

Vergaderjaar 2004–2005

29 705 (R 1766)

Goedkeuring van het op 16 mei 2003 te Londen tot stand gekomen Protocol bij het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1992

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 1 februari 2005

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag. Het is verheugend dat de leden van de CDA-fractie van mening zijn dat het Protocol een bijdrage kan leveren aan een betere afwikkeling van de schade ontstaan door olierampen op zee.

Opzet en inhoud van het Protocol

De leden van de CDA-fractie vroegen zich af of de nieuwe schadevergoedingslimiet van het Internationaal Olieschadefonds, die door de inwerkingtreding van het Protocol zal gaan gelden, inderdaad wel voldoende is zoals in de memorie van toelichting uiteen is gezet, en waarop die stellingname is gebaseerd. Deze leden vroegen zich in dit verband voorts af of de totale kosten van de ongevallen met de Erika en de Prestige al bekend zijn. Ook vroegen deze leden of het niet mogelijk zou zijn een zodanige limiet vast te stellen dat die altijd, of in ieder geval voor de afzienbare toekomst, hoog genoeg is, zodat alle benadeelden direct hun schadevergoeding uitbetaald kunnen krijgen en het zogenoemde pro-rating systeem van het verdrag in de praktijk niet hoeft te worden toegepast.

De in het Protocol vastgelegde limiet is naar onze mening inderdaad een voor de afzienbare toekomst toereikende dekking, ook in die zin dat toepassing van pro-rating niet dan bij zeer hoge uitzondering plaats zal hoeven vinden. Weliswaar bestaat nog geen volstreekte duidelijkheid over de totale kosten van de ongevallen met de Erika en de Prestige, maar wel bestaat inmiddels een vrij duidelijk beeld daarvan, op basis waarvan gesteld kan worden dat de totale kosten van deze ongevallen, in het geval van de Erika zelfs met een ruime marge, onder het Protocol gedekt zouden zijn geweest. De opmerking in de memorie van toelichting omtrent de mogelijkheid van langlopende procedures moet in dit verband niet worden misverstaan: procedures zijn uiteraard niet uit te sluiten, maar de praktijk van het Internationaal Olieschadefonds laat zien dat de overgrote meerderheid van de bij het Fonds ingediende claims spoedig en zonder rechterlijke tussenkomst wordt afgehandeld, zodat in de praktijk al vrij spoedig na een ongeval een redelijk duidelijk beeld omtrent de te verwachten totale kosten ontstaat. Verder moet worden bedacht dat ook

op het gebied van veiligheid naar aanleiding van de ongevallen met de Erika en de Prestige vergaande maatregelen zijn getroffen, die in de komende jaren de bestaande neerwaartse trend in het aantal ongevallen met olietankschepen nog aanzienlijk zal versterken.

Overigens wil ik benadrukken dat de zorg waardoor de vragen van deze leden naar alle waarschijnlijkheid zijn ingegeven, te weten dat het regelmatig toe moeten passen van pro-rating de effectiviteit van de bescherming van het Fonds voor benadeelden te zeer aantast, en dat de limiet derhalve zodanig zou moeten zijn dat pro-rating niet dan bij zeer hoge uitzondering aan de orde is, van harte wordt gedeeld. Zoals in de memorie van toelichting uiteengezet, is pro-rating helaas de onontkoombare consequentie van een systeem dat zowel een limiet als een verplichting tot gelijke behandeling van benadeelden kent. In theorie zou het weliswaar denkbaar zijn om de limiet zodanig hoog te stellen dat die met zekerheid nooit zal worden bereikt, of de limiet zelfs geheel te schrappen, maar de internationale realiteit is dat dit niet haalbaar is. Ter verduidelijking hiervan is het wellicht dienstig nogmaals kort de achtergrond van het Protocol te schetsen. Het gaat hier om een aanvulling op een zeer breed gedragen mondiaal aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem, waarbij ongeveer 90 staten partij zijn, waaronder vrijwel alle geïndustrialiseerde staten. Het vormt als zodanig een alomvattend compromis tussen de belangen van de vervoerders en die van de olieindustrie, alsmede van de belangen van staten met een hoog ontwikkelings- en welvaartsniveau – die behoefte hebben aan zeer hoge limieten – en staten in ontwikkeling, waar een lagere limiet al zou volstaan om alle denkbare schade ruimschoots te dekken en waarvoor het systeem dus niet onnodig kostbaar zou moeten zijn. Het behoeft geen betoog dat in een dergelijke situatie de marges voor Nederland om hetzij de limieten op een wezenlijk hoger niveau te brengen dan uit de internationale consensus volgt, hetzij zich aan de internationale consensus te onttrekken en een afwijkende nationale regeling te verkiezen, vrijwel non-existent zijn. Ten tijde van de diplomatieke conferentie in 2003 lag er een beslissing van de Raad van de Europese Unie dat de lidstaten dienden te streven naar een limiet voor het Aanvullend Fonds van ongeveer 1 miljard Euro per ongeval. Met de in het Protocol vastgelegde limiet van 750 miljoen SDR (± 880 miljoen Euro) is dit bedrag nagenoeg gehaald, hoewel zeer vele andere staten ter conferentie een veel lagere limiet wensten. Daarmee is niet alleen de op dit moment internationaal hoogst haalbare limiet bereikt, maar tevens een limiet waarvan verwacht mag worden dat die ruimschoots toereikend is voor de afzienbare toekomst en in nagenoeg alle gevallen pro-rating zal kunnen voorkomen.

Koninkrijkspositie

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering om een reactie op het feit dat door de komst van de Isla raffinaderij op Curaçao nagenoeg alle landbouwactiviteiten zijn verdwenen en Curaçao daarmee bij uitstek een geïndustrialiseerde samenleving is geworden.

Door de komst van de olie-industrie is de Nederlands-Antilliaanse samenleving veranderd van een agrarisch-ambachtelijke, in een geïndustrialiseerde samenleving. Deze samenleving is meer gericht op handel en toerisme, waarbij landbouw en visserij minder belangrijk zijn geworden. In de memorie van toelichting is aangegeven dat tot dusverre vooral geïndustrialiseerde staten met een hoge levensstandaard te kennen hebben gegeven zeker tot het Protocol te zullen toetreden, maar dat veel andere staten van mening zijn dat de limieten van de basisverdragen van 1992 vooralsnog voldoende zijn om de schade van ongevallen op hun

grondgebied te kunnen vergoeden. De regering van de Nederlandse Antillen rekent zich tot deze laatste groep landen.

Verder vroegen deze leden of de regering zich bewust is dat het toerisme op Curaçao en Aruba bijna exclusief is gericht op strand en duik-activiteiten, en of de regering zich kan voorstellen wat de gevolgen voor deze sector zullen zijn bij een olieramp. In het verlenge hiervan vroegen de leden hoe dit zich verhoudt met de uitspraken in de memorie van toelichting dat een gelijke ramp in Nederland en bijvoorbeeld in Curaçao geen gelijke schade zal opleveren?

Zoals in de memorie van toelichting is vermeld hebben zowel de Nederlandse Antillen als Aruba een zeer kwetsbare kust en beschermde natuurgebieden, en zijn de economieën van beide landen in belangrijke mate afhankelijk van inkomsten uit toerisme. Recente grote ongevallen in andere delen van de wereld hebben laten zien dat met name de schade in de toerismeindustrie van een getroffen gebied tot grote vorderingen aanleiding kan geven. De soort schade en de omvang van de schade zijn afhankelijk van het gebied waar de olieramp zich voordoet. De directe schade van een olieramp is over het algemeen ongeveer recht evenredig met de lengte van de kust die wordt aangetast, aangezien de opruimkosten doorgaans een zeer omvangrijke schadepost vormen. Aangezien de Nederlandse Antillen als kleine eilanden een kortere kustlijn hebben dan Nederland zal deze directe schade dan ook naar verwachting kleiner zijn. Dat neemt niet weg dat de gevolgen van de schade voor de economie veel verstrekender zouden kunnen zijn dan in Nederland door het relatieve belang van het toerisme en het risico dat te verliezen. Tevens dient het belang van de visserij niet uit het oog te worden verloren. De Nederlands-Antilliaanse regering merkt overigens op dat zij thans bezig is met de aanpassing van het huidige rampenbestrijdingsplan. De Arubaanse regering is ervan overtuigd dat een olieramp langdurige en/of blijvende consequenties kan meebrengen voor haar land. Het toerisme in het bijzonder, maar ook andere publieke voorzieningen, zoals de waterdistributie, zouden onder een dergelijke ramp kunnen lijden. Het is om deze reden dat de Arubaanse regering alles in haar vermogen doet en alle mogelijkheden overweegt om de gevolgen van zulk een ramp te beperken.

In reactie op de stelling van de leden van de PvdA-fractie dat de kans op een olieramp in de Caribische regio veel groter is dan de kans op een ramp voor de Nederlandse kust, antwoordt de regering van de Nederlandse Antillen dat de mate van controle op de schepen één van de factoren is die de kans bepalen. De olietankschepen die in de Caribische Zee varen dienen te voldoen aan internationale technische en milieu-eisen vastgelegd in onder andere het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 (Trb. 1975, 147). Daarnaast wordt het merendeel van de olie(producten) vanuit de regio vervoerd naar de Verenigde Staten, waar streng wordt gecontroleerd op de technische staat van de schepen. Zowel de Nederlandse Antillen als Aruba gelden als een gebied met een goed toezicht op de scheepvaart. Zo ondergaan tankers die Aruba aandoen een inspectie. Daarnaast wijst de regering van Aruba erop dat sinds het bestaan van de raffinage er nooit voorvallen zijn geweest met tankers in de Arubaanse wateren, behoudens in de periode van de Tweede Wereldoorlog. De Arubaanse regering erkent dat olierampen geen geografische grenzen kennen, zoals blijkt uit de recente olierampen voor de kust van Spanje en Frankrijk.

Verder willen de leden van de PvdA-fractie weten of, indien dit Protocol niet gaat gelden voor de Nederlandse Antillen, de regering nog wel de

deugdelijkheid van het bestuur kan waarborgen als het om milieuaangelegenheden gaat. En, in het verlengde daarvan, of de regering op de hoogte is van het standpunt van de regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba ten aanzien van het Protocol, en het verzoek dat standpunt aan de Kamer uit een te zetten.

De Nederlands-Antilliaanse regering heeft de uitvoeringswetgeving met betrekking tot de Protocollen van 1992 gereed. Zij is voornemens medegelding van deze Protocollen op korte termijn te vragen. Met betrekking tot het onderhavige Protocol heeft de Nederlands-Antilliaanse regering de medegeldingsvraag nog in beraad. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat de Nederlandse Antillen rekening dienen te houden met de gewijzigde bijdrageregeling van het Protocol, waarbij er sprake is van een minimumbijdrage waar de staat verantwoordelijk voor is. Bekeken moet worden of bij een eventuele medegelding van de Nederlandse Antillen aan het onderhavige Protocol de Nederlandse Antillen financieel zouden moeten bijdragen aan het Fonds.

De Arubaanse regering is voornemens op korte termijn de medegelding voor haar land te vragen van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door olie (Trb. 1970, 196) en het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Trb. 1973, 101) en de bij deze verdragen behorende Protocollen. Of op korte termijn eveneens medegelding van het onderhavige Protocol zal worden verzocht, dient nog te worden onderzocht; immers de Arubaanse regering is zich bewust van haar financiële verplichtingen en de financiële capaciteiten van haar land. Gemeld kan worden dat medegelding voor beide landen in elk geval pas kan worden bewerkstelligd indien de daarvoor benodigde uitvoeringswetgeving gereed is.

Verder vroegen deze leden nog waarom bij dit voorstel de signatuur van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksaangelegenheden ontbreekt, of het niet zaak is om juist vanuit de doelstelling van deze minister te waarborgen dat de Nederlandse Antillen en Aruba bij een olieramp in staat zijn om een zo groot mogelijk bedrag te laten uitkeren door het Fonds, en of de regering van mening is dat het ook voor Nederland voordelig kan zijn dat de Nederlandse Antillen en Aruba op dat punt niet afhankelijk zijn van Nederlandse liquiditeiten.

In de visie van de regering is het, vanuit welke doelstelling dan ook, van groot belang dat ook de Nederlandse Antillen en Aruba in het onverhoopte geval van een olieramp zo veel mogelijk kunnen profiteren van de bescherming die het internationale verdragssysteem biedt. In het verleden is daarom regelmatig vanuit Nederland aangedrongen op medegelding voor de Nederlandse Antillen en Aruba van de desbetreffende olieverdragen waarbij het Koninkrijk partij is, en deze inspanningen worden ook thans onverminderd voortgezet. Omdat de wenselijkheid van medegelding voor de Nederlandse regering als geheel zo onomstreden is en het niet vanzelfsprekend is dat eventuele hulp aan de Nederlandse Antillen en Aruba in geval van een grootschalige calamiteit gefinancierd wordt uit Hoofdstuk IV van de Rijksbegroting, alsmede omdat de contacten met de Nederlandse Antillen en Aruba omtrent medegelding van verdragen onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Buitenlandse Zaken vallen, is een specifieke betrokkenheid van – in dit geval – de Minister van Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksaangelegenheden bij deze onderwerpen vooralsnog niet noodzakelijk geoordeeld. Daarbij dient te worden bedacht dat de goedkeurings- en aanpassingswetgeving voor deze verdragen reeds, naast die van de Minister van Justitie, de signatuur behoeft van de Minister van Buitenlandse Zaken, de Minister van Economische Zaken en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het toevoegen

van nog een ondertekenend bewindspersoon zou hieraan, zeker waar het gaat om een punt waarover geen verschil van mening bestaat, niets wezenlijks toevoegen.

Het bovenstaande doet echter niet af aan het feit dat het in ons Koninkrijks-bestel uiteindelijk aan de Nederlandse Antillen en Aruba zelf is om te beslissen of medegelding van verdragen voor hun landen wenselijk is, tenzij de verbondenheid van de landen in het Koninkrijk gelding van een verdrag voor alle landen noodzakelijk maakt, welk geval zich in casu echter niet voordoet. In afwachting van een dergelijke beslissing is er – zoals gebruikelijk – voor gekozen om goedkeuring van het Protocol voor het gehele Koninkrijk te vragen, zoals destijds ook goedkeuring van de verdragen van 1992 voor het gehele Koninkrijk is gevraagd en verkregen. Daarmee wordt een situatie geschapen waarin de Nederlandse Antillen en Aruba op eenvoudige wijze medegelding voor hun landen van de verdragen en het Protocol kunnen bewerkstelligen, hetgeen hopelijk op zo kort mogelijke termijn zal geschieden. Het moge voorts duidelijk zijn dat het wenselijk is geoordeeld potentiële slachtoffers van een olieramp in Nederland zo spoedig mogelijk de aanvullende bescherming van het Protocol deelachtig te doen worden, ook al is een beslissing omtrent medegelding van verdragen of Protocol nog niet door de Nederlandse Antillen en Aruba genomen.

Gevolgen voor het bedrijfsleven en administratieve lasten

In verband met de grotere financiële verantwoordelijkheid van het olie-ontvangende bedrijfsleven die door de inwerkingtreding van het Protocol in verdragsstaten zal ontstaan, vroegen de leden van de CDA-fractie zich af of de in het Protocol belichaamde ontwikkeling wenselijk is.

Het antwoord luidt bevestigend. Voorop moet worden gesteld dat bestaansrecht en noodzaak van het internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem zijn gelegen in het feit dat personen, bedrijven en overheden die worden geconfronteerd met de – doorgaans voor hen tot grote schade leidende – gevolgen van een olieramp, aan het ontstaan waarvan zij part noch deel hebben en op de nadelige gevolgen waarvan zij geen invloed kunnen uitoefenen, hun schade zo snel en volledig mogelijk vergoed moeten kunnen krijgen. Niet aanvaarden dat met de gestegen kosten van dergelijke ongevallen tevens de limiet moet stijgen, zou betekenen dat er bewust voor gekozen wordt een – met de jaren steeds groter wordend – deel van de schade ten laste van de benadeelden zelf te laten blijven, ook al staan zij als toevallige slachtoffers volledig buiten de oorzaak van de olieramp. Dit zou maatschappelijk volkomen onaanvaardbaar zijn en ook in strijd met wezenlijke uitgangspunten van (niet alleen het Nederlands) schadevergoedingsrecht, zoals het beginsel dat de vervuiler betaalt voor de vervuilingsschade die door zijn economische activiteiten ontstaat en dat in beginsel alle door een gebeurtenis waarvoor aansprakelijkheid bestaat ontstane schade wordt vergoed. Het systeem van de verdragen kent een aansprakelijkheidscomponent – in eerste instantie is de scheepseigenaar risico-aansprakelijk en daarvoor is hij verplicht verzekerd – en een fondsvormingscomponent – alle «ladingbelanghebbenden» (olieontvangers) dragen bij aan het Fonds, waaruit de rest van de schade wordt vergoed. Dit is gedaan omdat enerzijds de capaciteit op de internationale maritieme verzekeringsmarkt niet toereikend is om het gewenste zeer hoge niveau van dekking voor benadeelden te bereiken, en anderzijds omdat in dit verband vervoerders en zij die de olie voor hun economische activiteiten van over zee betrekken, gezamenlijk kunnen worden aangemerkt als «de vervuiler». Overigens moet worden bedacht dat de mogelijke financiële lastenverzwaring als gevolg van het Protocol van zeer beperkte omvang is in

verhouding tot het enorme volume van de vervoersstromen. In de huidige situatie bedraagt de jaarlijkse bijdrage in de praktijk – dat wil zeggen uiteraard afhankelijk van frequentie en omvang van plaatsvindende ongevallen – ten hoogste enkele Eurocenten per ontvangen ton olie, welk bedrag overigens in het merendeel van de gevallen integraal aan eindgebruikers wordt doorberekend. Dit bedrag zal na inwerkingtreding van het Protocol zeker niet evenredig aan de verhouding tussen de respectievelijke limieten omhoog gaan, omdat toepassing van het Protocol slechts in een zeer klein deel van de ongevallen – alleen bij rampen van zeer grote omvang – nodig zal zijn, en voorts de extra financiële ruimte daarvan niet dan bij hoge uitzondering integraal zal worden benut. Anders gezegd, een verhoging met x % van de limiet leidt alleen dan tot een verhoging met die volle x % van de bijdrage aan het Fonds, indien alle ongevallen de door die verhoging geschapen extra ruimte integraal benutten (d.w.z. indien er ook daadwerkelijk in alle ongevallen x % meer wordt uitgekeerd), en dat zal in de praktijk nooit het geval zijn. Gelet op het hierboven vermelde is het dan ook niet verwonderlijk dat het betrokken (internationale) bedrijfsleven, met als belangrijkste spelers in dit verband de olieindustrie, vervoerders en verzekeraars, het Protocol volledig steunt, waarbij ik nogmaals wil benadrukken dat deze delen van het bedrijfsleven internationaal in hoge mate georganiseerd zijn en dat zij ook van het begin tot het einde in de onderhandelingen over het Protocol hebben geparticipeerd.

De leden van de CDA-fractie gaven aan blij te zijn dat de inwerkingtreding van het Protocol niet tot een toename van de administratieve lasten zal leiden. Wel vroegen deze leden hoe dit feit zich verhoudt met de verschillende toepasselijke nationale en internationale regelingen op dit gebied, en in verband daarmee om – kort gezegd – een verduidelijking van de werking van, en de verhouding tussen, de verschillende regelingen. De inhoud van en wisselwerking tussen de verdragen was hen niet duidelijk en zij waren voorts van mening dat de verschillende nationale wetten niet bijdragen aan duidelijkheid en overzichtelijkheid.

Voorop moet worden gesteld dat het gaat om een materie die niet alleen inhoudelijk complex is, maar ook naar zijn aard internationaal en waarbij aanzienlijke economische en financiële belangen zijn betrokken. Dit betekent in de eerste plaats dat de oplossing ook wat de regelgeving betreft alleen kan worden gevonden in een samenspel van nationale en internationale instrumenten. Het is voorts onontkoombaar dat die instrumenten en regelingen – zeker voor niet in de materie ingewijden – niet steeds even toegankelijk zullen zijn. In wezen is de situatie echter niet zo ingewikkeld als zij deze leden kennelijk voorkomt en er bestaat op dit gebied dan ook nauwelijks onduidelijkheid, noch voor scheepseigenaren, noch voor slachtoffers.

Waar het op neerkomt is het volgende. Nederland heeft er reeds lang geleden voor gekozen zich ten aanzien van deze materie aan te sluiten bij de internationale regelgeving en consensus op dit gebied, hetgeen voor een betrekkelijk klein land met grote internationale zeevervoersstromen in zijn directe nabijheid ook nauwelijks anders kan. De bestaande versie van die consensus wordt gevormd door het Aansprakelijkheidsverdrag 1992 en het Fondsverdrag 1992. Daarvoor was goedkeuringswetgeving en – hoewel delen van die verdragen in de Nederlandse rechtsorde rechtstreeks werken – implementatiewetgeving noodzakelijk. De Wet aansprakelijkheid olietankschepen implementeert het Aansprakelijkheidsverdrag en de Wet schadefonds olietankschepen implementeert het Fondsverdrag. Deze Nederlandse wetten hebben – zoals de meeste implementatiewetten – geen zelfstandige betekenis voor de materie, maar zijn (uitsluitend) nodig om de verdragen in Nederland hun volle werking te doen hebben, en de inhoud daarvan is dan ook geheel conform de verdragen. Zonder

die wetten zouden de verdragen niet deugdelijk in de Nederlandse wetgeving zijn geïmplementeerd en zou Nederland dus zijn verdragsverplichtingen schenden. Het aansprakelijkheids- en schadevergoedingsrecht in geval van olierampen wordt in alle verdragsstaten, dus ook in Nederland, geheel en uitsluitend beheerst door slechts deze twee verdragen, waarbij tussen deze verdragen ook nog een volstrekt heldere «taakverdeling» bestaat, zoals hieronder zal worden aangegeven. Er is dus geenszins sprake van een nationaal en een internationaal regime of van verschillende verdragen die hetzelfde regelen.

Als gevolg van het hierboven beschrevene steekt het (Nederlands) recht in geval van een olieramp – kort gezegd – als volgt in elkaar:

- In eerste instantie is de scheepseigenaar risico-aansprakelijk tot aan een limiet per ongeval die oploopt met de grootte van het schip, minimaal 4,51 miljoen SDR (ongeveer 5,23 miljoen Euro) bedraagt voor schepen tot 5000 ton en maximaal 89,77 miljoen SDR (ongeveer 110 miljoen Euro). Of de scheepseigenaar schuld aan het ongeval treft is dus niet van belang. Hij is voor deze aansprakelijkheid verplicht verzekerd tot aan de limiet, en benadeelden kunnen naast de scheepseigenaar ook diens verzekeraar rechtstreeks aanspreken (directe actie). Verdragsstaten zorgen dat hun schepen een verzekeringscertificaat aan boord hebben en laten geen schepen van andere staten in hun havens toe die niet een verzekeringscertificaat kunnen tonen, waardoor in de praktijk vrijwel alle verkeer van olietankschepen van en naar verdragsstaten verzekerd is. Het maakt dus ook niet uit welke vlag een tanker heeft, noch voor de aansprakelijkheid, noch voor de verzekeringsplicht. Dit alles regelt het Aansprakelijkheidsverdrag 1992 en dat zorgt ervoor dat benadeelden in gevallen waarin risico-aansprakelijkheid bestaat ook daadwerkelijk schadevergoeding ontvangen.
- Het Fondsverdrag 1992 vormt het complement hiervan. Indien ofwel de schade meer bedraagt dan de limiet van de scheepseigenaar, ofwel de scheepseigenaar niet aansprakelijk is onder het Aansprakelijkheidsverdrag, ofwel de scheepseigenaar onvindbaar is (maar wel duidelijk is dat de olie afkomstig is van een olietankschip) dan betaalt het Fonds de schade, in het eerste geval vanaf de limiet van de scheepseigenaar, in de andere gevallen integraal, tot een maximum per ongeval van 203 miljoen SDR (ongeveer 250 miljoen Euro). Het Fondsverdrag 1992 vormt dus een vangnet onder het Aansprakelijkheidsverdrag, hetgeen in de praktijk vooral van belang is voor gevallen waarin de schade meer bedraagt dan de limiet onder het Aansprakelijkheidsverdrag. Wat betreft de vergoedbaarheid van schade bestaat (afgezien van de limiet) geen enkel verschil tussen de beide verdragen en de relevante definities zijn voor beide verdragen dezelfde. Een staat kan alleen partij worden bij het Fondsverdrag als hij partij is bij het Aansprakelijkheidsverdrag omdat hij anders in alle gevallen zou kunnen profiteren van integrale schadevergoeding door het Fonds (dus niet vanaf de limiet van de scheepseigenaar).
- Het enige dat het Protocol voor de toekomst aan dit systeem zal toevoegen is het Aanvullend Fonds 2003. Het Protocol bevat op het punt van vergoedbaarheid van schade geen enkele andere regel dan de verdragen van 1992; de uitsluitende bedoeling is een (veel) hoger bedrag aan schadevergoeding ter beschikking krijgen voor benadeelden in exact dezelfde gevallen als reeds nu door de verdragen van 1992 worden bestreken. Ook voor het Protocol geldt dat een staat daarbij alleen partij kan worden als hij partij is bij het (Aansprakelijkheidsverdrag en het) Fondsverdrag, omdat de uitsluitende bedoeling daarvan is een financiële aanvulling te bieden op het bestaande systeem.

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner