gaat hier in ieder geval om de organisaties die zijn genoemd in de toelichting onder artikel 1.1. In sommige gevallen kan het handig zijn dat Nederland de informatie verstrekt, terwijl het in andere gevallen beter kan zijn dat The Ocean Cleanup dat zelf doet. Daarom zal hierover altijd afstemming moeten plaatsvinden. Ook kan de inhoud van de te verstrekken informatie onderling worden afgestemd. Hiertoe kan ook in het periodieke overleg, genoemd in artikel 6.3, tweede lid, worden afgestemd, maar indien het noodzakelijk wordt geacht, zullen partijen eerder bijeenkomen.

In het tweede lid wordt The Ocean Cleanup verplicht om de minister te informeren over de contacten



die zij heeft (gehad) met internationale organisaties, ten behoeve van de verplichting van de minister opgenomen in het eerste lid. Deze verplichting is vergelijkbaar met de verplichting opgenomen in artikel 5.1, tweede lid, met betrekking tot contacten met andere staten.

## **Hoofdstuk 6. Overige bepalingen**

### **Artikel 6.1**

In het eerste lid van artikel 6.1 wordt The Ocean Cleanup gevraagd de resultaten van diens activiteiten te verstrekken aan de minister. In de praktijk zal The Ocean Cleanup een vast aanspreekpunt hebben bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ook andere informatie waartoe vanuit het ministerie wordt verzocht, dient The Ocean Cleanup te verstrekken. Ten slotte wordt in artikel 6.1 van The Ocean Cleanup verlangd dat relevante wetenschappelijke resultaten of bevindingen binnen een redelijke termijn openbaar worden gemaakt. Hiermee wordt aangesloten bij artikel 244 van het VN-zeerechtverdrag. Uiteraard geldt deze verplichting niet als openbaarmaking van informatie op dat moment (mogelijk) negatieve gevolgen heeft voor de activiteiten van The Ocean Cleanup. Dit kan het geval zijn wanneer het bijvoorbeeld bedrijfs- of technisch gevoelige informatie betreft die wordt gebruikt om het ontwerp van het systeem te verbeteren.

### **Artikel 6.2**

Artikel 6.2 ziet op de vertrouwelijkheid van gedeelde informatie tussen de partijen. Het is namelijk niet wenselijk dat (bedrijfs)gevoelige informatie met betrekking tot de activiteiten en het (ontwerp van het) systeem zonder medeweten bekend wordt gemaakt. Voor wat betreft informatie die bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bekend is, blijft onder andere de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) van toepassing.

### **Artikel 6.3**

Zoals hierboven reeds is vermeld, komen de partijen ten minste jaarlijks bijeen om elkaar bij te praten over de ontwikkelingen die spelen rondom het project. Indien nodig kan worden overeengekomen om vaker bij elkaar te komen. Daarnaast wordt dit convenant periodiek geëvalueerd, en indien nodig kunnen wijzigingen worden aangebracht met toepassing van artikel 6.6.

### **Artikel 6.4**

Artikel 6.4 houdt de mogelijkheid open om in de toekomst een systeem te boek te stellen. Te boek stelling van het systeem kan bepaalde voordelen hebben, waarin dit convenant niet kan voorzien.

### **Artikel 6.5**

Artikel 6.5 bevat bepalingen ten aanzien van onvoorziene omstandigheden en de mogelijke wijziging van dit convenant als gevolg daarvan. De bevoegdheden in dit artikel komen uitsluitend toe aan de partijen die het initiatief tot dit convenant hebben genomen, te weten: The Ocean Cleanup, bestaande uit de Stichting The Ocean Cleanup en The Ocean Cleanup Projects B.V., en de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het artikel is stapsgewijs opgebouwd, te beginnen met het vereiste dat de andere partij op de hoogte wordt gesteld van onvoorziene omstandigheden. Dit dient schriftelijk te gebeuren, waaronder mede wordt begrepen dat dit digitaal (bijvoorbeeld per email) kan geschieden. Vervolgens vereist het tweede lid dat de partijen binnen vier weken na kennisgeving in overleg treden. Tijdens dit overleg, of daarvoor al, kan worden geconcludeerd dat wijziging van dit convenant nodig is. In dat geval wordt een schriftelijk verzoek daartoe opgesteld, waarin de redenen van wijziging en de onvoorziene omstandigheden worden opgenomen.

Dit verzoek kan ook al worden gecombineerd met de kennisgeving, bedoeld in het eerste lid. Van belang is dat naar aanleiding van het verzoek alle partijen bij dit convenant overeen moeten komen dat wijziging nodig is.

In het vijfde tot en met zevende lid wordt ingegaan op de mogelijkheid dit convenant te beëindigen als het overleg, bedoeld in het tweede lid, niet leidt tot overeenstemming, bijvoorbeeld over een benodigde wijziging of op een andere manier een gezamenlijke oplossing of conclusie kan worden getrokken. In dat geval kan een partij dit convenant, wederom schriftelijk, opzeggen. Er moet dan wel sprake zijn van zodanige verandering van omstandigheden, waaronder mede begrepen door het kabinet vastgestelde bezuinigingen, en een ernstige benadeling van of schade aan de internationale belangen van het Koninkrijk der Nederlanden, dat dit convenant billijkheidshalve op korte termijn behoort te eindigen. Die omstandigheid moet in de schriftelijke kennisgeving worden vermeld. Partijen zijn op grond van het zevende lid wel gehouden tot een goede afwikkeling van de beëindiging van dit convenant en de daarop gebaseerde activiteiten en handelingen.



In het achtste lid wordt vervolgens bepaald dat de documenten genoemd in artikel 6.5, derde lid, te weten wijzigingen van dit convenant en de verklaringen tot instemming, als bijlage aan dit convenant worden gehecht en gepubliceerd. Hiermee wordt de door partijen overeengekomen wijziging integraal onderdeel van de geldende tekst van dit convenant.

#### *Artikel 6.6*

Artikel 6.6 bepaalt dat ook indien dit convenant om andere redenen dan wegens onvoorziene omstandigheid wordt gewijzigd, artikel 6.5, derde lid, vierde en achtste lid van overeenkomstige toepassing zijn. Een dergelijke wijziging kan bijvoorbeeld als gevolg van de evaluatie, bedoeld in artikel 6.3, tweede lid, aan de orde zijn.

#### *Artikel 6.7*

Artikel 6.7 behelst de voorwaarden waaronder en de wijze waarop partijen kunnen overgaan tot ontbinding van dit convenant. Op grond van het eerste lid is ontbinding slechts mogelijk indien een partij in verzuim is of nakoming van de bepalingen van dit convenant tijdelijk of blijvend onmogelijk is. Wanneer bij een partij sprake van overmacht is, kan de andere partij niet eerder overgaan tot ontbinding dan zes maanden na de dag waarop de partij die in verzuim is of niet kan nakomen door middel van een schriftelijke mededeling heeft geuit dat sprake is van overmacht. Het is mogelijk dat de partijen onderling een andere termijn overeenkomen.

In het derde lid zijn de omstandigheden vermeld die in ieder geval niet worden beschouwd als overmacht. Hieronder valt onder meer het gebrek aan of ziekte van personeel, maar ook een tekortkoming van een derde (waarmee door een partij een samenwerkingsrelatie is aangegaan). Evenals opzegging, vindt de mededeling tot ontbinding schriftelijk plaats met onderbouwing van de omstandigheid en zijn partijen gehouden tot een goede afwikkeling van de beëindiging van dit convenant. Geen van partijen is schadeplichtig jegens de ander voor wat betreft de gevolgen van de beëindiging van dit convenant. Dit recht kan uiteraard wel op grond van een andere bepaling in dit convenant ontstaan, waaraan het vijfde lid niet afdoet.

#### *Artikel 6.8*

Dit convenant wordt gesloten tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en The Ocean Cleanup. Voor The Ocean Cleanup tekenen op dit moment Stichting The Ocean Cleanup en The Ocean Cleanup Projects B.V. Met de uitbreiding van het aantal systemen dat zal worden ingezet, is het echter ook denkbaar dat één of meerdere systemen in eigendom komen van een andere rechtspersoon die op enige wijze gelieerd zijn aan The Ocean Cleanup. De minister en The Ocean Cleanup vinden het wenselijk om alle derden die een systeem inzetten op volle zee tot dit convenant te laten toetreden met het oog op de optimale naleving van de bepalingen in dit convenant, zowel de bepalingen die verplichtingen in het leven roepen voor de minister als bepalingen die verplichtingen in het leven roepen voor The Ocean Cleanup.

Artikel 6.8 voorziet in de voorwaarden waaronder diegenen kunnen toetreden tot dit convenant, en beschrijft de positie van deze toetreders ten opzichte van de (originele) partijen tot dit convenant. Het vereiste ten aanzien van de vestiging in Nederland komt voort uit het belang om in Nederland een aanspreekpunt te hebben. Daarnaast is dan ook voor de internationale gemeenschap duidelijk dat de in dit convenant gestelde waarborgen voor alle systemen van toegetreden partijen gelden. Een model van de toetredingsverklaring is opgenomen in bijlage 1 bij dit convenant. Dit model kan voor iedere toetreding worden gebruikt.

Uitgangspunt is dat alle betrokkenen de toetredingsverklaring ondertekenen: de toetredende derde en Stichting The Ocean Cleanup en ter bevestiging door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Mocht wegens omstandigheden de minister niet in staat zijn om (op korte termijn) te ondertekenen, biedt het derde lid de mogelijkheid om uit te gaan van een stilzwijgende bevestiging. Dit zorgt ervoor dat de toetreding van een derde niet onnodig wordt vertraagd.

Op grond van het vierde lid wordt een toetredende derde partij bij dit convenant. Na toetreding zorgt deze toegetreden partij voor een adequate naleving van de voorschriften van dit convenant. De toegetreden partij heeft echter beperktere rechten dan de The Ocean Cleanup en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op het punt van de inhoud en het voortbestaan van dit convenant. Een toegetreden partij kan niet zelfstandig verzoeken om wijziging van dit convenant, tot opzegging van dit convenant of tot ontbinding van dit convenant als bedoeld in de artikelen 6.5, 6.6 en 6.7. Gelet op het vereiste dat een toetredende partij gelieerd moet zijn aan The Ocean Cleanup, is dit niet bezwaarlijk omdat deze laatste de belangen van de toetredende partij kan behartigen in de relatie tussen The Ocean Cleanup en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



Indien op enige wijze deelname aan dit convenant voor een toegetreden partij niet meer relevant is, dan biedt artikel 6.8, zevende lid, de mogelijkheid tot uittreden van die partij. Deze uittreding zal door de uittredende partij en de resterende partijen adequaat moeten worden afgewikkeld. Een ondertekende toetredingsverklaring en de schriftelijke mededeling waarmee een toegetreden partij kenbaar maakt uit de samenwerking van dit convenant te willen treden, worden ingevolge het achtste lid als bijlage aan dit convenant gehecht.

#### *Artikelen 6.9 tot en met 6.11*

De laatste drie artikelen van hoofdstuk 6 zijn algemene juridische bepalingen ten aanzien van de afdwingbaarheid, bevoegde rechter en eventuele ongeldigheid van dit convenant.

### **Hoofdstuk 7. Slotbepalingen**

#### *Artikelen 7.1 tot en met 7.4*

Hoofdstuk 7 bevat algemene juridische bepalingen aangaande de inwerkingtreding, taal en publicatie van dit convenant. Hierbij is zoveel mogelijk aangesloten bij hetgeen gebruikelijk is ten aanzien van convenanten en regelgeving. Ten aanzien van artikel 7.3 kan worden opgemerkt dat dit convenant ook in de Engelse taal zal worden vertaald, net als de documenten die worden genoemd in artikel 7.4, tweede lid. Deze vertaling kan worden gebruikt in internationale contacten van The Ocean Cleanup of door het Koninkrijk der Nederlanden. Echter is de Nederlandse tekst de authentieke versie van dit convenant, en zal ook bij eventuele geschillen leidend zijn. De Engelse tekst is in bijlage 2 bij dit convenant opgenomen. Ten behoeve van de kenbaarheid wordt dit convenant met toelichting en bijlagen gepubliceerd in de Staatscourant. Om diezelfde reden, worden ook alle schriftelijke documenten met betrekking tot wijziging, opzegging, toetreding en uittreding in de Staatscourant gepubliceerd.

### **BIJLAGE 1 BIJ DE TOELICHTING**

*Engelse vertaling van de toelichting*

#### **Explanatory notes**

##### **A. General remarks**

###### **1. Introduction**

This agreement constitutes an accord between the Minister of Infrastructure and Water Management (hereafter 'the Minister') and The Ocean Cleanup, comprising Stichting The Ocean Cleanup and The Ocean Cleanup Projects B.V. (hereinafter together 'The Ocean Cleanup'). The objective of The Ocean Cleanup is to use technology that it has developed itself, consisting of multiple floating systems, to significantly clean up the plastic currently floating in the upper surface layer of the oceans. The Ocean Cleanup plans to eventually deploy such systems in the five subtropical circulating ocean currents or 'gyres', since plastic tends to gather in those areas due to the influence of wind and water currents.

The system that The Ocean Cleanup has developed to capture plastic is unique. The Netherlands, where The Ocean Cleanup has its statutory seat, currently has no applicable regulatory or other made-to-measure legal framework applicable to such a system. However, the objectives pursued by The Ocean Cleanup are such that the Minister wishes to facilitate and support the activities in question as much as possible. Since it is desirable for The Ocean Cleanup and the Minister to conclude a number of arrangements regarding matters such as the safety of shipping, the marine environment, and other uses of the high seas, this agreement was drawn up, by analogy to the options presented under article 238 et seq. of the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)<sup>7</sup> on marine scientific research.

This agreement provides for the possibility of accession to it by third parties if the third party is (i) the owner of a system developed by The Ocean Cleanup, (ii) affiliated to The Ocean Cleanup, and (iii) a legal entity under Dutch law (article 6.8 of this agreement). For each such accession, an accession agreement will be appended as an annex to this agreement and published in the Government Gazette (*Staatscourant*).

<sup>7</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea, Dutch Treaty Series 1984, 55.



## 2. Background

The Ocean Cleanup seeks to remove as much floating plastic as possible from the oceans. To do so, it plans to deploy a number of floating systems to each gyre. Such gyres are areas in which the concentration of plastic is generally significantly greater than in other parts of the ocean. Plastic that drifts into a gyre becomes trapped there for decades, gradually disintegrating into ever smaller pieces. The systems will be transported to the high seas by ship and positioned in the gyres. These systems will be an estimated one to two kilometres long and will not be fixed to the seabed or actively steered or controlled.

Since the system's relative velocity will differ from that of the floating plastic, it will be able to collect plastic that is floating in the gyres. Periodically, a ship will sail to each system to take on board the collected plastic, which will then be brought back to land for recycling. The systems will move at a relatively low velocity of one to two knots, and will be followed from a distance.

In 2018, The Ocean Cleanup will deploy a single system in the gyre in the North Pacific Ocean from San Francisco in the United States. The intention is to deploy multiple systems of a similar kind over the next few years to all the subtropical gyres (the North Pacific Gyre, South Pacific Gyre, Indian Ocean Gyre, North Atlantic Gyre and South Atlantic Gyre).

This agreement has been drafted so as to take into account the continuous development of the system's design, with a view to maximising its performance, expanding the number of systems, and increasing the number of areas in which the systems will be deployed.

Removing plastic from the upper surface layer of the ocean is an essential and appealing part of the plan to rid the oceans of waste. The Netherlands values innovative developments that promote the government's policy objectives. At the same time, States have a duty of care in relation to all operations, activities and processes that are conducted under their jurisdiction or control outside those areas where they exercise sovereign rights under the terms of various international conventions (e.g. on the basis of article 194, paragraph 2 of UNCLOS). Since Stichting The Ocean Cleanup and The Ocean Cleanup Projects B.V. are both Dutch legal entities, the Netherlands has an obligation to ensure that the activities undertaken by The Ocean Cleanup are at least in accordance with international standards in order to guarantee that the marine environment, maritime safety, and the rights of other users of the high seas are not put in jeopardy.

## 3. Legal Framework

As noted above, the design of the system to be deployed by The Ocean Cleanup is unique. It is a floating barrier that is not equipped with any mechanical means of propulsion and therefore cannot navigate or correct its course autonomously. However, the movements and status of each system will be monitored from land. The system will be towed from a port to its destination by ship, after which it will float on the water under the influence of currents and the wind.

Given the system's uniqueness, it is not immediately apparent what the applicable regulations are. Various options have been explored to enable the Netherlands to fulfil its duty of care. It was concluded that no ready-made legal framework exists. For the safety of the system at sea and maritime traffic, the agreement was drafted, wherever possible, in line with legislation applicable to ships that are permitted under Dutch law to fly the Dutch flag.

For this reason, The Ocean Cleanup and the Ministry of Infrastructure and Water Management decided jointly to base this agreement on the provisions of Part XIII of UNCLOS. By applying the UNCLOS provisions on marine scientific research by analogy, the Netherlands can sufficiently fulfil its duty of care and provide for a recognisable context in the international arena.

UNCLOS contains rules for the placement of installations or equipment used for scientific research in the marine environment. However, the Convention does not include a definition of marine scientific research. It makes sense to address the activities to be conducted by The Ocean Cleanup, in as far as possible, along the lines of articles 238 et seq. UNCLOS and to elaborate upon those general principles as far as possible in this agreement. The Convention also requires that the detailed elaboration and design of the project be such as to guarantee that every system is sufficiently safe<sup>8</sup> and does not endanger shipping.<sup>9</sup> The more administrative provisions applicable to marine scientific research may to some extent be inapplicable in this context, but this does not detract from the Netherlands' duty of

<sup>8</sup> Article 262 of the UN Convention on the Law of the Sea.

<sup>9</sup> Article 261 of the UN Convention on the Law of the Sea.





care to protect the marine environment and the safety of shipping. Furthermore, it is important to note that The Ocean Cleanup can comply with most of the regulations arising from the application of Part XIII of UNCLOS without any major change in its activities.

The Netherlands does not have implementing legislation for Part XIII of UNCLOS. However, this need not pose an obstacle to applying these provisions in individual cases: the document '*Marine Scientific Research: A Guide for the Implementation of Relevant Provisions of UNCLOS*'<sup>10</sup> can serve as a basis for defining the enabling and other conditions of a project that can be classified as 'marine scientific research'. By applying these UNCLOS provisions by analogy, a legally and technologically sound framework can be created within which all of The Ocean Cleanup's systems can operate. This agreement allows sufficient scope for the imposition of various rules deemed necessary by both The Ocean Cleanup and the Ministry of Infrastructure and Water Management by means of which both parties provide guarantees for the safety of the systems and the protection of the marine environment.

Applying the Convention's provisions by analogy also provides the Minister with a sufficient basis for taking responsibility for The Ocean Cleanup's activities in international forums in accordance with Article 250 of UNCLOS, such as the International Maritime Organization (IMO), where the system could be discussed in relation to navigation areas and shipping routes. In such settings, it is simpler to refer to terms used in the context of the law of the sea.

This agreement includes arrangements with regard to maritime safety (chapter 2), the protection of the marine environment (chapter 3), other uses of the high seas (chapter 4), and contact with the international community (chapter 5). Chapters 6 and 7 include provisions relating to the confidentiality of information, contact between the Ministry of Infrastructure and Water Management and The Ocean Cleanup, and circumstances that could potentially lead to the amendment or cancellation of this agreement.

## **B. Article-by-article commentary**

### *Chapter 1. General provisions*

#### **Article 1.1**

Article 1.1 includes a number of definitions that are necessary for the purposes of this agreement. Point (a) refers to international organisations that may be relevant. At the time of signing this agreement, these include, in any case, the International Maritime Organization (IMO), the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) in connection with world fisheries, and the International Hydrographic Organization (IHO). Any consultations that may be held in the framework of the Meeting of States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the Meeting of Contracting Parties to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (London Convention), and the accompanying London Protocol, also fall under this heading.

The definition of 'maritime accident' in point (b) corresponds as closely as possible to the definition in the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks and the corresponding implementing legislation in the Netherlands: section 1 (d) of the Marine Accident Prevention Act (*WBMO*).<sup>11</sup>

The definition of 'high seas' in point (d) is based on article 86 of UNCLOS, which defines the scope of application of Part VII of the Convention on the uses of the high seas by defining the term 'high seas'. Article 87 of UNCLOS states that the high seas are in principle open to all States, and that States can therefore in principle act freely on the high seas. The Convention naturally imposes certain conditions, *inter alia* with a view to guaranteeing the safety of shipping and the protection of the marine environment. Where relevant, these conditions have been incorporated into this agreement.

#### **Article 1.2**

Article 1.2 describes the interests of the parties to this agreement. In this context, it refers to the three interests that are key to this agreement: (i) the safety of shipping, (ii) the protection of the marine environment, and (iii) the safeguarding of other uses of the high seas. Here too, the wording follows as closely as possible the relevant provisions of UNCLOS.

<sup>10</sup> This Guide can be found at: [http://www.un.org/depts/los/doalos\\_publications/publicationtexts/msr\\_guide%202010\\_final.pdf](http://www.un.org/depts/los/doalos_publications/publicationtexts/msr_guide%202010_final.pdf).

<sup>11</sup> Bulletin of Acts and Decrees 2015, 399.



### **Article 1.3**

Article 1.3 states the aim of this agreement. This primarily reiterates and refers back to the three interests enumerated in article 1.2 above. In deploying a system, The Ocean Cleanup seeks in general to improve the overall state of the marine environment by greatly reducing the quantity of plastic floating in the upper surface layer of the oceans. As already noted, this agreement includes provisions to that effect relating to The Ocean Cleanup's activities.

### **Article 1.4**

The Ocean Cleanup will deploy its systems exclusively on the high seas. In practice, it will do so in the gyres described in the general remarks above. Paragraph 2 further clarifies that no system may be deployed in territorial waters without the consent of the State or States concerned.

Paragraph 3 provides that the deployment of each system must constitute as little hindrance as possible to established international shipping routes. Hindrance cannot be ruled out altogether since it is always possible that a system may end up in a shipping route. However, The Ocean Cleanup will not deploy a system in any established international shipping route with a high density of passing vessels, such as deep-water routes and routing measures. Since each system and its location will be monitored, a system can be towed away in good time if it threatens to drift into a busy area of navigation.

### **Article 1.5**

The final article of Chapter 1 regulates the national identification markings to be affixed to each system, so that its origin and relationship to the Kingdom of the Netherlands are clearly visible to all. This might involve, for instance, marking each system with the Dutch flag in addition to the logo of The Ocean Cleanup or those of its sponsors. The inclusion of this possibility in this agreement derives from the provisions governing marine scientific research in article 262 of UNCLOS. It is not specifically about displaying the Dutch flag within the context of article 94 of UNCLOS, as is customary in the shipping sector.

## ***Chapter 2. Maritime safety***

### ***Article 2.1***

Article 2.1 states that each system of The Ocean Cleanup must be composed of materials that are suitable for use on the high seas. This means, among other things, that the materials must be resistant to seawater and to changing weather and water conditions.

### ***Articles 2.2 and 2.3***

Article 2.2 provides that the instruments (devices) and equipment used by The Ocean Cleanup to ensure that the systems are visible to other vessels must be suitable for maritime use. Reference is therefore made to standard practices in maritime shipping. Article 2.3 describes how The Ocean Cleanup can monitor its systems, using the same instruments as those referred to in article 2.2.

The instruments referred to in article 2.2 are GPS (Global Positioning System), AIS (Automatic Identification System), radar reflectors, and lights. These make it possible to monitor each system's location and ensure the system's visibility, both by means of instruments and with the naked eye. Regarding AIS, a Maritime Mobile Service Identity (MMSI) number will be requested from the Radiocommunications Agency Netherlands

The instruments may be powered by several energy sources, including solar panels. This means that not all instruments are dependent on the same energy source, thus safeguarding the operational reliability of essential instruments. In addition, each system will be fitted with reserve capacities, thus minimising the risk of all instruments losing power and shutting down simultaneously. The operation and placement of the instruments are included in the Formal Safety Assessment provided for in article 2.4 of this agreement.

Under article 2.3, The Ocean Cleanup will monitor the system so as to be able to intervene if necessary as quickly as possible. Measures might include repositioning a system that is drifting out of its area of operation.

Lastly, article 2.3, paragraph 3, provides that the systems must be equipped with apparatus that can detect and indicate any problem with the system itself, such as a leak or an unexpected breakage in the system as a result of extreme weather conditions or an incident.



---

#### *Article 2.4*

The obligation of The Ocean Cleanup to conduct a Formal Safety Assessment prior to deploying the first system on the high seas has been incorporated in article 2.4. Reference is made here to a circular issued by the IMO's Maritime Safety Committee (MSC) concerning the customary assessment used in the maritime shipping sector to establish compliance with the required safety standard. A different but equivalent assessment is also possible. In view of the unique nature of the system, it is probable that not every detail of the circular will apply directly. The essential point here is that a safety assessment must be conducted that focuses on the safety of shipping, the protection of the marine environment, and safeguarding other uses of the high seas (the three interests listed in article 1.2).

In the event of a significant change in the design of the system, a supplementary assessment, or an entirely new assessment, will need to be conducted, in any case to the extent of the changes that have been made to the system.

The Ocean Cleanup has found an EU-recognised classification society with worldwide experience in classifying ships that is willing to evaluate the assessment.

#### *Article 2.5*

Article 2.5 provides for the eventuality of a maritime accident caused by a system or its components. Paragraph 1 states that The Ocean Cleanup must have insurance or security for a system before transporting it to the high seas. The insurance serves to reimburse any costs incurred in the event of an accident, to the extent that Stichting The Ocean Cleanup, The Ocean Cleanup Projects B.V. or the owner of the system is liable for such damage. The amount of the insurance and the cover provided will be based on the customary insurance policy conditions.

Paragraph 2 provides that if any damage is incurred as a result of a maritime accident caused by a system and compensation for such damage is recovered from the Minister by a third State, the Minister can then recover compensation from the liable party. This may be Stichting The Ocean Cleanup, The Ocean Cleanup Projects B.V. or the owner of a system that has acceded to this agreement in accordance with article 6.8.

#### *Article 2.6*

If the Netherlands (in practice, the Dutch Safety Board) or an investigative body in another State concerned launches an investigation into an accident or potential accident, The Ocean Cleanup is obliged to cooperate with that investigation. The term 'maritime accident' as defined in the WBMO applies in such a case, since such accidents constitute the most common basis for triggering the use of investigative powers. Information about the scope of the Dutch Safety Board to launch such an investigation can be found in the Kingdom Act establishing the Dutch Safety Board.<sup>12</sup>

This does not detract from the investigative powers of other States (in particular, flag States). The Netherlands is not currently a flag State in this regard, since the systems are at present not registered in the Dutch shipping register.

### ***Chapter 3. The protection of the marine environment***

#### *Article 3.1*

Chapter 3 contains provisions for the protection of the marine environment. First, under article 3.1, The Ocean Cleanup is expected to take the necessary measures that can reasonably be expected of it to prevent damage to the marine environment as a result of the deployment of the systems. This includes the requirement that the systems must be constructed from non-harmful materials. This best-efforts obligation of The Ocean Cleanup is in line with its own stated objectives, which are aimed at improving the marine environment by removing as much plastic as possible from the upper surface layer of the oceans.

This best-efforts obligation is further specified in paragraph 2, which provides that The Ocean Cleanup will also remove any component of a system, or any system as a whole, that has become unusable or detached, insofar as it may reasonably be expected to do so.

---

<sup>12</sup> Bulletin of Acts and Decrees 2004, 677.



### *Article 3.2*

Article 3.2 concerns species protection: that is, the protection of living species (e.g. mammals, fish or birds) in the areas where the systems will be deployed. The Ocean Cleanup is expected to take the necessary precautions, insofar as it may reasonably be expected to do so, to prevent harm to living species present in the area concerned. This was taken into account when designing the system, since it is evidently not the intention that living species get caught up in a system or become entangled in the captured plastic. To further fulfil this duty of care, The Ocean Cleanup conducted a study of the possible impact of a system on marine life and on the basis of the findings it set up a monitoring programme for the initial period of deployment, in order to obtain as good a picture as possible of the effect of the systems on marine life and the species present in the area. If necessary, this may lead to modifications to the design of the system or other required measures.

### *Article 3.3*

Article 3.3 provides that The Ocean Cleanup will ensure compliance with applicable national and international regulations governing the processing of plastic and other materials that it may collect. Thus, The Ocean Cleanup must, for instance, comply with the applicable regulations in the United States if it is to land plastic there. In addition, it is important to The Ocean Cleanup that any other parties with which it may cooperate likewise comply with the applicable regulations. On the basis of article 3.3, paragraph 2, The Ocean Cleanup will lay down conditions to this effect in the agreements it concludes with third parties. In the initial phase, The Ocean Cleanup will conduct appropriate analyses to assess the best ways of recycling the captured materials, including an examination of the applicable regulations. The aim is to pursue a zero-waste policy, in which the collected plastic is treated not as waste, but as a raw material.

## **Chapter 4. Other uses of the high seas**

### *Article 4.1*

Chapter 4 focuses on safeguarding other uses of the high seas. Under the terms of Article 4.1, The Ocean Cleanup is required to take the necessary precautions that can reasonably be expected of it to prevent interference with fishing activity in the area of operation in question. This is not expected to pose a problem, since the fishing industry is generally not active in gyres.

Should hindrance nevertheless occur, The Ocean Cleanup will consult with the party claiming to be suffering hindrance from one or more systems. The objective of such consultations is to arrive at a joint solution acceptable to both The Ocean Cleanup and the party claiming hindrance.

## **Chapter 5. International community**

### *Article 5.1*

Article 5.1, paragraph 1 seeks to safeguard the diplomatic interests of the Kingdom of the Netherlands and to facilitate The Ocean Cleanup's international contacts. To this end, the Minister will seek to inform other States, where necessary, of The Ocean Cleanup's activities on the high seas. This can be achieved, for instance, by notifying relevant Dutch embassies, whereupon these embassies will have a special duty to proactively inform the States concerned. 'Relevant' States are those whose interests may be affected by the deployment of a system, for instance because the system is being transported from that country to the high seas, or because the plastic will be landed there. If necessary, the Ministry of Foreign Affairs can also play a role in this respect.

Paragraph 2 obliges The Ocean Cleanup to inform the Minister about any relevant contacts it has, or has had, with other countries, in order to enable the Minister to fulfil its obligation laid down in paragraph 1. The Minister needs this information in order to adequately fulfil the duties defined in paragraph 1 or to adequately anticipate the possible reactions of other States. The Minister can be informed in the context of the periodic consultations described in article 6.3, paragraph 2. However, given the generally dynamic nature of international contacts and possible implications, it will sometimes be desirable not to wait for the periodic consultations to exchange relevant information, but to share such information in-between consultations.

### *Article 5.2*

Article 5.2, paragraph 1 seeks to create a harmonised procedure for notifying international organisations about The Ocean Cleanup's activities. These organisations include in any case those listed in the explanatory notes to article 1.1. In some cases it may be useful for the Netherlands to supply the



information, while in others it may be preferable for The Ocean Cleanup to do so itself. Consultation will therefore always be necessary to coordinate who is to provide the information, and in some cases also to determine the substance of the information to be provided. Such coordination could take place in the context of the periodic consultations referred to in article 6.3, paragraph 2, but the parties can meet earlier if it is deemed necessary.

Paragraph 2 obliges The Ocean Cleanup to notify the Minister of any contacts it has (or has had) with international organisations, so that the Minister can fulfil the obligation as laid down in paragraph 1. This obligation is similar to the one included in article 5.1, paragraph 2 in relation to contacts with other States.

## **Chapter 6. Other provisions**

### **Article 6.1**

Article 6.1, paragraph 1 requests The Ocean Cleanup to provide the results of its activities to the Minister. In practice, The Ocean Cleanup will have a designated point of contact at the Ministry of Infrastructure and Water Management. The Ocean Cleanup is also obliged to provide any other information that the Ministry may request. Finally, pursuant to article 6.1, The Ocean Cleanup should make relevant scientific results or findings publicly available within a reasonable time, in line with article 244 of UNCLOS. This obligation does not apply if making information public at that time could potentially have adverse consequences for the activities of The Ocean Cleanup, for instance in the case of company- or technologically-sensitive information that is being used to improve the design of the system.

### **Article 6.2**

Article 6.2 relates to the confidentiality of information shared between the Parties. It is clearly not desirable for sensitive information relating to the activities, the system or its design to be disclosed without the knowledge of those concerned. Information known to the Ministry of Infrastructure and Water Management is subject, *inter alia*, to the provisions of the Dutch Government Information (Public Access) Act (WOB).

### **Article 6.3**

As noted above, the parties will meet at least once a year to keep one another informed of developments relating to the project. They may agree to hold more frequent meetings if necessary. In addition, this agreement will be assessed periodically, and can be amended if necessary in accordance with article 6.6.

### **Article 6.4**

Article 6.4 allows for the possibility of registering a system as a ship in the Netherlands in the future. Registering a system may have certain advantages for which this agreement cannot provide.

### **Article 6.5**

Article 6.5 contains provisions relating to unforeseen circumstances and the possible amendment of this agreement as a result. The powers referred to in this article are conferred solely upon the parties that have taken the initiative to conclude this agreement, namely, The Ocean Cleanup, comprising Stichting The Ocean Cleanup and The Ocean Cleanup Projects B.V., and the Minister of Infrastructure and Water Management. The article is structured in stages, starting with the requirement that the other Party be kept informed of any unforeseen circumstances that may arise. This must be done in writing, and may be done by digital means of communication (such as e-mail). Paragraph 2 then provides that the Parties must enter into consultations within four weeks of such notification. During these consultations, or possibly even before, it may be concluded that an amendment to this agreement is required. In that case, a written request to this effect will be drawn up stating the reasons for the amendment and a description of the unforeseen circumstances. This request can also be sent together with the notification referred to in paragraph 1. It is important that, following such a request, the Parties to this agreement come to an agreement as to whether an amendment is necessary.

Paragraphs 5 to 7 deal with the possibility of terminating this agreement if the Parties fail to agree on a solution in the consultations referred to in paragraph 2, for instance concerning a necessary amendment, or to arrive at some other conclusion or to propose another joint solution. In that case, one of the Parties may cancel this voluntary agreement, which must likewise be done in writing. This only applies if circumstances have changed to such an extent that, for instance due to financial cuts



imposed by the Dutch government or serious prejudice or damage to the international interests of the Kingdom of the Netherlands, this agreement should reasonably end in the short term. The particular circumstance must be stated in the written notification. Under the terms of paragraph 7, Parties have an obligation to ensure a proper settlement of the cancellation of this agreement and the activities and acts based on it.

Paragraph 8 further provides that the documents referred to in article 6.5, paragraph 3, i.e. any amendments and the Parties' approval thereof, must be appended to this agreement and published, thus making any amendment agreed by the Parties an integral part of the text of this agreement.

#### Article 6.6

Article 6.6 provides that even if this agreement is amended for reasons other than unforeseen circumstances, article 6.5, paragraphs 3, 4 and 8 apply *mutatis mutandis*. Such an amendment may be at issue, for instance, as a result of the assessment referred to in article 6.3, paragraph 2.

#### Article 6.7

Article 6.7 contains the conditions under which, and the manner in which, the Parties may terminate this agreement. On the basis of paragraph 1, such termination is possible only if one of the Parties has failed to comply with the provisions of this agreement or if compliance has become temporarily or permanently impossible. In the event that one of the Parties invokes *force majeure*, the other Party cannot terminate the agreement any earlier than six months after the date on which the Party that has failed or is unable to comply with the agreement has notified in writing the existence of *force majeure*. The Parties may agree to set a different time limit.

Paragraph 3 lists certain circumstances that in any case may not be classified as *force majeure*. These include staff shortages and sickness, and any failure by a third party (with which one of the parties has entered into a cooperative relationship). Just as in the case of cancellation, a notification of termination must be communicated in writing, specifying the grounds for termination, and the Parties are obliged to ensure the proper settlement of the termination of this agreement. Neither Party is liable for compensation to the other as a result of the termination of this agreement. The right to compensation may however arise, of course, on the basis of a different provision in this agreement, in which case it would not be affected by the provisions of paragraph 5.

#### Article 6.8

This agreement is concluded between the Minister of Infrastructure and Water Management and The Ocean Cleanup. At the time of signing, The Ocean Cleanup is defined as Stichting The Ocean Cleanup and The Ocean Cleanup Projects B.V. With the expansion of the number of systems to be deployed, however, it is conceivable that one or more systems may be owned by other legal entities that are associated with The Ocean Cleanup in some way. The Minister and The Ocean Cleanup deem it desirable that all third parties deploying a system on the high seas accede to this agreement in order to ensure optimum compliance with its provisions – both those imposing obligations on the Minister and those creating obligations for The Ocean Cleanup.

Article 6.8 lays down the conditions in which such third parties may accede and describes their position in relation to the original Parties to this agreement. The requirement that such a party must be incorporated in the Netherlands arises from the interest of having a contact point in the Netherlands. In addition, it will make clear to the international community that the safeguards laid down in this agreement apply to all systems used by parties that have acceded to it. The model accession agreement appended in annex 1 to this agreement can be used for accession.

The basic principle is that all those involved sign the accession agreement: the third party that is acceding, Stichting The Ocean Cleanup, and the Minister of Infrastructure and Water Management by way of confirmation. If circumstances make it impossible for the Minister to sign in the short term, paragraph 3 provides for authorisation on the basis of tacit confirmation. This guards against any unnecessary delay in the accession of a third party.

Paragraph 4 provides that a third party that accedes to this agreement becomes party to the agreement and must ensure adequate compliance with its provisions. However, the rights of an acceding party are limited compared to those held by The Ocean Cleanup and the Ministry of Infrastructure and Water Management in respect of the content and continuation of this agreement. An acceding party cannot independently request an amendment to this agreement, its cancellation, or its termination as referred to in articles 6.5, 6.6 and 6.7. In view of the requirement that any acceding party must be associated with The Ocean Cleanup, this does not pose a problem, since the latter can represent the



---

acceding party's interests in the relationship between The Ocean Cleanup and the Ministry of Infrastructure and Water Management.

If participation in this agreement loses its relevance for an acceding party, article 6.8, paragraph 7 provides scope for that party to withdraw. Such withdrawal must be completed by the party concerned and the remaining Parties by means of an appropriate settlement. Pursuant to paragraph 8, a signed accession agreement and the written notification of an acceding party's desire to withdraw from cooperation under this agreement are appended as annexes to the agreement.

#### *Articles 6.9 to 6.11*

The final three articles of chapter 6 are general legal provisions governing enforceability, the competent courts, and the possible invalidity of this agreement.

### **Chapter 7. Concluding provisions**

#### *Articles 7.1 to 7.4*

Chapter 7 contains general legal provisions regarding the entry into force, the language, and the publication of this agreement. These adhere as closely as possible to standard procedure relating to agreements and regulations. In respect of Article 7.3, it may be observed that the English translations of the agreement and the documents referred to in Article 7.4, paragraph 2, can be used by The Ocean Cleanup or the Kingdom of the Netherlands in its international contacts. The Dutch text of this agreement is the authentic version, and will prevail in the event of any dispute. The English translation of this agreement is appended to the Dutch text as annex 2. In the interest of accessibility, this voluntary agreement, along with its annexes and the explanatory notes, will be published in the Government Gazette. For the same reason, all written documents relating to amendments, cancellation, accession and withdrawal will likewise be published in the Government Gazette.