

Aansprakelijkheid en schaderegelingen

In dit deel van de WOCB-wijzer komen de volgende onderwerpen aan de orde:

1. Wettelijk kader
2. Procedures aansprakelijkstelling en kosten verhaal
3. Toelating incident schepen
4. Wrakkenwet
5. Aansprakelijkheid
6. Verhaal van kosten
7. Slotopmerkingen



Binnen het totale milieusysteem heeft het oppervlaktewater een universele, ecologische functie. Per definitie dient het water van een zodanige kwaliteit te zijn, dat het deze functie kan vervullen. De bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de bestrijding en opruiming van olieverontreinigingen op het water en aanliggende oevers ligt bij de waterkwaliteitsbeheerder. De in het (Rijks) "Waterkwaliteitsplan" voorgeschreven beleidskader stelt dat verontreiniging van het oppervlaktewater, door scheepvaart en (wal) bedrijfsactiviteiten zoveel mogelijk door preventieve maatregelen voorkomen dient te worden. De waterkwaliteitsbeheerder dient op zulke situaties te zijn voorbereid.



Figuur 19.1 Recreatievaart kan een gevaarsaspect zijn voor de beroepsvaart

Bij de bestrijding van olie- en andere verontreinigingen is inzicht in de aansprakelijkheid en de juridische aspecten van belang om gemaakte kosten op de vervuiler te verhalen.

De basis voor het optreden tegen een olieverontreiniging kan worden gevonden in art. 3 (bevoegdheidsverklaring waterkwaliteitsbeheer) en art. 24 (bestuursdwang bevoegdheid) van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO).

Door de totstandkoming van de Wet op de Waterhuishouding heeft art. 3 eerste lid WVO een wijziging ondergaan, waardoor zijwateren en havens (door anderen dan het Rijk beheerd en in open verbinding staand met rijkswater), onder Rijkskwaliteitsbeheer kunnen worden gebracht.

Voor gemeenten is pas een taak weggelegd (Gemeentewet) voor het bestrijden van verontreinigingen in publieke wateren, indien geen ander overheidslichaam hierover het beheer voert. Binnenwateren onder (kwalitatief) beheer van het Rijk vallen derhalve niet onder de werking van de Gemeentewet.

De kosten van een olievervuiling kunnen zeer hoog oplopen. Niet alleen de bestrijdingskosten maar ook de economische en de ecologische effecten van een olievervuiling kunnen zeer groot zijn. De toeristen en de visserijsector kunnen veel schade van een olievervuiling ondervinden.

Om deze kosten te kunnen verhalen op een eventuele dader is het belangrijk te weten wie wanneer aansprakelijk gesteld kan worden en wat de stappen zijn die hiervoor genomen moeten worden.

Dit deel van de WOCB-wijzer behandelt de juridische aspecten die ten grondslag liggen aan de taak van de waterkwaliteitsbeheerder om ingeval van een olieverontreiniging op het water of aanliggende oevers deze op te ruimen. De aansprakelijkheid en de mogelijkheden van kostenverhaal worden tevens behandeld.

1. Wettelijk kader

Een aantal juridische aspecten zijn van belang voor de aansprakelijkheid en de mogelijkheid van kosten verhaal.

Scheepvaart.

Iedere gezagvoerder is gehouden elk ongeval waarbij een belangrijke hoeveelheid olie in het oppervlaktewater terecht kan komen onmiddellijk te melden aan de dichtstbijzijnde kuststaat. Voor de Nederlandse territoriale wateren geldt hierbij de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Voor de volle zee geldt de regelgeving in MARPOL.

Op basis van het Interventie verdrag is Nederland gerechtigd op te treden, ook buiten de territoriale wateren, tegen schepen die een bedreiging vormen voor het mariene milieu of die als gevolg van een incident reeds een verontreiniging veroorzaakt hebben. Indien een staat op basis van het Interventie verdrag tegen een vaartuig gaat optreden, dan dient het alvorens maatregelen te treffen overleg te plegen met de andere getroffen of bedreigde staten alsmede met de vlaggestaat van het betrokken schip. Het Interventie verdrag bepaalt dat de te nemen maatregelen evenredig moeten zijn aan de toegebrachte of dreigende schade. Indien de rechten en belangen van de vlaggestaat hierbij onnodig worden aangetast moet de schade, veroorzaakt door te vergaande maatregelen worden vergoed.

Middels de Wet voorkoming verontreiniging door schepen is de overheid gemachtigd schepen in een Nederlandse haven aan te houden of de toegang tot een Nederlandse haven te ontzeggen indien deze schepen niet voldoen aan de in deze wet gestelde eisen.

Offshore.

Incidenten voortvloeiend uit mijnbouw activiteiten op zee, zowel binnen als buiten de territoriale wateren, vallen onder het Mijnwet en de Mijnwet Continentaal Plat. De verplichting voor de operator om incidenten te melden vloeit voort uit het Mijnreglement en het Mijnreglement Continentaal Plat.

Samenwerking Noordzee kuststaten.

In het kader van de Overeenkomst van Bonn dient een land, dat partij is bij de overeenkomst en dat kennis heeft genomen van een (olie)verontreiniging op de Noordzee die een ernstige bedreiging kan vormen voor de belangen van een of meer partijen, de andere overeenkomst sluitende partijen in te lichten.

Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (BON).

De wet BON dient ter uitvoering van enkele internationale verdragen, primair het Interventieverdrag (1969) en -Protocol (1973). De wet BON is van toepassing op het zuidelijk deel van de Noordzee, dat ook het Nederlands Continentaal Plat (NCP) omvat. De wet is van toepassing in geval van een ernstige milieu calamiteit op volle zee, tengevolge waarvan Nederlandse belangen (dreigen te) worden geschaad.

Uitvoering geschiedt onder primaire verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Bij toepassing van de wet BON is er sprake van beslissingen op het niveau van het beleidsteam hetgeen afstemming met andere departementen waarborgt.

Wrakkenwet

De Wrakkenwet stelt in openbare wateren, waartoe ook de territoriale wateren behoren, de beheerder in staat vaartuigen of overblijfselen daarvan, die zijn gestrand, gezonken of vastge- raakt, op te (doen) ruimen zonder voor eventuele schade aansprakelijk te kunnen worden gesteld.



Figuur 19.2 In het kader van de Wrakkenwet kunnen wrakken door de waterbeheerder worden verwijderd.

Publiekrecht:

Is het recht dat de verhouding tussen overheid en burgers regelt en is in het algemeen van openbaar belang in tegenstelling tot Strafrechtelijke procedure: waar het gaat om de vervolging van een overtreding of misdrijf.

1.1 Aansprakelijkheid voor milieuschade

Internationaal

Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, (CLC 1969)

Brussel, 29 november 1969 (Trb. 1970, 196)

CLC PROT 1976 Londen, 19 november 1976 (Trb. 1980, 1)

CLC PROT 1992 Londen, 27 november 1992 (Trb. 1994, 229)
Aansprakelijkheid van de schipeigenaar voor schade door olie- verontreiniging veroorzaakt door schepen die olie in bulk als lading vervoeren. Gesloten in het kader van IMO. Het verdrag is van toepassing op schade door verontreiniging veroorzaakt op de territoriale wateren.

Fondsverdrag 1971

Verdrag tot oprichting van een internationaal fonds voor vergoe- ding van schade door verontreiniging door olie, Brussel, 18 december 1971 (Trb. 1973, 101) * FUND PROT 1976



FUND PROT 1992 Londen, 27 november 1992 (Trb. 1994, 228)
Oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging. Het fonds vergoedt schade voor zover het verdrag van 29 november 1969 onvoldoende bescherming biedt, en verlicht de scheepseigenaar ten aanzien van zijn financiële lasten. De bijdragen aan het Fonds worden betaald door de olieontvangende oliemaatschappijen. Gesloten in het kader van IMO.

HNS-Verdrag

Verdrag inzake aansprakelijkheid voor zeevervoer van gevaarlijke stoffen. Risico-aansprakelijkheid van de reder aangevuld met compensatiefonds gevoed door landingsbelanghebbenden.

Nationaal

Wet aansprakelijkheid olietankschepen (WAOT).

11 juni 1975 (Stb. 321) Laatstelijk gewijzigd (Stb. 1994, 125)

Aansprakelijkheid van de schipeigenaar voor schade door olieverontreiniging. Uitvoering van CLC 1969.

Wet schadefonds olietankschepen

14 mei 1981 (Stb. 294) Laatstelijk gewijzigd (Stb. 1993, 650)

Regelen met betrekking tot de uitvoering van het Fondsverdrag 1971. Bepalingen inzake rechtsvorderingen en verhaal, opgave van de hoeveelheid olie, beroep.

Boek 6 Burgerlijk Wetboek 30 november 1994 (Stb. 846)

Art. 177: De exploitant van een boorgat is aansprakelijk voor de schade die ontstaat door de uitstroming van delfstoffen als gevolg van het niet beheersen van de ondergrondse natuurkrachten die door de aanleg of bij de exploitatie van het boorgat zijn ontketend.



Figuur 19.3 Amoco Cadiz ramp noodzaakte de vergoedings limieten te verhogen

1.2 Berging

Internationaal

Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende hulp en berging. Brussel, 23 september 1910 (Stb. 1913,

75) Regels met betrekking tot hulp- of bergingsloon, verplichting tot hulpverlening aan drenkelingen.

Schadelijke stoffen

Inzake de aansprakelijkheid van schepen die andere schadelijke stoffen dan olie vervoeren zijn tijdens een conferentie in het kader van IMO te Londen twee zaken tot stand gebracht.

- een verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding van schade in verband met het zeevervoer van gevaarlijke stoffen (HSN Verdrag Hazardous and Noxious Substances); en
- een Protocol ter herziening van het verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (1976 limitatie verdrag)

Nationaal

Wet op de strandvonderij. 27 juli 1931 (Stb. 321) In alle aan zee grenzende gemeenten wordt het beheer der strandvonderij uitgeoefend door een strandvonder, de burgemeester bekleedt dit ambt van rechtswege. Hij oefent een voortdurend toezicht uit op de zeestranden onder zijn ambtsgebied. Uitvoeringsbesluit wet op de strandvonderij 18 december 1933 (Stb. 704) Laatstelijk gewijzigd (Stb. 1993, 627) Nadere regels voor strandvonderij.

Instructie voor de strandvonders

22 februari 1934 (Stb. 704) Instructie voor strandvonders ten aanzien van de gevonden goederen.

Wrakkenwet

Wet tot vaststelling van bepalingen omtrent de opruiming van vaartuigen en andere voorwerpen, in openbare wateren gestrand, gezonken of aan den grond geraakt of in waterkeringen of andere waterstaatswerken vastgeraakt, 19 juli 1934 (Stb. 401) Wrakken kunnen door de beheerder van het water of waterstaatswerk worden opgeruimd zonder dat belanghebbenden hem aansprakelijk kunnen stellen voor de door die opruiming toegebrachte schade aan het wrak.

Besluit inzake de douane. 29 mei 1962 (Stb. 191) Tekstplaatsing (Stb. 1992, 56) Laatstelijk gewijzigd (Stb. 1994, 741)

Art. 12: Hij die aan de kust goederen heeft opgevisst of gered, dan wel aangespoelde of gestrande goederen heeft geborgen, geeft daarvan onverwijld kennis aan de douane.

Premieregeling opgeviste milieugevaarlijke stoffen 18 augustus 1989 (Stcrt. 168). Premieregeling ten behoeve van de visserij voor uit de Noordzee opgeviste milieugevaarlijke stoffen in combinatie met een meldingsregeling teneinde bij te dragen aan een doelmatige bestrijding van de verontreiniging van de zee en de zeebodem.

Boek 8 BW titel 6 afdeling 2. 22 maart 1991 (Stb. 126)

Bepalingen omtrent hulp en berging bij ongevallen op zee.

WBON Wet bestrijding ongevallen Noordzee, 12 maart 1992 (Stb. 211)Regels met betrekking tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee.



2 Procedures aansprakelijkheidstelling en kosten verhaal

Na een melding van verontreiniging van het oppervlaktewater wordt door de betrokken waterkwaliteitsbeheerder (dienstkring), na verificatie en onderzoek, bepaald of in actie moet worden komen om de gevolgen van de verontreiniging te beperken of op te heften. Bij de verificatie en het onderzoek wordt de dienstkring waar nodig geadviseerd/geassisteerd door de adviseur Nautische Zaken. Afhankelijk van het feit of de veroorzaker bekend is, gelden de volgende procedures:

Ingeval de veroorzaker onbekend is.

Indien de veroorzaker onbekend is, wordt, indien mogelijk en technisch zinvol, tot bestrijding overgegaan. Monstername dient plaats te vinden ten behoeve van de bewijslast in het onderzoek om de veroorzaker op te sporen en gemaakte kosten en/of eventueel (vooralsnog) niet voorzienbare schade te kunnen verhalen. Er wordt aangifte gedaan bij de Politie. In overleg met het bevoegd gezag binnen de regionale directie van Rijkswaterstaat wordt machtiging gevraagd om de gemaakte kosten voor rijksrekening te mogen nemen.

Ingeval de veroorzaker bekend is.

Indien de veroorzaker bekend is of wordt verondersteld, wordt hij schriftelijk (per fax) aansprakelijk gesteld voor de gevolgen van de verontreiniging van het oppervlaktewater.

Op grond van de Wet beheer Rijkswaterstaatwerken wordt zowel bij schadevaringen als bij vervuilingen een garantie ex artikel 9 van de veroorzaker verlangd, voor dat het schip zijn reis voortzet.

Bij een lozing door een buitenlands zeeschip moet via het centrale meldingspunt van de regionale directie van Rijkswaterstaat onverwijld aan de rivier-en/of waterpolitie worden gemeld, die in overeenstemming met het Openbaar Ministerie direct een schikking kan opleggen (schip aan de ketting leggen)

- a) Bij aanvaarding van de aansprakelijkheid wordt de veroorzaker de mogelijkheid geboden om zelf, naar genoegen van de beheerder (1.c. de dienstkring), voor bestrijding zorg te dragen.

Naar genoegen van de beheerder is in dit geval:

- Op een zo kort mogelijke termijn zelf of door inschakeling van een opruimingsbedrijf starten met de bestrijding;
- Bij de bestrijding gebruik te maken van methoden en materieel, waarmee een effectieve aanpak is gewaarborgd.

In het overleg met de veroorzaker kan de beheerder desgevraagd adviseren welke opruimingsbedrijven aan de gestelde eisen kunnen voldoen. Tevens moet hierbij worden afgewogen of de inzet van Rijkswaterstaatsmaterieel, met name oliekerendeschermen, zinvol dan wel noodzakelijk is met het oog op de nodige snelheid van handelen.

- b) Indien de veroorzaker weigerachtig is de aansprakelijkheid te aanvaarden of geen gebruik maakt van de geboden

mogelijkheid om zelf voor bestrijding zorg te dragen, neemt de beheerder de bestrijding ter hand. Zo mogelijk en zinvol dient alsdan monsterneming plaats te vinden. De dienstkring en het bevoegd gezag binnen de regionale directie van Rijkswaterstaat proberen de kosten van de bestrijding en de kosten van toezicht langs privaatrechtelijk weg te verhalen, op de vervuiler.

2.1 Zekerheidstelling door middel van een garantie(verklaring)

- a) In alle gevallen waarbij schepen zijn betrokken en waaruit schade voor Rijkswaterstaat kan voortvloeien, niet bestaande uit schade aan Rijkswaterstaatswerken, dienen de desbetreffende schepen zekerheid te stellen in de vorm van een bankgarantie. Hierbij dient bijvoorbeeld gedacht te worden aan aanvaringen tussen twee of meerdere schepen die leiden tot extra kosten van toezicht e.d. In de meeste gevallen is dan een **bankgarantie** voldoende (zie Figuur 19.8).
- b) In alle gevallen waarbij wél sprake is van schade aan Rijkswaterstaatswerken, waaronder bijvoorbeeld olielekages e.d. van schepen, waardoor verontreiniging optreedt van het oppervlaktewater als gevolg waarvan Rijkswaterstaat schade lijdt, vallen onder de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Daarvoor kan dus de “**garantieverklaring ex artikel 9 Wet beheer rijkswaterstaatswerken**” worden geëist (zie kader Figuur 19.4). Overigens neemt de directie Noordzee hier een aparte positie in, aangezien de Wbr alleen geldt binnen de territoriale wateren
- c) In die gevallen waarin het desbetreffende schip een verhoogd risico voor de Staat der Nederlanden vormt als het toegelaten wordt in de openbare wateren onder het beheer van het Rijk, of als het vanaf een afmeerplaats deze openbare wateren wil opvaren, dan is een **garantie "on first demand"** vereist. Dit is bijvoorbeeld het geval als het schip in een zeer slechte staat van onderhoud verkeert en de kans op zinken in een openbaar vaarwater niet onwaarschijnlijk is.

Indien men niet bereid is binnen de hiervoor gestelde termijn tot het stellen van een garantie over te gaan, dient onmiddellijk contact te worden opgenomen met de stafdienst bestuurlijk-juridische zaken (R) van het Hoofdkantoor van de Waterstaat zodat tot het leggen van conservatoir beslag kan worden overgegaan. Hiervoor zijn de volgende gegevens vereist, welke door u onmiddellijk ter beschikking dienen te worden gesteld:

- Naam van het schip;
- Rederl/eigenaar van het schip;
- Aard van het schade-evenement;
- Omvang van de kosten;
- In geval van een binnenschip tevens een uittreksel uit het scheepskadaster of, bij gebreke hiervan;
- Het brandmerk van het schip.



GARANTIE EX ARTIKEL 9 WET BEHEER RIJKSWATER-STAATSWERKEN

De ondergetekende, (naam van de garant)

statutair gevestigd te (statutaire vestigingsplaats van de garant)

en (mede) kantoor houdende te (plaats kantoor garant)

aan de (adres kantoor garant)

(hierna te noemen: de "Garant"

in aanmerking nemende.

- a) dat op (datum schadevaring), aan (omschrijving beschadigd Rijkswaterstaatswerk. Daaronder wordt blijkens artikel 1 van de Wet verstaan: "bij het Rijk in beheer zijnde wateren, waterkeringen en wegen alsmede, voor zover in beheer bij het Rijk, de daarin of daaraan gelegen kunstwerken en hetgeen verder naar hun aard daartoe behoort." Daarbij moet niet alleen worden gedacht aan schade aan voorwerpen, zoals bijvoorbeeld bij aanvaring met een sluisdeur, maar ook aan schade doordat bij een schadevaring olie of andere verontreinigende stoffen te water zijn geraakt, waardoor schoonmaakkosten moeten worden gemaakt.) te (Plaats waar het beschadigd Rijkswaterstaatswerk is gelegen), bij het Rijk in beheer zijnde, schade is toegebracht door het (soort schip), schip (naam schip), waarvan eigenaar/gebruiker (Doorhalen wat niet van toepassing is. op grond van de wet kan de eigenaar van het binnen- resp. zeeschip altijd aansprakelijk worden gehouden (vgl. Artikel 8:1005, resp. artikel 8:544 BW). Op grond van het gewone recht kan ook de gebruiker (niet zijnde de eigenaar) aansprakelijk worden gehouden. Bij binnenschepen zal de eigenaar vaak tevens de gebruiker zijn. In dat geval hoeft er natuurlijk niets te worden doorgehaald) is (naam van de gebruiker/eigenaar) gevestigd te (vestigingsplaats van de gebruiker/eigenaar);
- b) dat deze eigenaar/gebruiker (naam eigenaar/gebruiker), krachtens het bepaalde in artikel 9 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wet van 14 november 1996, Stb. 645), houdende vaststelling van bepalingen betreffende waterstaatswerken in beheer bij het Rijk, ter vrijgeving van genoemd schip, verplicht is om het door die ambtenaar geraamde schadebedrag, inclusief de wettelijke rente vanaf de schadedatum en (proces-)kosten, groot $f(\text{Geraamd schadebedrag, verhoogd met een zekere opslag (te denken valt aan 30\%) voor wettelijke rente en (proces)kosten, in cijfers})$, zegge (genoemde schade bedrag in letters) tot zekerheid aan deze ambtenaar te betalen, waarbij het Rijk gerechtigd is om het aldus te betalen schadebedrag onmiddellijk aan te wenden voor het herstel van de desbetreffende schade;
- c) dat voormelde eigenaar/gebruiker (doorhalen wat niet van toepassing is) evenwel niet in staat en/of bereid is gebleken

het door eerder genoemde ambtenaar geraamde schadebedrag terstond aan deze te voldoen, zodat meer genoemde ambtenaar ingevolge artikel 9 van de hiervoor genoemde wet van deze eigenaar/gebruiker' (doorhalen wat niet van toepassing is) heeft verlangd dat deze, ter vrijgeving van eerder genoemd schip, tot genoegen van die ambtenaar zekerheid stelt voor betaling van het geraamde schadebedrag binnen redelijke termijn;

verklaart

1. Hierbij als eigen verplichting zich tot maximaal het hierboven geraamde bedrag der schade, derhalve tot een bedrag van $f(\text{Geraamd schadebedrag, verhoogd met een zekere opslag (te denken valt aan 30\%) voor wettelijke rente en (proces)kosten, in cijfers})$, zegge (genoemde schade bedrag in letters), onherroepelijk en onvoorwaardelijk garant te stellen tegenover het Rijk.
2. De Garant verbindt zich op eerste of enkel verzoek van het Rijk terstond aan het Rijk te zullen voldoen al hetgeen het Rijk verklaart van de Garant te vorderen te hebben ter zake van hoger genoemde schade, met dien verstande dat het bedrag waarvoor de Garant uit hoofde van deze garantie zal kunnen worden aangesproken nimmer meer zal bedragen dan voormeld maximum.
3. Indien en voorzover op dit garantieformulier onbedoeld de wettelijke bepalingen omtrent borgtocht toepassing zouden vinden, doet de Garant met en door ondertekening van dit garantieformulier bij voorbaat afstand van alle bij de wet aan borgen toegekende (voor)rechten en verweermiddelen, in het bijzonder van het beroep op de artikelen 7:852 t/m 856, 7:858 t/m 861 en de artikelen 6:139 en 6:154 van het Burgerlijk Wetboek.
4. Op de onderhavige garantie is Nederlands recht van toepassing en is de rechtbank te Den Haag de bevoegde rechter.
5. Deze garantie komt te vervallen op (Bij het bepalen van de datum waarop de garantie vervalt moet rekening worden gehouden met de redelijkerwijs te verwachten herstelduur, met daarboven op een ruime marge) om 0.00 uur.
6. Alle aanspraken van het Rijk dienen Garant uiterlijk op (datum zie punt 5) voor genoemd tijdstip te hebben bereikt op het adres (Het adres van de garant waaraan de afroep moet worden gericht) te (vestigings)plaats van de garant waaraan de oproep moet worden gericht)

Getekend te (Plaats van ondertekening door garant), op (Datum van ondertekening door garant)

Figuur 19.4 Garantie Ex artikel 9 Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken



3 Toelating incident schepen

Incidentschepen zijn schepen waaraan door een ongeval een verhoogd risico voor de gezondheid, het milieu of de infrastructuur is verbonden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat en het Directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, de directeur Kustwacht en de betreffende lokaal bevoegde autoriteit (o.a. de nautisch beheerder, het openbaar bestuur en het Directoraat-generaal Openbare Orde en Veiligheid) zijn van de overheid de betrokken partijen.

In het algemeen zal aan een incidentschip slechts toestemming worden verleend de territoriale wateren van Nederland binnen te varen indien aan een aantal door de overheid te stellen voorwaarden is voldaan.

Redelijkheid, billijkheid en het proportionaliteitsbeginsel spelen hierbij een rol en het risico van zinken in een vaargeul dan wel het veroorzaken van (milieu)verontreiniging wordt afgewogen tegen de risico's van mogelijk te veroorzaken schade bij binnenlopen in een haven. De afwegingen worden gemaakt in het beleidsteam.

Bij het opstellen van de voorwaarden wordt rekening gehouden met belangen die betrekking hebben op de infrastructuur (het waterstaatkundig beheer) de nautische en economische belangen (het nautisch beheer), de verplichtingen op basis van het Volkenrecht (beroep op nood) en het gezondheidsrisico.

Dit betekent veelal dat de overheid de scheepseigenaar aansprakelijk zal stellen voor geleden of te lijden schade en dat daarbij een zekerheid (borgsom of bankgarantie) zal worden verlangd om eventueel gemaakte kosten te verhalen.

Op zee treedt de directie Noordzee van Rijkswaterstaat op namens de overheid, neemt als waterstaatkundig beheerder de eindbeslissing ter zake en coördineert en verzorgt de afhandeling van schade zaken.



Figuur 19.5 Ook op binnenwateren vinden regelmatig onzorgvuldige handelingen plaats

Garantie

De ondergetekende

Gevestigd te,.....
Kantoorhoudende te

Verklaart zich, onder afstand van alle voorrechten, exceptie en verweren door de wet aan borgen toegekend, tot borg en hoofdelijk medeschuldenaar te stellen voor

Eigenaar/reder van het vaartuig.....

Voor alle schade en daarmee verband houdende kosten voortvloeiende uit.....

Deze garantie wordt gesteld tot een maximum bedrag van f.....
De ondertekende verbindt zich mitsdien om alle door Rijkswaterstaat gemaakte/te maken kosten ten behoeve van het onderhavige voorval tot maximaal het bedrag van deze garantie te zullen betalen binnen veertien dagen na de eerste aanzegging door Rijkswaterstaat, bij gebreke waarvan westelijke interest verschuldigd zal zijn.

Op de onderhavige garantie is Nederlands recht van toepassing en is de rechtbank te Den Haag de bevoegde rechter,

Figuur 19.6 Bankgarantie



Figuur 19.7 Gebroken tanker in de haven van Rotterdam



4 Wrakkenwet

Vanaf eind zestiger jaren wordt door Rijkswaterstaat een beleid van actieve toepassing van de Wrakkenwet gevoerd. Dit beleid houdt in dat wanneer een schip of lading van een schip voldoet aan de kwalificaties om de Wrakkenwet toe te passen, deze wet ook onmiddellijk van toepassing wordt verklaard. Rijkswaterstaat is alleen dan bereid af te zien van berging overeenkomstig de bepalingen van de wet indien daarvoor zekerheid wordt gesteld in de vorm van een **bankgarantie “on demand”**. Wordt een dergelijke garantie niet afgegeven, dan wordt de wet gevolgd.

Dit beleid is het gevolg van negatieve ervaringen in het verleden toen de Wrakkenwet meer passief werd toegepast waarbij Rijkswaterstaat vaak werd geconfronteerd met een waardeloos casco dat werd achtergelaten na (afzonderlijke) berging van waardevolle zaken aan boord van het schip.

Dit betekende dan dat de kosten van berging door Rijkswaterstaat van het casco en/of lading veelal uitstegen boven de opbrengst van hetgeen geborgen werd. Rijkswaterstaat werd dan geconfronteerd met een negatief saldo en moest maar zien hoe dit nog verhaald kon worden. Tevens dient hierbij nog bedacht te worden dat dit veelal betekende dat in het buitenland geïncasseerd zou moeten worden als dat al mogelijk was.

4.1 Procedure

Ingevolge art. 1 van de Wrakkenwet kunnen door de vaarwegbeheerder of de beheerder van een waterstaatswerk vaartuigen, overblijfselen van vaartuigen en alle andere voorwerpen in openbare wateren gestrand, gezonken of aan de grond geraakt, of vastgeraakt op of in waterkeringen of andere waterstaatswerken, worden opgeruimd zonder dat deze beheerders door belanghebbenden aansprakelijk kunnen worden gesteld voor de door de opruiming toegebrachte schade.

Tot opruiming wordt echter eerst overgegaan indien dit noodzakelijk is.

Van het besluit dat tot opruiming wordt overgegaan wordt zowel mededeling gedaan ter plaatse waar het vaartuig of voorwerp zich bevindt of anders in de naaste omgeving ervan, als, voor zover mogelijk, aan de schipper of andere vertegenwoordiger van belanghebbenden. Zodra de aankondiging heeft plaatsgevonden, is de Wrakkenwet van toepassing en is het verboden van het vaartuig of voorwerp zaken te verwijderen zonder vergunning van of namens de beheerder. Dit verbod vervalt indien naar genoegen van de beheerder zekerheid is gesteld voor de voldoening van de ter zake van opruiming te maken kosten (art. 2).

Toepassing van de Wrakkenwet dient altijd plaats te vinden op het schip én de lading. In een groot aantal gevallen vertegenwoordigt de lading immers een relatief grote waarde.

Het verdient aanbeveling in de aankondiging elke onduidelijkheid met betrekking tot de vraag waarop de “ter zake van opruiming te maken kosten” (artikel 2, lid 3 slot, Wrakkenwet) betrekking hebben, uit te sluiten. Onder deze kosten dienen begrepen te worden uitgaven voor berging van schip, de in het schip aanwezige lading alsmede de van het schip afkomstige elders

zich bevindende voorwerpen. Daartoe dient de in artikel 2, eerste lid bedoelde aankondiging zo duidelijk en volledig mogelijk te zijn.

Wat nu de in artikel 2, lid 1 Wrakkenwet bedoelde aankondiging betreft, dient als standaardtekst te worden gehanteerd (waarbij steeds, afhankelijk van de omstandigheden van het geval moet worden doorgehaald, c.q. weggelaten hetgeen niet van toepassing is).

Betreft : Het nabij ([volgt geografische aanduiding](#)) gestrande (of: [gezonken](#), of: [aan de grond geraakte](#); of: [in/op waterkering/waterstaatswerk, vastgeraakte](#)) kust- (of: [vissers-](#); of: [koopvaardij-](#)) vaartuig m.s. (of:s.s.) ([volgt aanduiding vaartuig](#)) en daarvan afkomstige lading en andere voorwerpen (of: [overblijfsel\(en\)](#) van kust- (enz.) vaartuig m.s. (enz) en daarvan afkomstige lading en andere voorwerpen), alles in de ruimste zin van het woord, is/zijn, daar opruiming hiervan noodzakelijk is, met onmiddellijke ingang, te weten heden ([dag](#), [maand](#), [jaar](#)) onder de werking van de Wrakkenwet geplaatst. Het is mitsdien zonder mijn vergunning verboden goederen van het vaartuig en van daaruit afkomstige lading en anderen voorwerpen (of: [goederen van de overblijfselen van het vaartuig en van daaruit afkomstige lading en andere voorwerpen](#)) te verwijderen.

De beheerder”.

Figuur 19.8 Aankondiging als bedoeld in artikel 2, lid 1 Wrakkenwet

Indien belanghebbende(n) bij het wrak zelf tot berging hiervan over willen gaan, dient alvorens de Wrakkenwet wordt opgeheven, voldoende zekerheid te worden gesteld door middel van afgifte van een **bankgarantie “on demand”**.

Dit houdt in wezen een onvoorwaardelijke toezegging tot betaling in voor alle kosten die Rijkswaterstaat ingeval van berging heeft gemaakt van hetgeen onder de Wrakkenwet is geplaatst (inclusief afgevallen en verspreide lading, opruiming van milieuschadelijke stoffen etc.). De hoogte van de garantie wordt bepaald door een schatting van Rijkswaterstaat wat de berging in het slechtste geval zou kosten. Na afgifte van de garantie mogen belanghebbenden (bij het schip en/of de lading) zelf tot berging overgaan; de Wrakkenwet is dan niet meer van toepassing. Gedurende de duur van de berging kan de hoogte van de garantie bij afname van de risico's dat Rijkswaterstaat kosten moet maken naar beneden worden bijgesteld.

Het in deze garantie genoemde bedrag dient derhalve dusdanig hoog te zijn dat, in het geval dat de berging van het wrak door belanghebbenden) niet lukt, Rijkswaterstaat op grond van deze garantie voldoende financiële middelen heeft om alsnog zelf tot berging over te gaan. Indien zich dit voordoet, dient de Wrakkenwet weer van toepassing te worden verklaard.

Verloopt de door belanghebbende(n) uitgevoerde bergingsoperatie echter voorspoedig, dan kan na de afronding hiervan de zaak worden afgewikkeld en kan de afgegeven garantie, even-



tueel na uitwinning van door Rijkswaterstaat gemaakte kosten welke voor vergoeding in aanmerking komen, worden geretourneerd.

Rijkswaterstaat dient elke berging nauwkeurig te controleren en er voor te waken dat niets achtergelaten wordt. Als de berging niet goed gebeurt en dit door Rijkswaterstaat onvoldoende wordt gecontroleerd, kunnen derden die in de toekomst schade lijden door in aanraking te komen met hetgeen niet geborgen is, Rijkswaterstaat aansprakelijk houden voor onvoorspelbare schades.

In het geval dat niet door belanghebbende(n) zelf tot berging wordt overgegaan, dan wordt de berging in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerd. Hiervan dient kennisgeving te worden gedaan op de in art. 3 genoemde wijze. Wanneer deze kennisgeving heeft plaatsgevonden is het aan belanghebbenden niet toegestaan de berging zelf ter hand te nemen.

In bepaalde gevallen kan de kennisgeving van art. 3 tegelijkertijd gedaan worden met de mededeling van het besluit dat opruiming noodzakelijk is (art. 2). Deze situatie kan zich bijvoorbeeld voordoen als de beheerder gegronde redenen heeft om aan te nemen dat belanghebbende geen of inadequate pogingen tot berging zal ondernemen.

Indien op voorhand duidelijk is dat de opbrengst van hetgeen wordt geborgen bij verkoop hiervan te gering is om de met de berging gepaarde kosten te voldoen, is het mogelijk om op eventuele zusterschepen van het gezonken schip of op andere bezittingen beslag te leggen. Wanneer er door belanghebbende(n) voldoende zekerheid is gesteld, kunnen deze beslagen worden opgeheven.

Hetgeen wordt geborgen wordt eerst aan belanghebbenden afgegeven indien de opruimingskosten worden voldaan of hier zekerheid voor wordt gesteld (art. 5). Indien aanmelding door belanghebbende(n) niet plaats vindt en er in gebreke wordt gebleven om binnen de gestelde termijn de opruimingskosten te voldoen of hiervoor zekerheid te stellen, is de beheerder bevoegd hetgeen geborgen is te verkopen (art. 6).

De eigendom van het geborgene berust tot op het moment van verkoop bij de oorspronkelijke eigenaar(s) en in ieder geval niet bij de Staat. Het verdient derhalve aanbeveling om tegelijkertijd met het verzoek of het stellen van zekerheid voor de gemaakte kosten van de berging van het schip en/of lading te stellen dat de Staat ervan uitgaat dat, als de gevraagde zekerheid niet wordt gesteld binnen de aangegeven termijn, de aangeschrevene geacht wordt afstand te hebben gedaan van de eigendom.

Indien een dergelijke verklaring niet van de rechthebbende eigenaar verkregen kan worden doordat er bijvoorbeeld sprake is van een veelheid van eigenaren van de lading, dan is het raadzaam om bij verkoop van het geborgene in geen enkel stuk over de eigendom bij de Staat van het geborgene te spreken.

De mogelijkheid bestaat dat eigenaren van schip en lading waarvan de berging onder de werking van de Wrakkenwet heeft plaatsgevonden, beslag leggen onder de Staat teneinde de verkoop van het geborgene te verhinderen.

Door de president van een rechtbank wordt bij ingediende verzoeken al vrij snel een verlof tot beslaglegging verleend. De Staat kan dan door het instellen van een kort geding het beslag er weer af halen. Het is echter mogelijk dat de Staat bij de betrokken president vooraf aangeeft welke belanghebbenden op welke objecten (schip en/of lading (-onderdelen)) beslagen zouden kunnen leggen. Hierbij kan dan zijdens de Staat het verzoek worden gedaan, ingeval een beslagrekwest wordt ingediend, vóór het verlenen van een verlof tot beslaglegging eerst de Staat te horen. Bij dit horen kan dan worden aangegeven dat een beslag als hiervoor is omschreven zinloos is, zodat procedures als een kort geding tot opheffing van het beslag voorkomen kunnen worden.

Het is dan ook van belang dat bij toepassing van de Wrakkenwet op zo kort mogelijke termijn het Hoofdkantoor van de Waterstaat zo volledig mogelijk wordt ingelicht wie de eigenaren zijn van geborgen en/of te bergen schepen inclusief lading.

Voor zover de kosten die ingevolge de Wrakkenwet zijn gemaakt niet door belanghebbende(n) zijn terugbetaald en deze tevens niet door de opbrengst van de verkoop van hetgeen is geborgen kunnen worden gedekt, heeft de beheerder de bevoegdheid om deze kosten te verhalen op degene die volgens de wet hiervoor aansprakelijk is (art.10). Wanneer verhaal van deze kosten niet mogelijk blijkt, dan komen deze ten laste van de Staat.

4.2 AWB-aspecten bij de toepassing van de Wrakkenwet

Toepassing van de Wrakkenwet brengt het nemen van besluiten van de beheerder met zich mee die bestuursrechtelijk geïnterpreteerd dienen te worden. Zowel het besluit op grond van art. 2 dat opruiming noodzakelijk is, als de kennisgeving dat de beheerder zelf tot opruiming overgaat, dienen aangemerkt te worden als besluiten in de zin van art. 1:3 AWB.

Hieruit volgt dat de hoofdstukken i t/m 4 en 6 t/m 8 van de AWB in het algemeen van toepassing zijn. Genoemde besluiten dienen derhalve in ieder geval schriftelijk plaats te vinden met daarbij de AWB-clausule.

Bij de mededeling van de mogelijkheid bezwaar tegen deze besluiten te maken dient vermeld te worden door wie, binnen welke termijn en bij welk orgaan dit kan geschieden (art. 3:45 AWB). Hier kan worden volstaan met de algemene vermelding dat " belanghebbenden " tegen het besluit bezwaar kunnen maken, zonder specifiek te vermelden wie dit zijn (zie art. 3:1 lid i jo. 8:1 AWB). Het achterwege laten van genoemde AWB-clausule heeft geen invloed op de geldigheid van het besluit als zodanig, maar het te laat indienen van een bezwaarschrift kan alsdan verschoonbaar worden geacht (art. 6:11 AWB).

Een ander nog te noemen gevolg van de kwalificatie van bovenvermelde besluiten als besluiten in de zin van art. 3:1 AWB, is de in bezwaar bestaande hoorplicht (art. 7:2 AWB), waarvan slechts kan worden afgezien indien zich één van de situaties voordoet zoals omschreven in art. 7:3 AWB.



4.3 De te volgen procedures in het kader van de Wrakkenwet/opruimen van wrakken.

In het volgende worden puntsgewijs de stappen nogmaals beschreven die nodig zijn bij het verwijderen van een wrak uit het oppervlaktewater.

1. Na melding dat ergens een wrak ligt beoordeelt de dienstkring de situatie ter plaatse.
2. Beoordeling of opruiming noodzakelijk is door dienstkring, zonodig na advies van nautisch beheerder.
3. Dienstkring en nautisch beheerder overleggen over aanbrengen van markering.
4. Als besloten is tot opruiming wordt overleg gevoerd met de belanghebbende (eigenaar/verzekeringsmaatschappij). Als de belanghebbende zelf tot berging van het wrak wil overgaan, wordt de Wrakkenwet niet toegepast, maar wordt een garantieovereenkomst opgesteld en ter ondertekening aan verzekeringsmaatschappij of bank voorgelegd.
5. Teneinde te bepalen tot welk bedrag garantie wordt verleend, wordt aan één of meerdere bedrijven gevraagd een schatting te maken van de met de berging gemoeide kosten. Bij het bepalen van het garantiebedrag wordt tevens rekening gehouden met de gemaakte kosten door de dienst, alsmede met mogelijke schade die een gevolg is van de berging, zoals kosten in verband met het uitstromen van olie of andere voor het milieu schadelijke stoffen. Omtrent het vorenstaande wordt nauw overleg gepleegd met de afdeling Juridische zaken van de betreffende regionale directie van Rijkswaterstaat. Berging van het wrak geschiedt onder toezicht van de dienstkring.
6. Als de belanghebbende niet zelf tot berging van het wrak wil overgaan wordt aan het bevoegd gezag (juridische afdeling) van de regionale directie van Rijkswaterstaat machtiging tot toepassing van de Wrakkenwet gevraagd.
7. De dienstkring verzorgt de mededeling van het besluit als bedoeld onder 5, waarop is aangegeven dat het wrak zal worden opgeruimd. De dienstkring deelt dat besluit zo mogelijk mee aan de schipper of andere vertegenwoordiger van belanghebbende (art. 2 lid 1 Wrakkenwet).
8. Zonder vergunning van/of namens de beheerder van de vaarweg is het verboden, zodra de mededeling tot opruiming is gedaan van het vaartuig/voorwerp zaken te verwijderen; deze vergunning wordt niet geweigerd met betrekking tot lijfgoed, beddegoed en scheepspapieren (art. 2 lid 1 Wrakkenwet).
9. De dienstkring beoordeelt of bewaking van het wrak noodzakelijk is.
10. De dienstkring kondigt, na overleg met het bevoegd gezag van de regionale directie van Rijkswaterstaat, de berging middels advertentie aan.
11. De dienstkring stelt een kostenraming op van de bergingskosten, vraagt aan drie bedrijven een offerte en geeft opdracht voor de berging.
12. De dienstkring houdt toezicht op de berging.
13. De beheerder is bevoegd het geborgene te verkopen, indien belanghebbende zich niet aanmeldt en in gebreke blijven binnen de gestelde termijn de bergingskosten te voldoen of voor de voldoening daarvan zeker te stellen (art. 6 Wrakkenwet).
14. Het bevoegd gezag van de regionale directie van Rijkswaterstaat ziet er op toe dat de opbrengst van de veiling of verkoop van het geborgene op de voorgeschreven wijze aan de beheerder wordt overgemaakt. 14. Ten aanzien van niet betaalde kosten doet bedrijfsbureau Water een voorstel aan juridische afdeling met medeparaaf van de dienstkring.
15. De juridische afdeling van de regionale directie van Rijkswaterstaat probeert de niet verhaalbare kosten te verhalen.
16. De dienstkring houdt van elke gebeurtenis nauwgezet aantekening.



Figuur 19.9 Om een mogelijke dader op te sporen zijn zowel van de olieopruiming op het wateroppervlak als van de "verdachte" schepen in de buurt oliemonsters nodig



5. Aansprakelijkheid.

Bij de bestrijding van incidenten, calamiteiten en of rampen moet rekening worden gehouden met aspecten op het gebied van de aansprakelijkheid.



Figuur 19.10 Olie opruimingskosten zijn meestal volledig verhaalbaar los van de schuldvraag.

Het betreft de algemene aansprakelijkheidstelling van de belanghebbenden bij het betreffende schip (kapitein, reder, lading-eigenaar etc.) voor schade en kosten, en eventueel het vragen van een borgsom of bankgarantie aan de belangen vertegenwoordiger van het incidentschip in verband met de toelating ervan tot Nederlands territorium of haven.

Het vragen van een borgsom of bankgarantie door de Staat, respectievelijk door de gemeente waar het schip wordt binnengebracht.

Dit geschiedt ter dekking van mogelijke risico's, te maken of gemaakte kosten en alle geleden of te lijden schade door de Staat of de desbetreffende gemeente, ontstaan door de toelating tot en het verblijf in de Nederlandse territoriale wateren, de Nederlandse binnenwateren en/of het betrokken havengebied. De hoogte van het vastgestelde bedrag moet door de staat worden gemoetvaard.

Ook hier treedt Rijkswaterstaat op als vertegenwoordiger van de staat, neemt de nodige actie, coördineert en begeleidt de afhandeling van schadezaken en neemt o.a. met betrekking tot de hoogte van de borgsom of bankgarantie de eindbeslissing.

Ingevolge de Wet aansprakelijkheid olietankschepen is de eigenaar van een dergelijk schip aansprakelijk voor de schade door verontreiniging door olie.

Voor deze schade kunnen niet worden aangesproken, degenen die met toestemming van eigenaar, reder of kapitein hulp verlenen aan schepen, goederen of opvarenden (bijv. loods e.a.) en zijn die preventieve maatregelen nemen alsmede hun ondergeschikten of vertegenwoordigers.

Het Internationale Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid van schade door verontreiniging door olie (Civil Liability Convention) bepaalt dat de eigenaar van het betrokken schip, behoudens enige uitzonderingen (bijv. oorlogssituaties, natuurrampen en handelen of nalaten van derden met de opzet schade te veroorzaken) aansprakelijk is voor schade door verontreiniging op het grondgebied van een Verdragsluitende partij en voor de kosten van preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van een zodanige schade.

In 1971 werd bij internationaal verdrag een internationaal Fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie ingesteld (Fund Convention). De instelling van dit fonds heeft ten doel schade door verontreiniging te vergoeden voor zover het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid onvoldoende verhaalt biedt.

Omdat destijds werd verwacht dat het voorbereiden en het in werking treden van zowel de Civil Liability Convention als de Fund Convention veel tijd zou vergen, heeft het bedrijfsleven eigen regelingen getroffen die bekend zijn onder de namen TOVALOP en CRISTAL. (TOVALOP gold voor olielading eigenaren en CRISTAL gold voor scheepseigenaren, die olie van TOVALOP-leden vervoerden.

De TOVALOP en CRISTAL regelingen waren vrijwillige regelingen die zijn getroffen door de olie-industrie. Door het inwerking treden van de 1996 Protocolen zijn Tovalop en Cristal per 20 Februari 1997 niet meer geldig.

5.1 Aansprakelijkheid bij olietankschepen

Indien bij een voorval op oppervlakte wateren olie in het water terecht komt en één of meer olietankschepen betrokken zijn, kunnen in Nederland de volgende verdragsbepalingen en wettelijke regelingen, alsmede de hieronder genoemde privaatrechtelijke overeenkomsten van toepassing zijn:



Figuur 19.11 Ook gevaarlijke stoffen die te water zijn geraakt moeten zo snel mogelijk worden verwijderd



Wet Aansprakelijkheid Olie Tankers (WAOT)

Op grond van artikel 3 van de WAOT is de eigenaar van een tankschip dat persistente olie (bijvoorbeeld ruwe olie, stookolie, zware dieselolie, smeeroilie en walvistraan) in bulk vervoert aansprakelijk voor schade t.en gevolge van verontreiniging door olie alsmede voor de kosten van redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van dergelijke schade.

Onder het Aansprakelijkheidsverdrag rust een risico-aansprakelijkheid op de eigenaar van een olietankschip, waarbij de schuldvraag in belangrijke mate terzijde is geschoven. ("strickt liability")

Hieronder vallen ook de opruimingskosten van olie op stranden. Indien de schadeclaims uitstijgen boven de totale aansprakelijkheid dan wordt het totaal door de eigenaar te stellen "aansprakelijkheidsfonds" verdeeld waarbij alle vorderingen in evenredigheid gekort worden. De beperking van de aansprakelijkheid geldt niet indien de eigenaar persoonlijk schuld heeft aan het verontreinigingsvoorval. De eigenaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat de schade werd veroorzaakt door oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweersaanbare aard, of geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van derden, met het opzet schade te veroorzaken, of geheel en al werd veroorzaakt door schuldig handelen of nalaten van een regering of andere autoriteit, verantwoordelijk voor het onderhouden van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die taak.

Indien de eigenaar bewijst dat de schade door verontreiniging geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met het opzet schade te veroorzaken of van de schuld van die persoon, kan hij geheel of gedeeltelijk worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon.

Vorderingen onder gebruikelijk voorbehoud van de WAOT dienen in eerste aanleg te worden ingediend bij de arrondissementsrechtbank te Rotterdam die als bevoegde rechter is aangewezen

Indien onder gebruikelijk voorbehoud van de WAOT geen of onvoldoende schadevergoeding kan worden verkregen dan is het mogelijk een beroep te doen op de regelingen genoemd onder b, c of d.

Internationaal Fondsverdrag

In 1982 zijn voor Nederland het Fondsverdrag alsmede de Wet Schadefonds Olietankschepen in werking getreden. Op grond van dit verdrag is ter aanvulling op de onder a genoemde regeling een Internationaal Fonds opgericht dat gevoed wordt door bijdragen van de grote olie-importerende maatschappijen in de landen die partij zijn bij het Verdrag.

Indien t.g.v. olieverontreiniging schade wordt geleden c.q. ter voorkoming daarvan kosten worden gemaakt dan kan mits de (verontreinigde) olie persistent was en bewezen wordt dat deze afkomstig is van een schip dat daadwerkelijk olie in bulk vervoerde van het Fonds schadevergoeding geëist worden indien:

- Op grond van de uitzonderingen van de WAOT de eigenaar niet aansprakelijk is;

- De aansprakelijke eigenaar of diens assuradeur onvoldoende verhaal biedt;
- De schade c.q. opruimkosten meer bedragen dan waartoe de eigenaar o.g.v. de WAOT aansprakelijk is;
- De herkomst van de olie die de schade veroorzaakte niet bekend is, zodat niet kan worden vastgesteld of de olie van één of meer bepaalde schepen afkomstig is.

Per gebeurtenis bedraagt het maximaal uit te keren bedrag momenteel circa 144 miljoen gulden minus het bedrag dat het Fonds o.g.v. bijzondere verdragsbepalingen aan de eigenaar van het schip verschuldigd is ter verlichting van diens financiële last ingevolge de WAOT.

Indien de vorderingen uitstijgen boven de maximum vergoeding van het Fonds dan wordt het totaal verdeeld waarbij alle vorderingen in evenredigheid worden gekort. Tot nu toe zijn de vorderingen jegens het Fonds altijd buiten rechte afgehandeld en in eerste instantie wordt de gemeenten c.q. de provincie dan ook geadviseerd hun claims aan te melden bij het Bureau Schaderegelingen van Rijkswaterstaat waar ervaring op dit gebied aanwezig is.

Indien de zaak niet in der minne kan worden geschikt dan kan bij de Rechtbank Rotterdam de vordering worden ingesteld. Indien ook via deze regeling geen verhaal mogelijk is dan bieden de hier onder genoemde privaate rechtelijke overeenkomsten mogelijk uitkomst.

5.2 Aansprakelijkheidsregelingen mijnbouwactiviteiten

Indien bij een voorval op zee olieverontreiniging wordt veroorzaakt, ten gevolge van. ontsnapping of lozing die afkomstig is van offshore installaties, dan kan naast de bepalingen ter zake van onrechtmatige daad van het Burgerlijk Wetboek, de "Offshore Pollution Liability agreement (OPOL)" van toepassing zijn. De tekst hiervan is o.a opgenomen in de "Editie Schuurman en Jordens Milieuwetgeving 147-la".



Figuur 19.12 Olieverontreiniging t.g.v. mijnbouwactiviteiten



OPOL is een overeenkomst tussen offshore operators (waaronder die operators die binnen de jurisdictie van Nederland werkzaam zijn) welke vrijwillig aansprakelijkheid aanvaardt voor verontreinigingsschade en de kosten gemaakt ter zake van het voorkomen of verminderen van zulke schade.

Geen aansprakelijkheid bestaat indien de (dreigende) verontreiniging het gevolg is van:

- Vijandigheden, oorlogshandelingen, burgeroorlog, opstand;
- Een uitzonderlijk natuurverschijnsel (natuurramp);
- Opzettelijk handelen of nalaten van een derde of een fout van de claimant;
- Schuldig handelen of nalaten van een regering of enige andere autoriteit, of het gevolg is van naleven van voorwaarden of aanwijzingen van de vergunningverlenende staat.

De vordering dient binnen één jaar na de gebeurtenis te worden ingediend (te samen met het bewijsmateriaal) bij de operator van de betreffende offshore faciliteit. Indien vervolgens niet tot een schikking wordt gekomen, dan vindt arbitrage plaats te Londen conform de Arbitrageregels van de Internationale Kamer van Koophandel. Mocht een offshore operator niet zijn verplichtingen van de overeenkomst nakomen dan staat de Offshore Pollution Liability Association garant voor de nakoming van zijn verplichting. De aansprakelijkheid van offshore operators is tevens geregeld in het regionale Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie t.g.v. opsporing en winning van minerale rijkdommen in de zeebodem, Londen 1 mei 1977 (Trb. 1978, 9).

5.3 Het gevaarlijke en giftige stoffen verdrag (HNS verdrag)

Het HNS Verdrag (gevaarlijke en giftige stoffen) heeft in beginsel dezelfde strekking als de verdragen die op olie van toepassing zijn en voorziet in een gelimiteerde risicoaansprakelijkheid van de scheepseigenaar waarvoor eveneens een verzekering verplicht zal worden gesteld.. Het is de bedoeling dat ook Nederland te zijner tijd partij bij dit verdrag zal worden. Dit zogenaamde HNS-fonds, zal door lading-belanghebbenden gefinancierd gaan worden. Het HNS-verdrag zal in werking treden als tenminste twaalf landen verdragspartij zijn geworden.

5.4 Maximale vergoeding

De eerder genoemde verdrag systemen hebben voor wat betreft de vergoeding elk een maximum die enerzijds CLC afhankelijk is van het tonnage van het schip en anderzijds een absoluut maximum die onafhankelijk is van het tonnage (CLC en Fonds Verdrag). Onderstaande tabel geeft een overzicht van de limieten van de verschillende verdrag systemen.

Verdrag	Limiet (SDR's)*
CLC 1992	59,7
Fonds verdrag (1992)	135
HNS tot 2000 bruto ton schepen	25

* 1 SRD is ca. 2,4 gulden

Deze maxima zijn uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van het Internationale Monetair Fonds (SDR 's). Nederland is zowel partij van het Aansprakelijkheidsverdrag als het Fondsverdrag. Het Fondsverdrag biedt een aanvullende vergoeding aan benadeelden als de schade niet of niet voldoende kan worden verhaald op de eigenaar van het schip. Het Fonds dat door de het Fondsverdrag werd opgericht, wordt gevoed door ontvangsten van in verdragsstaten over zee aangevoerde ruwe olie en stookolie. Het totaal van de door het Fonds uit te keren bedragen en het geen de tankereigenaar onder het aansprakelijkheidsverdrag heeft betaald is beperkt tot 60 miljoen SDR (144 miljoen gulden).



Figuur 19.13 Opruimen van wrakken is vaak een zeer kostbare aangelegenheid die zo snel mogelijk moet plaatsvinden om milieubederf te beperken

De 1992 Protocollen, die in 1996 door Nederland zijn geratificeerd en vanaf 15 november 1997 van kracht, zijn, verhoging de bedragen waartoe de aansprakelijkheid en de vergoeding onder de verdragen is beperkt. (verhoging van de limiet). Het oude Fonds Verdrag 1971 vervalt hiermee.



Figuur 19.14 Incidenteschepen kunnen grote schade toebrengen in havens



6. Verhaal van kosten

Met het indammen en opruimen van verontreinigingen van het oppervlaktewater zijn kosten gemoeid. Deze kosten komen primair ten laste van de veroorzaker van de verontreiniging. Om zeker te zijn dat de eventueel door de waterkwaliteitsbeheerder gemaakte kosten verhaald kunnen worden, zijn de volgende aandachtspunten van belang.

Ten aanzien van het verhaal van kosten, zowel privaatrechtelijk als publiekrechtelijk, voortvloeiend uit het opruimen van verontreinigingen kunnen een tweetal situaties worden onderscheiden te weten: (1) de veroorzaker is bekend of (2) de veroorzaker is niet bekend.

In geval de **veroorzaker bekend** is dient als uitgangspunt te gelden “de vervuiler betaald” waarbij allereerst zal dienen te worden bezien of de veroorzaker bereid is zelf de opruiming uit te voeren en te financieren. De Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren, de Wet Bodembescherming, de Wet Milieubeheer en het Burgerlijk wetboek bieden eventuele dwang mogelijkheden.

Ingeval de **veroorzaker niet bekend** is of niet instaat of onwillig is de opruiming zelf ter hand te nemen, dient de waterkwaliteitsbeheerder zijn verantwoordelijkheid te nemen en de verontreiniging aan te pakken en (voor) te financieren.

Wanneer andere instanties (provincie, gemeenten, waterschappen, havenbeheerders, etc) eveneens belang hebben bij de aanpak van verontreinigingen is het aanbevelingswaardig vooraf afspraken te maken omtrent de verdeling van de niet-verhaalbare kosten.



Figuur 19.15 Ongevallen vinden regelmatig plaats op de Noordzee

6.1 Financiële afhandeling kustverontreiniging

Na afloop van de opruimwerkzaamheden op het strand als gevolg van een aangespoelde verontreiniging die onder de Coördinatie

regeling Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaat valt zullen de kosten gepresenteerd worden.

In principe zal directie Noordzee van Rijkswaterstaat vanuit zijn verantwoordelijkheid ter zake financiën, de kosten dragen en verhalen op de veroorzaker.

De algemeen aan te houden lijn bij het verrekenen van de gemaakte kosten is dat de regionale directie van Rijkswaterstaat akte kosten betaald na het opstellen van een prestatieverklaring. De regionale directie stuurt alle relevante stukken (tarieflijst, opdrachten, specificaties) naar directie Noordzee ondervermelding van de actie. Directie Noordzee verrekent gemaakte kosten met de regionale directie via een verreken stuk.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee situaties;

- De dader is niet bekend en
- De dader is bekend

In het geval dat de **dader niet bekend** is zal directie Noordzee aan de betreffende regionale directie vergoeden de kosten die gemaakt zijn voor de inzet van derden (de aannemerskosten). De gemaakte kosten voor de eigen organisatie worden door de betreffende regionale directie zelf gedragen. Indien de dader bekend is zal eerst na afronding van een mogelijke juridische procedure vastgesteld kunnen worden tot welke vergoeding de dader is verplicht gesteld. De uiteindelijke verrekening met de betreffende regionale directie zal vervolgens naar rato plaatsvinden over dat deel betreffende de eigen organisatie.



Figuur 19.16 Kustverontreiniging van meer dan 5 m³ valt onder de Coördinatie-regeling Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaat

6.2 Vaststellen wie de veroorzaker is

De veroorzaker, of diens vertegenwoordiger, met spoed, schriftelijk (telefax), aansprakelijk stellen voor de geleden schade en de te maken kosten als gevolg van de verontreiniging, met betrekking tot de opruiming.

Indien de veroorzaker zelf opdracht geeft tot het opruimen van de verontreiniging, toch deze, of diens gemachtigde, schriftelijk



(telefax), aansprakelijk stellen voor de eventuele gevolgen van de verontreiniging.

Bij het in gebreke blijven van de veroorzaker van een verontreiniging op een Rijkswater en of een water die daarmee in open verbinding staat, zal in overleg tussen de waterkwaliteitsbeheerder en de havenbeheerder van het genoemde water overgegaan worden tot het opdracht geven van het opruimen van de verontreiniging. Tevens zal overgegaan worden tot het uitvoeren van bestuursdwang of het instellen van een civiele procedure.

Bij een onbekende dader worden de eventuele opruimingskosten gedragen door de beheerder van de haven of het gebied waar de verontreiniging is aangetroffen.

Bij onbekende dader dienen aard, omvang, plaats en datum van de geconstateerde verontreiniging vastgelegd te worden omdat ervan wordt uitgegaan dat, indien de veroorzaker alsnog wordt gevonden, deze civielrechtelijk zal

Kosten die verhaald kunnen worden

- Bestrijdingskosten;
- Schade aan bestrijdingsmateriaal/ materieel;
- Kosten gemaakt door Rijkswaterstaatsdiensten, scheepvaartdienst, middelen, vaartuigen en andere zaken
- Administratieve kosten.

Het bijhouden van nauwkeurige aantekeningen is van groot belang, dit om de gemaakte kosten later weer te kunnen verhalen.



Figuur 19.17 Het bijhouden van nauwkeurige aantekeningen is bij langdurige opruimactiviteiten in verband met eventuele kostenverhaal essentieel

6.3 Het Justitieel Opsporingsteam Milieudelicten Noordzee (JOMN).

Mede naar aanleiding van de aanbevelingen in het evaluatie rapport van het incident met de “Borcea” werd het JOMN ingesteld.

De taak van het JOMN is om in een vroeg stadium bij een actie betrokken geraakt, alle mogelijke stappen te nemen teneinde overtuigende wettige bewijsmiddelen te verzamelen zodat een bekende verdachte vervolgd kan worden dan wel een onbekende dader opgespoord kan worden.

De PKON heeft het Justitieel Opsporingsteam Milieudelicten Noordzee (JOMN) ingesteld. In de Instellingsregeling JOMN (onderdeel van het PKON-controleplan Milieudelicten) zijn de instelling en werksystematiek vastgelegd.

Doel

Het doel van de JOMN is na ontdekking van een al dan niet dreigende verontreiniging op een gecoördineerde en deskundige wijze snel aan te vangen met het instellen van een (justitieel) onderzoek naar de dader(s) met als doel een strafrechtelijke en/of civiele actie tegen de vervuiler(s) in te stellen.

Samenstelling

Het team, waarvan de leiding berust bij een medewerker van het Korps Landelijke Politiediensten, is samengesteld uit deskundigen van de volgende ministeries:

- Binnenlandse Zaken;
- Defensie;
- Economische Zaken;
- Financiën;
- Justitie;
- Verkeer en Waterstaat;
- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Directie Noordzee van Rijkswaterstaat kan zelf bij monde van de Chef van de wacht het Hoofd Operationele Dienst bij de Kustwacht verzoeken het JOMN bijeen te roepen.

Indien noodzakelijk geacht, kan deskundige ondersteuning ingeroepen worden. Dit kan bijvoorbeeld een medewerker van het Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling RIZA of van een handelslaboratorium zijn om uitleg te geven over de monsteranalyse.

Hoewel het team zich vaak voor de taak gesteld ziet naar de speld in de hooiberg te zoeken, is een vroegtijdige betrokkenheid ook ten aanzien van een mogelijke civiele procedure van belang. Indien later een strafrechtelijke rechtsgang mogelijk is, kunnen de bewijsmiddelen ook dan gebruikt worden.

Directie Noordzee van Rijkswaterstaat is één van de vaste leden van het JOMN en is daarin vertegenwoordigd door een medewerker/ster van de afdeling Rampenbestrijding.

Het uitvoeringsbeleid op het gebied van toezicht en opsporing op de Noordzee wordt vastgesteld in de Permanente Contactgroep Opsporingsdiensten Noordzee (PKON). Alle bij deze taken betrokken instanties nemen hierin deel. Met betrekking tot opsporingsactiviteiten kunnen adhoc een tweetal teams worden geactiveerd. Voor milieudelicten is dit het Justitieel Opsporingsteam Milieudelicten Noordzee (JOMN). Voor meer algemene opsporingstaken zijn dit de regionale afdelingen van het KLPD of het Maritiem Politieteam (MPT) van de KLPD. Opsporingsonderzoeken worden verricht onder eindverantwoordelijkheid van een officier van Justitie.



7. Slotopmerkingen

Onder het aansprakelijkheidsverdrag rust een risico-aansprakelijkheid op de eigenaar van een olietankschip van meer dan 2000 ton, waarbij de schuldvraag in belangrijke mate terzijde is geschoven. (Aansprakelijk ook zonder fouten) Door dit verdragsysteem (CLC en Fonds-Vedrag) wordt aan de slachtoffers van een olieverontreiniging vergoeding verschaft op een snelle, gegarandeerde en adequate manier omdat deze verdragen de nationale regels in de diverse vlaggestaten omzeild.

Het Bureau Schaderegelingen van de Hoofddirectie van de Waterstaat is bereid in gevallen dat iemand aansprakelijk kan worden gesteld of de kosten bij een schadefonds kunnen worden ingediend en het Rijk zelf ook kosten voor oliebestrijding heeft gemaakt, andere gedupeerde overheidsinstanties van advies te dienen over:

- Het treffen van conservatoire maatregelen tegen het schip (beslag);
- Het afdwingen van zekerheidsstelling voor de geraamde kosten van oliebestrijding (bankgarantie);
- Het eventueel inschakelen van een geschikte advocaat;
- Het verhaal van de definitieve kosten.

Overigens dient te worden bedacht dat bij een eventuele gemeenschappelijk aan te spannen procedure de indiener van de schadeclaim zelf moet instaan voor de juistheid van de juridische grondslag van de vordering en de beweerde omvang van de schade. Eventuele kosten door Rijkswaterstaat gemaakt bij het inschakelen van deskundigen of een advocaat, alsmede de kosten verbonden aan de gerechtelijke procedure zullen, voor zover deze niet op de aansprakelijke partij kunnen worden verhaald, over de indieners van de vorderingen worden omgeslagen naar verhouding van de toegewezen schadevergoedingen.

Dossiervorming

Hieronder volgt een lijst van zaken die in een dossier opgenomen zouden moeten en zouden kunnen worden.

Wat moet een dossier in ieder geval bevatten?

1. Alle relevante stukken, waarbij 'relevant' zodanig moet worden opgevat dat uitsluitend stukken en/of aantekeningen waarvan overduidelijk is dat die geen enkele toegevoegde waarde (kunnen) hebben, niet in het dossier te hoeven worden opgenomen;
2. Een chronologische lijst van alle correspondentie en stukken die in het dossier zijn opgenomen;
3. Een samenvatting/overzicht van de feiten;
4. Een vermelding van de relevante verjaringstermijnen.

Wat kan een dossier nog meer bevatten en waar moet op worden gelet?

1. Indien er tekeningen in het dossier zitten met kleurarceringen, let er dan op dat deze ook op de kopie komen te staan;
2. Waar mogelijk foto's (laten) maken van de schade en foto's van wederpartij controleren op trucages en data;
3. Eventueel videomateriaal;
4. Schouwrapporten;
5. Aantekeningen van telefoongesprekken, met datum!;
6. Besprekingsverslagen.

Ten einde te kunnen aantonen dat de olie van de verontreiniging dezelfde is als de olie van het verdachte schip of olieplatform moeten zowel monsters van olie uit het schip c.q. olieplatform als van de verontreiniging worden genomen en geanalyseerd.

Het is aan te bevelen contramonsters te bewaren voor het geval de tegenpartij de olie eveneens wil onderzoeken. Naast oliemonsters kunnen andere bewijsmiddelen, zoals luchtfoto's, van belang zijn.

COLOFON

WOCB-wijzer deel 19: "Aansprakelijkheid en schade regelingen" is samengesteld door Dr. Ing. W. Koops in opdracht van de Werkgroep Olie- en ChemicaliënBestrijding bij ongevallen op het water (WOCB).

Datum: januari 2001
Begeleidingsgroep: Dhr. O. Dijkstra (vz project groep techniek),
Dhr. J.T.G.E. Kramer (vz WOCB) en
Dhr. G. van den Burg (secr. WOCB)
Distributie: WOCB (inlichtingen G. van den Burg)
Secretariaat WOCB: Postbus 3119,
2001 DC HAARLEM,
Tel: (023) 5301301,
Fax: (023) 5301302

Rechten Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vernenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de WOCB

