



Het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door bunkerolie

Het is genoegzaam bekend dat voor olieverontreiniging afkomstig van olietankschepen een uitgebreid internationaal aansprakelijkheidsregime bestaat, dat is neergelegd in het Aansprakelijkheidsverdrag van 1969 en het Fondsverdrag van 1971. Deze Verdragen werden gewijzigd door de Protocollen van 1992. De laatste jaren is het bewustzijn gegroeid dat het vrijkomen van bunkerolie van andere schepen dan olietankers eveneens aanzienlijke verontreiniging kan veroorzaken en dat het ontbreken van regelgeving hieromtrent een belangrijke lacune is in de internationale regelgeving. Om die reden heeft de IMO sinds 1995 gewerkt aan een "Draft International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage". Tijdens de diplomatieke conferentie die werd gehouden van 19 tot 23 maart 2001 in Londen, werd uiteindelijk het "Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door bunkerolie" (hierna genoemd: de Bunkerconventie) goedgekeurd. Hieronder wordt enige toelichting gegeven bij de bepalingen van het Verdrag en wordt het Verdrag vergeleken met het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992. Op de jurisdictionele bepalingen en de slotbepalingen van het Verdrag wordt binnen dit artikel niet verder ingegaan.

1. Toepassingsgebied van het Verdrag

Het Verdrag is van toepassing op (a) schade door verontreiniging veroorzaakt, op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van een Verdragsluitende Staat en binnen de exclusieve economische zone van een Verdragsluitende Staat, vastgesteld overeenkomstig het internationaal recht, of, indien een Verdragsluitende Staat een zodanige zone niet heeft vastgesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen waarvan de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten, en (b) preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of beperking van zodanige schade. De Bunkerconventie hanteert hiermee hetzelfde geografisch toepassingsgebied van het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992. Het enige criterium voor het geografisch toepassingsgebied is de plaats waar de schade zich voordoet. De vlaggestaat van de tanker, de nationaliteit of domicilie van de scheepseigenaar hebben hierbij geen belang. De plaats waar het incident, dat de verontreiniging deed ontstaan, zich heeft voorgedaan is evenmin van belang: enkel de plaats waar de verontreiniging zich manifesteert, wordt in aanmerking genomen. Zo is het Verdrag eveneens van toepassing indien het incident zich voordoet op volle zee, maar de verontreiniging zich heeft verspreid naar de territoriale zee (of naar de EEZ of equivalente zone) van een nabijgelegen Verdragstaat.

In tegenstelling tot het Aansprakelijkheidsverdrag is de Bunkerconventie echter van toepassing op alle schepen, zijnde alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen, van welk type ook. De bepalingen van het Verdrag zijn niet van toepassing op oorlogsschepen en andere schepen die het eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor de periode dat zij alleen worden gebruikt voor een andere dan een commerciële staatsdienst, behalve indien een Verdragstaat beslist het Verdrag toe te passen op zijn oorlogsschepen of de andere schepen die hierboven werden beschreven. De opstellers van het Verdrag hebben hiermee zeker het midden proberen te zoeken tussen de gebruikelijke uitsluiting van militaire vaartuigen uit maritieme verdragen en de vaststelling dat deze uitsluiting sterk bekritiseerbaar is, nu de kans op verontreiniging door bunkerolie afkomstig van een militair vaartuig, reëel is.

Het Verdrag is van toepassing op elke schade door verontreiniging, zijnde verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bevuilding ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van bunkerolie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag

plaatsvinden met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen. De kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen worden eveneens gedekt door het Verdrag. De preventieve maatregelen zijn alle redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van de verontreiniging die door een persoon zijn genomen na het incident, *id est* na het feit of na elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor schade door verontreiniging wordt veroorzaakt, of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt. Naar analogie van het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 worden de "pre-spill measures" dus eveneens vergoed, ongeacht het feit of daadwerkelijk verontreiniging is opgetreden.

De Bunkerconventie is enkel van toepassing ingeval van schade door verontreiniging door bunkerolie. Bunkeroliën zijn alle uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, met inbegrip van smeerolie, die worden gebruikt of zullen worden gebruikt voor de werking of de voortstuwing van het schip, en de residuen van dergelijke oliën.

Het Verdrag stipuleert echter uitdrukkelijk dat de Bunkerconventie géén toepassing zal vinden ingeval de schade door verontreiniging onder het toepassingsgebied van het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 valt, ongeacht het feit of op grond van de bepalingen van het Aansprakelijkheidsverdrag een vergoeding kan worden bekomen. De schade door verontreiniging door bunkerolie afkomstig van olietankers die onder het toepassingsgebied van het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 valt, zal dus in elk geval worden beheerst door dit laatste verdrag.

2. Aansprakelijkheid van de scheepseigenaar

De eigenaar van een schip op het tijdstip van het incident, of, zo het incident bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste incident, is aansprakelijk voor schade door verontreiniging veroorzaakt door bunkerolie aan boord of afkomstig van een schip. Het betreft met andere woorden opnieuw een risicoaansprakelijkheid die wordt gekanaliseerd naar de scheepseigenaar.

In de Bunkerconventie wordt hieraan echter toegevoegd dat, indien meer dan één persoon aansprakelijk is, de aansprakelijkheid hoofdelijk is. De betekenis van deze bepaling is hoogst twijfelachtig. Op het eerste gezicht, en met het Aansprakelijkheidsverdrag in het achterhoofd, kan voor de bestaansreden van deze bepaling worden gedacht aan de situatie waarbij meer dan één schip bij een zelfde incident betrokken is. In het Verdrag wordt echter uitdrukkelijk gestipuleerd dat, indien zich een incident voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan schade door verontreiniging is ontstaan, de eigenaren van alle betrokken schepen, en tenzij zij van hun aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk aansprakelijk zijn voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is. De oplossing van deze onduidelijkheid dient waarschijnlijk te worden gezocht in de - van het Aansprakelijkheidsverdrag afwijkende - definitie van "scheepseigenaar". Voor de toepassing van de Bunkerconventie wordt onder "scheepseigenaar" verstaan, "the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship". Onder "geregistreeerde eigenaar" wordt verstaan "de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgehad, de persoon of personen, die het schip in eigendom hebben. Indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en wordt geëxploiteerd door een maatschappij die in de Staat staat geregistreerd als de exploitant van het schip, betekent "geregistreeerde eigenaar" een zodanige maatschappij. Voor de definitie van "geregistreeerde eigenaar" wordt met andere woorden teruggegrepen naar de definitie van "eigenaar" onder het Aansprakelijkheidsverdrag, terwijl voor de "eigenaar van het schip" een nieuwe definitie wordt geïntroduceerd die een veelheid aan mogelijkheden

openlaat. Het kanaliseren van de aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie naar de "eigenaar van het schip" (en niet naar de "geregistreerde eigenaar") schept aldus grote interpretatieproblemen die geenszins of slechts in heel beperkte mate worden opgelost door de referentie aan de hoofdelijke aansprakelijkheid van deze. Het is mogelijk dat de opstellers van het Verdrag de intentie hebben gehad de ladingbelanghebbende of de personen die belast zijn met het commercieel of nautisch beheer van het schip te sensibiliseren. Door de gebrekkige uitwerking van de verdeling van de aansprakelijkheid en de grote rechtsonzekerheid die hiermee wordt geschapen, moet deze goedbedoelde poging echter fel worden bekritiseerd.

Tezelfdertijd voert het Verdrag een zekere bescherming voor de scheepseigenaar in: geen vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging kan tegen de scheepseigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met het Verdrag. De Bunkerconventie sluit echter niet - naar analogie van artikel III (4) van het Aansprakelijkheidsverdrag - uit dat een vordering wordt ingesteld tegen anderen dan de scheepseigenaar. Dit kan worden verklaard door de veel ruimere omschrijving van het begrip "scheepseigenaar". Het in de Bunkerconventie neergelegde aansprakelijkheidsregime laat tevens het recht van verhaal van de scheepseigenaar tegenover derden onverminderd. Het recht op schadevergoeding vervalt indien niet binnen drie jaar vanaf de datum waarop de schade is ontstaan een vordering tot vergoeding van de schade is ingesteld. In geen geval kan een vordering worden ingesteld nadat zes jaar zijn verstreken vanaf de datum waarop het incident dat de schade heeft veroorzaakt. Indien dit incident wordt gevormd door een opeenvolging van feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.

De Bunkerconventie ontnemt de scheepseigenaar (of de persoon of personen die hem een verzekering of andere financiële zekerheid hebben verschaft) evenmin van het recht om zijn aansprakelijkheid te beperken onder enig ander nationaal of internationaal regime. Er wordt in dat verband expliciet verwezen naar het LLMC-Verdrag van 1976. Het is echter niet mogelijk dat de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperkt op basis van de bepalingen van het Aansprakelijkheidsverdrag, aangezien schade door verontreiniging door bunkerolie uitgesloten is van het toepassingsgebied van dit laatste verdrag.

Naar analogie van het Aansprakelijkheidsverdrag kan de scheepseigenaar niet aansprakelijk worden gesteld indien hij kan bewijzen dat de schade door verontreiniging door bunkerolie a) het gevolg is van een oorlogsdaad, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, of b) geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden, met de bedoeling schade te veroorzaken, of c) geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie in de vervulling van die taak. Hij kan eveneens - geheel of gedeeltelijk - van zijn aansprakelijkheid worden ontheven indien hij bewijst dat de schade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon. Het gaat met andere woorden om dezelfde exoneratiegronden als die uit het Aansprakelijkheidsverdrag.

3. Verplichte aansprakelijkheidsverzekering

De geregistreerde eigenaar van een in een Verdragstaat geregistreerd schip dat groter is dan 1.000 GT is gehouden een aansprakelijkheidsverzekering of een andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een gelijkaardige financiële instelling afgegeven certificaat, te nemen tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging volgens dit Verdrag tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid onder een nationaal of internationaal aansprakelijkheidsbeperkingsregime,

maar in elk geval niet hoger dan de volgens het - gewijzigde - LLMC-Verdrag berekende bedragen.

Ten bewijze hiervan moet een certificaat worden afgegeven door de vlaggestaat van het schip (indien het een Verdragspartij betreft) of door enige andere Verdragstaat. Het certificaat moet aan boord van het schip worden gehouden en een afschrift ervan moet worden neergelegd bij de autoriteiten die het register houden waarin het schip staat geregistreerd. Indien het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Verdragstaat, zijn het de autoriteiten die het certificaat hebben verleend of gewaarmerkt, die gehouden zijn een afschrift ervan te bewaren. Het model dat dit certificaat moet aannemen, is neergelegd in de Bijlage bij het Verdrag. Op de modaliteiten van het certificaat en de controle op de geldigheid ervan wordt hier niet verder ingegaan.

De vordering tot vergoeding van schade mag rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of een andere persoon die de financiële zekerheid tot dekking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar stelt. Hier duikt opnieuw het probleem op van de veelzijdige invulling van het begrip "scheepseigenaar": kan de vordering tegen elk van de verzekeraars worden ingesteld, of slechts tegen één van hen? De tekst van de Bunkerconventie doet vermoeden dat de vordering tegen elk van hen kan worden ingesteld. De verweerder is in elk geval gerechtigd zich te beroepen op alle verweermiddelen (met uitzondering van de "bankruptcy or winding up" van de scheepseigenaar) die de scheepseigenaar zelf had kunnen inroepen. De verweerder is bijgevolg gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken op grond van de Bunkerconventie. In dit laatste geval kan de verweerder zijn aansprakelijkheid beperken tot het bedrag van de verzekering of de financiële zekerheid. De verweerder mag zich eveneens beroepen op de persoonlijke schuld of "wilful misconduct" van de scheepseigenaar, maar hij mag geen andere verweermiddelen inroepen die hij zou kunnen aanvoeren in een geding tegen de scheepseigenaar. De verweerder heeft in elk geval het recht de scheepseigenaar te betrekken in het geding.

Besluit

Uit bovenstaande blijkt duidelijk dat de opstellers van de Bunkerconventie zich in grote mate hebben geïnspireerd op het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag.

Door de invoering van de Bunkerconventie wordt aan de Staten de mogelijkheid geboden om bijna alle verontreiniging door olie afkomstig van schepen te vatten onder een internationaal aansprakelijkheidsregime. Voor olie als lading en bunkerolie afkomstig van al dan niet geladen olietankschepen voorziet het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 in een aansprakelijkheidsregime, terwijl voor bunkerolie afkomstig van andere schepen een beroep kan worden gedaan op de Bunkerconventie van 2001. De vraag kan worden opgeworpen of op korte termijn geen problemen zullen rijzen voor Staten die de Bunkerconventie wensen te ratificeren, maar nog het internationale aansprakelijkheidsregime van 1969/71 aanhangen, nu de Bunkerconventie uitsluitend verwijst naar het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992. Het is mogelijk dat de opstellers van de Bunkerconventie hebben gemeend dat dit in de praktijk weinig problemen zal opleveren, gezien de geleidelijke uitdoving van het oude regime. Het bestaan van de Bunkerconventie kan mogelijks een aanmoediging betekenen voor de toetreding tot het nieuwe regime, aangezien de Staten die de Protocollen van 1992 niet hebben geratificeerd, maar daarentegen de Bunkerconventie wensen te ratificeren, zullen worden geconfronteerd met een hiaat in hun regelgeving, namelijk een aansprakelijkheidsregime voor de verontreiniging door bunkerolie afkomstig van niet- geladen olietankschepen.

G. Gonsaeles

Maritiem Instituut - RUG