

Vergaderjaar 2008–2009

**31 879 (R 1877)**

**Goedkeuring van het op 23 maart 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Trb. 2005, 329)**

**Nr. 3**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**A. ALGEMEEN DEEL**

**1. Achtergronden**

*1.1 Inhoud; aansprakelijkheid en vergoeding van schade door verontreiniging door bunkerolie*

In het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO) is op 23 maart 2001 tot stand gekomen het Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Trb. 2005, 329) (hierna: Bunkers Verdrag). Het Bunkers Verdrag is in werking getreden op 21 november 2008. Bunkerolie wordt gebruikt als brandstof om schepen voort te bewegen. Bunkerolie kan grote schade door verontreiniging veroorzaken. Het Bunkers Verdrag regelt de aansprakelijkheid en schadevergoeding voor schade door verontreiniging die is veroorzaakt door bunkerolie. Het Bunkers Verdrag voorziet onder meer in een verplichte verzekering en zorgt daarmee voor een belangrijke verbetering van de positie van slachtoffers van schade door verontreiniging door bunkerolie. De aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie was voor de totstandkoming van het Bunkers Verdrag internationaal niet volledig uniform geregeld. Het op 27 november 1992 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992 (Trb. 1994, 229) (hierna: Aansprakelijkheidsverdrag), regelt namelijk naast de aansprakelijkheid en schadevergoeding voor schade door verontreiniging door olie die als lading wordt vervoerd alleen de aansprakelijkheid voor schade door bunkerolie indien die bunkerolie afkomstig is van zeeschepen als bedoeld in het Aansprakelijkheidsverdrag. Het Aansprakelijkheidsverdrag is, kort gezegd, alleen van toepassing op schade door verontreiniging door bunkerolie als die bunkerolie afkomstig is van schepen die olie als lading vervoeren of hebben vervoerd. De aansprakelijkheid en schadevergoeding voor schade door verontreiniging door bunkerolie die afkomstig is van andersoortige schepen valt niet onder het Aansprakelijkheidsverdrag. Na de inwerking-treding van het Bunkers Verdrag geldt dat de aansprakelijkheid en schade-vergoeding voor schade door verontreiniging veroorzaakt door bunkerolie

die afkomstig is van andere schepen dan bedoeld in het Aansprakelijkheidsverdrag onder het Bunkers Verdrag vallen. De aansprakelijkheid en schadevergoeding voor schade door verontreiniging door bunkerolie die afkomstig is van olietankschepen als bedoeld in het Aansprakelijkheidsverdrag blijft onder het Aansprakelijkheidsverdrag vallen (zie artikel 4, eerste lid, van het Bunkers Verdrag). De aansprakelijkheid en schadevergoeding voor schade veroorzaakt door bunkerolie anders dan verontreinigingschade door olie, zoals schade door brand of explosie veroorzaakt door bunkerolie, valt niet onder het Bunkers Verdrag en evenmin onder een ander internationaal regime. Het op 3 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (Trb. 1997, 302) (hierna: HNS-Verdrag) ziet weliswaar ook op andere schade dan verontreiniging door olie maar het HNS-Verdrag is anders dan het Aansprakelijkheidsverdrag alleen toepasselijk op schade die is veroorzaakt door gevaarlijke stoffen die als lading aan boord zijn van zeeschepen. Het HNS-Verdrag is niet toepasselijk op schade veroorzaakt door bunkerolie omdat bunkerolie niet als lading maar als brandstof aan boord van het schip aanwezig is. De aansprakelijkheid en schadevergoeding voor door bunkerolie veroorzaakte schade anders dan door verontreiniging door olie wordt dus niet door verdragsrecht beheerst maar door nationaal recht.

Het uniform regelen van de aansprakelijkheid en de vergoeding voor schade door verontreiniging door bunkerolie zoals in het Bunkers Verdrag geschiedt, is noodzakelijk omdat in de tanks van zeeschepen grote hoeveelheden bunkerolie aanwezig zijn en het risico bestaat dat na een incident bunkerolie uit de tanks lekt. Bunkerolie kan derhalve grote verontreinigingschade aanrichten.

Het Bunkers Verdrag is bedoeld als aanvulling op het Aansprakelijkheidsverdrag en het HNS-Verdrag en qua opzet en inhoud in belangrijke mate op deze verdragen gebaseerd. De aansprakelijkheid voor de schade wordt naar de scheepseigenaar gekanaliseerd. Deze aansprakelijkheid kan worden beperkt. De geregistreerde eigenaar is verplicht zich te verzekeren tot een bedrag dat gelijk is aan de toepasselijke aansprakelijkheidslimieten en het Bunkers Verdrag voorziet in een directe aansprakelijkheidsstelling van de verzekeraar. Er bestaan echter ook verschillen met het Aansprakelijkheidsverdrag en het HNS-Verdrag. In de eerste plaats kent het Bunkers Verdrag een ruimere definitie van scheepseigenaar dan het Aansprakelijkheidsverdrag en het HNS-Verdrag. Een ander verschil met het Aansprakelijkheidsverdrag en het HNS-Verdrag is dat het Bunkers Verdrag geen eigen limitatieregime kent. Voor de beperking van aansprakelijkheid wordt in het Bunkers Verdrag verwezen naar het toepasselijke beperkingsregime. Voor het Koninkrijk is dat op dit moment het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976 (Trb. 1980, 23) (hierna: Londens Limitatieverdrag). Naar verwachting zullen in de toekomst in Nederland de hogere limieten gaan gelden uit het op 2 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976 (Trb. 1997, 300) (hierna: Protocol van 1996). Een derde verschil is dat de slachtoffers van schade als bedoeld in het Bunkers Verdrag geen beroep kunnen doen op aanvullende schadevergoeding uit een fonds zoals dat is geregeld in het op 27 november 1992 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Trb. 1994, 228) (hierna: Fondsverdrag) en het HNS-Verdrag.

## *1.2 Verhouding met regelgeving van de Europese Unie*

Het Bunkers Verdrag bevat in de artikelen 9 en 10 regels betreffende de

rechterlijke bevoegdheid alsmede inzake erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken. Deze regels stemmen niet geheel overeen met de regels zoals die zijn neergelegd in Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van de Europese Unie van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (PbEG L 12; hierna: EEX-Verordening). Door deze verordening heeft de Europese Gemeenschap (EG) exclusieve competentie ten aanzien van deze onderwerpen. Dat betekent dat alleen de EG bevoegd is om verdragen te sluiten waarin regels staan over de rechterlijke bevoegdheid en de erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken. Een probleem is echter dat het Bunkers Verdrag niet in de mogelijkheid voorziet dat internationale organisaties, zoals de EG, partij worden bij het verdrag. Alleen staten kunnen partij worden bij het Bunkers Verdrag. Om de lidstaten toch de bevoegdheid te geven partij te worden bij het Bunkers Verdrag heeft de Raad van de Europese Unie bij besluit van 19 september 2002 (Besluit nr. 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002; PbEG L 256) de EU-lidstaten de bevoegdheid verleend, in het belang van de Europese Unie, partij te worden bij het Bunkers Verdrag. De Raad heeft daarbij bepaald dat de lidstaten verplicht zijn indien zij partij worden bij het Bunkers Verdrag, een verklaring af te leggen inhoudende dat zij zichzelf de verplichting opleggen om de EEX-Verordening toe te passen op hun onderlinge verhoudingen. De regering is voornemens een dergelijke verklaring af te leggen bij de toetreding. Na de inwerkingtreding van het Bunkers Verdrag passen de rechters van de EU-lidstaten die partij zijn bij het Bunkers Verdrag ten aanzien van de rechterlijke bevoegdheid en de erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken de regels uit de EEX-Verordening toe in relatie tot andere lidstaten en de regels uit het Bunkers Verdrag in relatie tot staten die geen EU-lidstaat zijn.

## **2 Uitvoeringswetgeving**

Binnenkort wordt ingediend een voorstel van wet tot Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek ter uitvoering van het Bunkers Verdrag, bij welk voorstel van wet onder meer afdeling 5 van titel 6 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek wordt ingevoerd.

## **3 Koninkrijkspositie**

De regering van de Nederlandse Antillen heeft aangegeven medegelding van het Bunkers Verdrag voor haar land wenselijk te achten, gelet op het belang en de positie van de scheepvaartsector van de Nederlandse Antillen in het Caribisch gebied. De regering van Aruba beraadt zich nog over de wenselijkheid van medegelding van het Bunkers Verdrag voor haar land. Teneinde mogelijk te maken dat, wanneer de regering van de Nederlandse Antillen heeft voorzien in de noodzakelijke uitvoeringswetgeving en de regering van Aruba medegelding wenselijk acht en heeft voorzien in eventuele uitvoeringswetgeving, die medegelding direct tot stand wordt gebracht, wordt thans de goedkeuring voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

## **B. HET VERDRAG; ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

Het Bunkers Verdrag bestaat uit negentien artikelen en een bijlage. De inhoud van het verdrag wordt hieronder artikelsgewijs besproken.

### *Definities (artikel 1)*

Onder «schip» wordt op grond van het eerste lid van artikel 1 verstaan alle

zeeschepen en zeegaande vaartuigen van welk type ook. Het is niet van belang hoe het schip is geconstrueerd of in welke categorie het valt; bepalend is uitsluitend of het een zeeschip dan wel een zeegaand vaartuig is. De definitie van schip is in tamelijk algemene bewoordingen gesteld en dient derhalve in de praktijk te worden geïnterpreteerd in lijn met de interpretatie zoals die gebruikelijk aan de definitie van «schip» in vergelijkbare IMO-verdragen wordt gegeven.

De definitie van «persoon» in het tweede lid brengt tot uitdrukking dat alle personen in aanmerking komen als dragers van rechten en plichten onder het verdrag, ongeacht of zij natuurlijke persoon of rechtspersoon zijn en, in het laatste geval, ongeacht of de rechtspersoon van publiekrechtelijke of privaatrechtelijke aard is. De definitie is woordelijk gelijk aan de corresponderende definitie in de olieverdragen.

Onder het begrip «scheepseigenaar» wordt in het derde lid verstaan: de eigenaar van het schip, hieronder begrepen de geregistreerde eigenaar, rompbevrachter, beheerder of degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd. Het in het Bunkers Verdrag gehanteerde begrip «scheepseigenaar» is ruimer dan het begrip scheepseigenaar zoals dat wordt gehanteerd in het Aansprakelijkheidsverdrag en het HNS-Verdrag en ruimer dan het begrip «reder» in artikel 10 van Boek 8 BW.

Onder «geregistreerde eigenaar» wordt in het vierde lid verstaan: de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgevonden, de persoon of personen die het schip in eigendom hebben. Indien een schip echter eigendom is van een staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die staat geregistreerd staat als de exploitant van het schip, betekent «geregistreerde eigenaar» een zodanige maatschappij.

In het vijfde lid wordt het begrip bunkerolie gedefinieerd. Onder bunkerolie wordt verstaan alle uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, hieronder begrepen smeerolie, die gebruikt worden of bedoeld zijn om gebruikt te worden voor het gebruik of de aandrijving van het schip, alsmede de residuen daarvan.

In het zesde lid is bepaald dat onder Aansprakelijkheidsverdrag wordt verstaan het op 27 november 1992 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992 (Trb. 1994, 229). Bij Resolutie LEG.1 (82) van de Juridische Commissie van de IMO van 18 oktober 2000 tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen in het Protocol van 1992 (Trb. 2005, 322) zijn de limieten verhoogd.

Het zevende lid bepaalt dat onder «preventieve maatregelen» wordt verstaan alle na een voorval door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging. Deze definitie dient te worden gelezen in samenhang met die van «voorval» in het achtste lid om te voorkomen dat hieruit zou kunnen worden geconcludeerd dat (voor vergoedbaarheid daarvan) met dergelijke maatregelen zou moeten worden gewacht totdat het onheil daadwerkelijk heeft plaatsgevonden.

Het achtste lid bepaalt namelijk dat onder «voorval» wordt verstaan elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor schade wordt veroorzaakt of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat schade zal worden veroorzaakt. Dit laatste brengt mee dat reeds (zuiver) preventieve maatregelen kunnen worden genomen voordat enigerlei vorm van schade is ontstaan. Deze definitie is woordelijk gelijk aan de corresponderende definitie in de olieverdragen.

Het negende lid geeft een beschrijving van schade door verontreiniging. Daaronder dient te worden verstaan: (a) verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bevuilding ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van bunkerolie uit het schip, ongeacht waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden, met dien verstande dat vergoeding voor schade aan het milieu anders dan winstderving ten gevolge van

deze schade beperkt is tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen; en (b) de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die preventieve maatregelen.

In het tiende lid wordt aangegeven wat moet worden verstaan onder de «staat waar het schip is geregistreerd». Indien het een teboekstaand schip betreft, wordt de staat waar het schip teboekstaat bedoeld. In het geval van een niet-teboekstaand schip wordt met registerstaat bedoeld de staat onder wiens vlag het schip gerechtigd is te varen.

Onder brutotonnage wordt in het elfde lid verstaan de brutotonnage die wordt berekend overeenkomstig de voorschriften voor de meting uit Bijlage I van het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969 (Trb. 1970, 122).

In het twaalfde en dertiende lid wordt verwezen naar de IMO en de Secretaris-Generaal van deze internationale organisatie.

#### *Toepassingsgebied (artikel 2)*

Artikel 2 regelt het territoriale toepassingsgebied van het Bunkers Verdrag. Het Bunkers Verdrag is toepasselijk op:

- a.** schade door verontreiniging veroorzaakt in een verdragsstaat, de territoriale zee van die staat daaronder begrepen;
- b.** schade door verontreiniging binnen de exclusieve economische zone (EEZ) of, indien een dergelijke zone niet is vastgesteld, een overeenkomstig het internationale recht vastgesteld gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van een verdragsstaat van niet meer dan 200 zeemijlen van de basislijnen waarvan af de breedte van de territoriale zee wordt gemeten;
- c.** preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter beperking van zodanige schade.

#### *Materiële werkingsfeer van het Verdrag (artikelen 1 en 4)*

Door de definities in artikel 1 en de bepaling in artikel 4 wordt het materiële toepassingsgebied van het Bunkers Verdrag aangegeven. In het eerste lid van artikel 4 is bepaald dat het Bunkers Verdrag niet toepasselijk is op schade door verontreiniging als omschreven in het Aansprakelijkheidsverdrag, ongeacht of ten aanzien van die schade wel of geen schadevergoeding verschuldigd is ingevolge dit verdrag. Onder het Aansprakelijkheidsverdrag valt ook schade door vervuiling door bunkerolie die afkomstig is van een schip als bedoeld in het Aansprakelijkheidsverdrag (zie artikel 2, tweede lid, van het Aansprakelijkheidsverdrag). Schade door verontreiniging door bunkerolie die afkomstig is van een schip als bedoeld in het Aansprakelijkheidsverdrag blijft ook na inwerkingtreding van het Bunkers Verdrag onder het Aansprakelijkheidsverdrag vallen. Het tweede lid van artikel 4 bevat een regeling betreffende de toepasselijkheid van het verdrag op oorlogsschepen, ondersteuningschepen van de marine en andere schepen die toebehoren aan of geëxploiteerd worden door een staat en in de betrokken periode uitsluitend worden gebruikt in overheidsdienst voor andere dan handelsdoeleinden. Het Bunkers Verdrag is daarop in beginsel niet van toepassing, tenzij de desbetreffende staat de Secretaris-Generaal van IMO van het tegendeel kennis geeft onder vermelding van de voorwaarden en modaliteiten van die toepassing. Een staat die partij is, kan met betrekking tot schepen die haar toebehoren en die worden gebruikt voor handelsdoeleinden steeds voor de volgens het verdrag bevoegde rechter worden gedaagd en heeft ter verdediging geen beroep op haar status als soevereine staat.

### *De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar (artikel 3)*

In artikel 3 van het Bunkers Verdrag wordt bepaald dat de scheepseigenaar aansprakelijk is voor schade door verontreiniging door bunkerolie als bedoeld in het verdrag. Bedacht dient te worden dat hier de ruime definitie van scheepseigenaar geldt als gegeven in artikel 1 van het verdrag. Indien meer personen aansprakelijk zijn, zijn deze personen hoofdelijk aansprakelijk. Wanneer het schadeveroorzakende voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, is de scheepseigenaar op het tijdstip van het eerste feit aansprakelijk. De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar betreft een risicoaansprakelijkheid, dat wil zeggen dat verwijtbaar of onzorgvuldig handelen van de scheepseigenaar niet vereist is om aansprakelijkheid aan te nemen. De scheepseigenaar is niet onder alle omstandigheden aansprakelijk. Op grond van het derde lid van artikel 3 van het Bunkers Verdrag is de scheepseigenaar niet aansprakelijk indien:

- a.** de schade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelikheden, burgeroorlog, opstand of natuurgebeuren van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard;
- b.** de schade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van derden met het opzet schade te veroorzaken, bijvoorbeeld in geval van terrorisme;
- c.** de schade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere autoriteit, verantwoordelijk voor het onderhoud van vuurtorens of andere hulpmiddelen bij de navigatie in de uitoefening van die functie.

In het vierde lid van artikel 3 is voor gevallen van eigen schuld van de benadeelde bepaald dat indien de scheepseigenaar bewijst dat de schade door verontreiniging geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten door de geschade persoon met de opzet schade te veroorzaken, of van de schuld van die persoon, de scheepseigenaar geheel of gedeeltelijk van aansprakelijkheid kan worden ontheven tegenover die persoon. In het vijfde lid van artikel 3 is neergelegd dat een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging door bunkerolie tegen de scheepseigenaar niet op andere grond dan het verdrag kan worden ingesteld. Van belang is dat het in artikel 3 alleen om de primaire aansprakelijkheid gaat: het zesde lid van artikel 3 bepaalt dat het de aansprakelijke scheepseigenaar vrij staat om buiten het verdrag om verhaal te nemen op derden.

### *Voorvallen waarbij twee of meer schepen zijn betrokken (artikel 5)*

In artikel 5 van het Bunkers Verdrag is bepaald dat wanneer de schade het gevolg is van een voorval waarbij twee of meer schepen zijn betrokken, beide eigenaren aansprakelijk zijn voor de schade die door de aan boord van hun schepen aanwezige bunkerolie is veroorzaakt, met dien verstande dat, ter bescherming van de slachtoffers, hoofdelijke aansprakelijkheid bestaat voor schade die redelijkerwijs niet te scheiden is. De scheepseigenaren kunnen zich elk beroepen op de voor hen geldende limitering van aansprakelijkheid, en het staat ze vrij om verhaal te nemen op een andere bij het voorval betrokken scheepseigenaar.

### *Beperking van de aansprakelijkheid (artikel 6)*

In artikel 6 van het Bunkers Verdrag is gesteld dat het Bunkers Verdrag de rechten van de scheepseigenaar en van de persoon of de personen die een verzekering of andere financiële zekerheid hebben verstrekt om hun aansprakelijkheid te beperken niet aantast. Indien het verzoek om beperking van aansprakelijkheid die voortvloeit uit het Bunkers Verdrag voor een Nederlandse rechter wordt gedaan, gelden nu nog de limieten uit het Londens Limitatieverdrag. Naar verwachting zullen in de toekomst in Nederland de hogere limieten gaan gelden uit het Protocol van 1996.



Op grond van het Londens Limitatieverdrag geldt dat de scheepseigenaar geen recht op beperking van zijn aansprakelijkheid heeft indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Indien de aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie wordt gebaseerd op het Aansprakelijkheidsverdrag omdat het gaat om bunkerolie die afkomstig is van een schip als bedoeld het Aansprakelijkheidsverdrag, gelden niet de limieten uit het Londens Limitatieverdrag, maar de (hogere) limieten uit het Aansprakelijkheidsverdrag.

#### *Verplichte verzekering of financiële zekerheid en directe actie (artikel 7)*

In het eerste lid van artikel 7 van het Bunkers Verdrag is bepaald dat de eigenaar van een schip met een brutotonnage van meer dan 1000 dat geregistreerd is in een staat die partij is bij het Bunkers Verdrag, verplicht is een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand te houden. Op grond van het twaalfde lid van artikel 7 geldt de plicht van verzekering of het stellen van andere zekerheid voor ieder schip met een brutotonnage van meer dan 1000, ook indien het niet is geregistreerd in een staat die partij is, dat een haven op het grondgebied van een verdragsstaat binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt of vertrekt van een buitengaats doch binnen de territoriale zee van een verdragsstaat gelegen installatie.

Het bedrag waarvoor de scheepseigenaar zich moet verzekeren is gelijk aan het bedrag van zijn gelimiteerde aansprakelijkheid. Het bedrag van de gelimiteerde aansprakelijkheid wordt bepaald door het toepasselijke nationale of internationale beperkingsregime maar is in ieder geval niet hoger dan het bedrag berekend overeenkomstig het Londens Limitatieverdrag. De vraag of de limieten van het Londens Limitatieverdrag naar de tekst zoals die in 1976 is vastgesteld of de limieten uit het Protocol van 1996 van toepassing zijn, hangt af van de vraag of de staat waar het verzoek tot limitering wordt gedaan partij is bij het Protocol. Het Koninkrijk zal naar verwachting spoedig partij worden bij het Protocol van 1996. Indien een schip voldoende is verzekerd, krijgt het schip op grond van het tweede lid van artikel 7 van het Bunkers Verdrag een certificaat. Het certificaat wordt afgegeven door de autoriteit van de registerstaat of, indien het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een staat die partij is, door de bevoegde autoriteit van een staat die wel partij is. Een staat die partij is bij het Bunkers Verdrag staat niet toe dat onder zijn vlag varende schepen waarop artikel 7 van toepassing is op enig moment worden geëxploiteerd, tenzij een certificaat is afgegeven ingevolge het tweede of veertiende lid van artikel 7. In het tweede lid van artikel 7 wordt vermeld welke gegevens het certificaat bevat. In het derde tot en met het negende lid van artikel 7 worden nadere regels gegeven omtrent de certificering.

In het tiende lid van artikel 7 van het Bunkers Verdrag is vastgelegd dat een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging door bunkerolie rechtstreeks tegen de verzekeraar van het schadeveroorzakende schip kan worden ingediend. De verzekeraar die zich geconfronteerd ziet met een dergelijke directe actie mag zijn aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met het eerste lid van artikel 7 in stand moet worden gehouden. De verweerder kan ook aanvoeren dat de schade door verontreiniging is veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar. De verweerder kan zich echter niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de scheepseigenaar tegen de

verweerder aangespannen rechtsgeding. De verweerder mag steeds vorderen dat de scheepseigenaar mede in het geding wordt betrokken. Wanneer een schip in eigendom toebehoort aan een verdragsstaat en geen verzekering is afgesloten of geen financiële zekerheid is gesteld, is artikel 7 niet van toepassing op dat schip. Desondanks moet dat schip wel zijn voorzien van een certificaat, afgegeven door de bevoegde autoriteit van de registerstaat, houdende de verklaring dat het schip eigendom is van die staat en dat de aansprakelijkheid voor het schip gedekt is binnen de overeenkomstig het eerste lid van artikel 7 voorgeschreven grenzen. In artikel 7 worden twee mogelijkheden tot het maken van voorbehouden gemaakt. In het dertiende lid is bepaald dat een verdragsstaat de Secretaris-Generaal van de IMO voor de toepassing van het twaalfde lid ervan in kennis kan stellen dat het certificaat zich niet aan boord van het schip behoeft te bevinden en niet behoeft te worden overgelegd, wanneer die schepen een haven op zijn grondgebied binnenlopen of verlaten, dan wel aankomen of vertrekken van een buitengaats doch binnen zijn territoriale zee gelegen installatie. De voorwaarde voor deze uitzondering is dat de verdragsstaat die op grond van het tweede lid het vereiste certificaat afgeeft, de Secretaris-Generaal ervan in kennis heeft gesteld dat hij elektronische registers bijhoudt die toegankelijk zijn voor alle verdragsstaten en op grond waarvan het bestaan van het certificaat blijkt en de verdragsstaten in staat zijn hun verplichtingen ingevolge het twaalfde lid na te komen.

Mogelijk zal het Koninkrijk in de toekomst gebruik gaan maken van dergelijke elektronische registers en de Secretaris-Generaal zal dan overeenkomstig artikel 7, twaalfde lid, daarvan in kennis worden gesteld. De tweede mogelijkheid tot het maken van een voorbehoud wordt geboden in het vijftiende lid. Daarin is bepaald dat een staat kan verklaren dat artikel 7 niet van toepassing is op schepen die uitsluitend binnen zijn territoriale wateren worden geëxploiteerd. Het Koninkrijk is niet voornemens dit voorbehoud te maken omdat het van belang is dat ook voor schepen die uitsluitend binnen de territoriale wateren van het Koninkrijk worden geëxploiteerd een verplichte verzekering geldt.

#### *Termijnen (artikel 8)*

In artikel 8 van het Bunkers Verdrag staat dat een vordering gebaseerd op het Bunkers Verdrag vervalt indien na een verloop van drie jaar na de datum waarop de schade is ontstaan geen rechtsvordering is ingesteld. Een vordering vervalt eveneens nadat meer dan zes jaar zijn verstreken na de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt. Indien het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, begint de termijn van zes jaar te lopen vanaf de datum van het eerste feit.

#### *Bevoegdheid (artikel 9)*

Rechters van EU-lidstaten anders dan Denemarken dienen de bevoegdheidsregels uit de EEX-Verordening toe te passen indien de verweerder woonplaats heeft in een EU-lidstaat anders dan Denemarken. In andere gevallen geldt ten aanzien van de rechterlijke bevoegdheid de regel uit artikel 9 van het Bunkers Verdrag. Op grond van artikel 9 van het verdrag is de rechter bevoegd van de staat die partij is binnen wiens territorium of exclusieve economische zone (EEZ) de schade zich voordoet of waar preventieve maatregelen zijn genomen.

#### *Erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken (artikel 10)*

Tussen een EU-lidstaat en een niet-EU-lidstaat en tussen niet-EU-lidstaten geldt ten aanzien van de erkenning en de tenuitvoerlegging van rechterlijke beslissingen betreffende de aansprakelijkheid voor schade door



verontreiniging door bunkerolie de regel uit artikel 10 van het Bunkers Verdrag. In dat artikel is bepaald dat beslissingen van een volgens artikel 9 van het verdrag bevoegde rechter, die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend in elke staat die partij is bij het Bunkers Verdrag, tenzij de beslissing is verkregen door bedrog of de verweerder niet binnen een redelijke termijn op de hoogte is gesteld en niet behoorlijk in de gelegenheid is geweest zijn zaak uiteen te zetten. Deze beslissingen zijn voor tenuitvoerlegging vatbaar in elke staat die partij is bij het Bunkers Verdrag. Daarbij mogen wel formaliteiten worden voorgeschreven maar mag geen hernieuwd onderzoek van de zaak plaatsvinden. Tussen EU-lidstaten gelden de regels betreffende de erkenning en tenuitvoerlegging van rechterlijke beslissingen uit de EEX-Verordening. Op grond van deze verordening dienen EU-lidstaten elkaars rechterlijke beslissingen in beginsel te erkennen.

#### *Vorrangsclausule (artikel 11)*

In artikel 11 van het Bunkers Verdrag is vastgelegd dat indien het Bunkers Verdrag in strijd is met een ander verdrag, het Bunkers Verdrag voor ieder ander verdrag gaat dat in werking is getreden of open staat voor ondertekening, bekrachtiging of toetreding op het tijdstip dat het Bunkers Verdrag open staat voor ondertekening. In artikel 11 is echter ook bevestigd dat de bepaling in artikel 11 niets afdoet aan de verplichtingen voortvloeiende uit andere verdragen van verdragsstaten tegenover staten die geen partij zijn bij het Bunkers Verdrag.

#### *Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding (artikel 12)*

In artikel 12 worden regels gegeven voor de ondertekening van het verdrag en de wijzen waarop staten het feit dat zij met het verdrag instemmen tot uitdrukking kunnen brengen.

#### *Staten met meer dan een rechtsstelsel (artikel 13)*

In het eerste lid van artikel 13 is bepaald dat indien een staat bestaat uit verschillende territoriale eenheden met verschillende rechtssystemen ten aanzien van onderwerpen die onder het Bunkers Verdrag vallen, die staat mag verklaren voor welke territoriale delen van de staat het Bunkers Verdrag gaat gelden. In het derde lid van artikel 13 wordt uitgelegd hoe bepaalde verwijzingen in het Bunkers Verdrag moeten worden gelezen indien een staat een verklaring als bedoeld in het eerste lid heeft afgelegd.

#### *Inwerkingtreding (artikel 14)*

In artikel 14 is neergelegd dat het Bunkers Verdrag in werking treedt een jaar nadat achttien staten, waaronder vijf staten die gezamenlijk een bruto sloopvermogen vertegenwoordigen van tenminste 1 miljoen, partij zijn geworden bij het verdrag. Wanneer een staat het Bunkers Verdrag heeft bekrachtigd, aanvaard, goedgekeurd of ertoe toegetreden is, treedt het verdrag voor die staat in werking drie maanden na de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding. Inmiddels zijn meer dan achttien staten (Bahama's, Bulgarije, Cook eilanden, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Griekenland, Hongarije, Jamaica, Kroatië, Letland, Liberia, Litouwen, Luxemburg, Marshall eilanden, Noorwegen, Polen, Samoa, Sierra Leone, Singapore, Slovenië, Spanje, Tonga, Vanuatu en het Verenigd Koninkrijk) partij geworden en is tevens voldaan aan het tonnage vereiste. Het Bunkers Verdrag is in werking getreden op 21 november 2008.

## **Bijlage**

De bijlage bij het verdrag bevat een model voor het in artikel 7 van het Verdrag bedoelde certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid. De bijlage is aan te merken als van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de bijlage behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

De minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

De minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa