

Uitvoering van het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, met Bijlage (Trb. 1970, 196) alsmede regeling van die aansprakelijkheid in overeenstemming met dat Verdrag (Wet aansprakelijkheid olietankschepen)

MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

Algemeen

Wat de inhoud van het verdrag betreft moge in de eerste plaats worden verwezen naar de toelichting op het ontwerp van Rijkswet tot goedkeuring van het verdrag, dat gelijktijdig is ingediend.

Eind 1971 is – zoals ook in die toelichting is vermeld – nog een aanvullend verdrag tot stand gekomen, strekkende tot oprichting van een internationaal schadefonds tot vergoeding van verontreinigingsschade. Onlangs heeft internationaal overleg plaats gevonden over het ten aanzien van de beide verdragen te voeren beleid. De meeste van de bij dit overleg vertegenwoordigde staten richten hun streven er thans op, de beide verdragen tezelfder tijd in werking te doen treden. Wegens de samenhang van de verdragen is dit een begrijpelijk en logisch standpunt. Daar evenwel aan de oprichting van een internationaal schadefonds nog veel voorbereidend werk vooraf moet gaan, wordt ook de inwerkingtreding van het onderhavige verdrag hierdoor vertraagd. Deze vertraging is aanvaardbaar in het licht van de omstandigheid, dat de door het bedrijfsleven zelf in het leven geroepen regelingen, TOVALOP en CRISTAL (zie de toelichting op het ontwerp van Rijkswet tot goedkeuring), welke in zeer redelijke mate vergoeding van verontreinigingsschade waarborgen, voorlopig van kracht blijven, in afwachting van de inwerkingtreding van de verdragen.

Inmiddels zijn meer dan drie jaren verstreken sedert de totstandkoming van het verdrag van 1969 en bijna zes jaren sedert de ramp met de „Torrey Canyon”, welke de directe aanleiding was tot het verdrag. In die tijd hebben zich regelmatig voorvallen voorgedaan, waarbij schade door olie uit tankschepen is veroorzaakt en waarbij op min of meer uitgebreide schaal preventieve maatregelen geboden waren¹⁾. Gelet op de grote toevoer van olie naar Nederlandse havens, in het bijzonder Rotterdam, moet er mede rekening worden gehouden dat dergelijke voorvallen zich ook zullen voordoen bij de Nederlandse kust. Nog niet lang geleden is dit gebleken uit een incident dat plaats vond op 24 december 1971 en waarbij een volbeladen tanker van de mammoet-klasse, de Elisabeth Knudsen, was betrokken²⁾.

Het verdrag geeft de door schade door olie benadeelden een aanzienlijk sterkere positie dan het geldende recht. In het geval b.v. dat als gevolg van het evenvermelde incident de Elisabeth Knudsen ernstige schade zou hebben geleden en de uitstromende olie de Nederlandse kust en de ingang van de Nieuwe Waterweg zou hebben verontreinigd, zou – aannemende dat niet de Elisabeth Knudsen doch het andere schip, de Theogenitor, schuld draagt aan de aanvaring – toch verhaal mogelijk zijn geweest ook op het eerst vermelde schip in overeenstem-

ming met het verdrag, tot het dubbele van het bedrag waartoe volgens het geldende recht de eigenaar van een zeeschip zijn aansprakelijkheid mag beperken. Naar de mening van de Regering is het mitsdien van groot belang, dat het geldende recht wordt vervangen door de inhoud van het verdrag.

Op grond van het vorenstaande acht de Regering het wenselijk dat, ook al bestaat er onzekerheid ten aanzien van het tijdstip dat het onderhavige verdrag in werking zal treden, met voortvarendheid wordt voortgewerkt aan de wetgeving welke voor bekrachtiging van het verdrag is vereist. Het verdrag bevat merendeels bepalingen, welke naar haar inhoud een ieder kunnen verbinden en de tussenkomst van de wetgever zou, indien de inwerkingtreding van het verdrag zou worden afgewacht, beperkt kunnen blijven tot onderwerpen met betrekking tot de verzekeringsplicht, welke in de nationale sfeer uitvoering behoeven. Nu met die inwerkingtreding waarschijnlijk nog geruime tijd zal zijn gemoeid, acht de Regering, gelet op de urgentie welke bestaat ten aanzien van de door het verdrag in de rechtspositie van de benadeelden te brengen verbeteringen, het wenselijk dat de inhoud van het verdrag in een nationale wet wordt overgenomen en dat de regels betreffende de aansprakelijkheid zo spoedig mogelijk nadat het ontwerp tot wet zal zijn verheven, in werking treden. Op deze wijze wordt althans een begin gemaakt met de aanvaarding van het verdragsregime. De Regering volgt daarbij het voorbeeld van het Verenigd Koninkrijk, waar blijkens de Merchant Shipping (Oil pollution) Act 1971 (Commencement) Order 1971 de regels betreffende aansprakelijkheid uit de wet, waarbij de inhoud van het verdrag in de nationale wetgeving is overgenomen, met ingang van 9 september 1971 van kracht zijn geworden³⁾. Indertijd is met betrekking tot de internationale regeling inzake aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie eenzelfde gedragslijn gevolgd bij de totstandkoming van de Wet van 27 oktober 1965, *Stb.* 546. Men vergelijk ook het wetsontwerp 10 796 tot het geven van regelen inzake wettelijke aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen.

Het zou op zichzelf wenselijk zijn, dat tevens de regeling van de beperking van aansprakelijkheid, welke er toe strekt een in vergelijking met het geldende recht aanzienlijke verzwaring van de aansprakelijkheid tot stand te brengen, eveneens onafhankelijk van het verdrag in werking kon treden. Dit is voorshands evenwel niet mogelijk. In de eerste plaats is het bezwaarlijk dat Nederland als enige Noordzeestaat het verdragsregime ook in dit opzicht geheel zou effectueren. Dat zou Nederland in een geïsoleerde positie brengen, wat mede met het oog op de belangen van de Nederlandse havens niet wen-

¹⁾ Zo de aanvaring van de „Pacific Glory” en de „Allegro” in de Noordzee bij Engeland; het vergaan van de „Wafra” bij Zuid-Afrika; het vergaan van de „Arrow” bij Canada, de aanvaring tussen de „Arizona Standard” en de „Oregon Standard” in de Verenigde Staten, de „Neptune” in Japan, om maar enkele gevallen te noemen, die in de publiciteit zijn gekomen.

²⁾ Zie vragen van de heer Van Riel, *Aanhangsel Handelingen Eerste Kamer, Zitting 1971-1972, no. 105, blz. 217.*

³⁾ Ingevolge het in het Verenigd Koninkrijk geldend constitutioneel stelsel hebben internationale verdragen geen rechtstreeks bindende werking en moet de inhoud ervan in een nationale wet worden opgenomen. Bij de vermelde Order zijn nog niet de regels inzake beperking van aansprakelijkheid in werking getreden; op dit punt geldt dus nog het regime van het Brusselse Verdrag van 10 oktober 1957 nopens de beperking van aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen (laatstelijk *Trb.* 1968, 95), waarbij het Verenigd Koninkrijk partij is.

selijk is. Een complicatie vormt voorts het Brusselse Verdrag van 10 oktober 1957 (*Trb.* 1958, 46) nopens de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen, waarbij Nederland en een aantal andere Noordzeestaten partij zijn. Dit verdrag voorziet in een beperking van aansprakelijkheid tot een lager bedrag dan het verdrag van 1969, al kent het overigens, anders dan het verdrag van 1969, geen „plafond” van aansprakelijkheid. Nederland is ingevolge dit verdrag althans tegenover de andere verdragsstaten gehouden, de daarin genoemde aansprakelijkheidslimieten toe te passen. Eerst wanneer het verdrag van 1969 in werking zou zijn getreden zou dit, in de verhouding tussen Nederland en andere bij dit verdrag partij zijnde staten, het verdrag van 1957 opzij zetten.

Mitsdien blijft het effect van de onderhavige wet voorlopig beperkt tot de regels van aansprakelijkheid. Wel dient te worden bedacht, dat het thans krachtens het verdrag van 1957 geldende stelsel van beperking van aansprakelijkheid, omdat het geen plafond kent, wat betreft de grootste in de vaart zijnde tankschepen gunstiger kan zijn voor de benadeelden.

Wat de bepalingen inzake de verzekering betreft geldt eveneens, dat deze eerst in werking kunnen treden met de inwerkingtreding van het verdrag. In het algemeen mag wel worden aangenomen, dat scheepseigenaren zich eigener beweging tegen het risico zullen dekken, zodat een wettelijke regeling hier minder klemmt. Voorts is het duidelijk dat dit onderdeel van het verdrag slechts in nauwe internationale samenwerking tussen de verdragsstaten kan worden geëffectueerd. Deze samenwerking is geboden om te waarborgen dat althans op regionale schaal – het Noordzeegebied – gelijkgestemde voorwaarden worden geschapen. In verband hiermede neemt de Regering zich voor, zoveel mogelijk dit noodzakelijke internationale overleg te stimuleren.

Tot slot van deze overwegingen van algemene aard moet worden opgemerkt, dat de uitvoering van het verdrag wat betreft de verzekeringsbepalingen onvermijdelijk administratieve maatregelen met zich meebrengt van min of meer ingrijpende aard ten aanzien van eigenaars en exploitanten van tankschepen, zowel van schepen die in Nederland zijn teboek gesteld als die Nederlandse havens aandoen. Het ligt in de bedoeling van de ondergetekenden te zijner tijd, wanneer de datum van inwerkingtreding van het verdrag nadert, in overleg te treden met de belanghebbenden uit de scheepvaart en uit de olie-industrie, teneinde te bereiken dat er wat betreft de uitgifte van certificaten (c.q. bewijzen van financiële zekerheid) en de controle van de genoegzaamheid van de financiële zekerheid, een ook voor het bedrijfsleven zo doelmatig mogelijke procedure wordt gevolgd.

Artikelen

HOOFDSTUK I

Artikel 1

In het ontwerp worden dezelfde begrippen gebezigd als in het verdrag, en deze zijn in artikel 1 voor zover nodig – b.v. „persoon”, „eigenaar” – nog aangepast aan het Nederlandse recht. Toegevoegd is het begrip „ton” onder *j*, dat van belang is voor alle bepalingen waarin sprake is van een schip, geladen met meer dan 2000 ton olie (Hoofdstukken IV en V).

De omschrijving van „olie”, zoals die in het verdrag wordt gegeven onder *f* van artikel 1 is weinig scherp. „Bestendige olie” in het bijzonder is een vage omschrijving. Wel valt aan te nemen, dat schade vrijwel steeds zal worden veroorzaakt door de als voorbeelden in het verdrag genoemde soorten olie welke, met uitzondering van walvistraan, ook zijn genoemd in het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie (laatstelijk *Trb.* 1970, 109). In het ontwerp wordt derhalve uitgegaan van deze soorten olie, waarvan is aan te nemen dat zij zonder nadere aanduiding in de wet kunnen worden geïdentificeerd. Mocht in het belang van een goede uitvoering van de wet een omschrijving toch wenselijk blijken, dan kan deze worden gegeven bij de op artikel 29 rustende alge-

mene maatregel van bestuur. Voor zover andere bestendige oliën risico van schade door besmeuring scheppen, dienen zij steeds bij algemene maatregel van bestuur nader te worden omschreven. Zonodig zal coördinatie met andere bekrachtigende landen op dit punt dienen te worden bevorderd, opdat verschillen in uitwerking van het verdrag althans in eenzelfde regio worden vermeden.

Artikel 2

Zoals blijkt uit artikel 1 onder 1 van het verdrag (artikel 1 onder *c* van het wetsontwerp), is de regeling toepasselijk ten aanzien van schepen welke olie in bulk als lading vervoeren. Een redelijke interpretatie brengt naar de mening van de ondergetekenden mede, dat onder „vervoeren” ook is begrepen het met olie in bulk als lading op een laad- of losplaats of in een haven, of op een binnenwater liggen van een schip, wanneer dat geschiedt in verband met het vervoer. Teneinde twijfel hierover uit te sluiten, wordt deze ruime interpretatie in artikel 2 uitdrukkelijk neergelegd. De woorden „in verband met het vervoer” hebben tot gevolg, dat de wet niet toepasselijk is wanneer het gaat om opslag van olie in schepen.

Artikel 3

In dit artikel zijn opgenomen de artikelen III en IV van het verdrag. Evenals in de Engelse uitvoeringswet is geschied, worden ook zij die bij een voorval hulp aan het schip verlenen, evenals de in het verdrag genoemde „servants or agents of the owner” ingevolge het vierde lid gevrijwaard van aansprakelijkheid. Het is in het belang van de preventie van schade door verontreiniging, dat professionele bergers niet worden afgeschrikt door het risico, met schadevergoedingsacties te worden besprongen. De bescherming kan evenwel niet zover strekken dat zij ook bij opzet of grove schuld vrijuit gaan.

Ingevolge het verdrag wordt de aansprakelijkheid gelegd op de eigenaar van het schip. Dit is in overeenstemming met veel zeerechtstelsels, waar de scheepseigenaar de centrale figuur is. Een belangrijke rol heeft voorts gespeeld het pragmatische motief, dat de eigenaar steeds voor de benadeelde gemakkelijk is te vinden uit het scheepsregister. In het Nederlandse zeerecht wordt niet de scheepseigenaar, doch de reder centraal gesteld als aansprakelijke figuur, zie b.v. de artikelen 321 en 536 W. v. K. Deze aansprakelijkheid wordt door het wetsontwerp niet opgeheven. Dat betekent, dat ingeval de eigenaar niet tevens de reder is, de benadeelden en ook de eigenaar die de schade vergoedde, op grond van het gewone aansprakelijkheidsrecht een actie tegen de reder kunnen instellen. De eigenaar en de reder kunnen deze mogelijkheid van verhaal in hun onderlinge verhouding contractueel uitsluiten. Het zou te ver gaan, om naast de „servants and agents of the owner”, die door het verdrag tegen aansprakelijkheid uit wiken hoefde dan ook worden gevrijwaard en naast de hulpverleners, die het wetsontwerp in beginsel eenzelfde bescherming wil bieden op utiliteitsgronden, ook nog de reders deze bescherming te geven. De verdragsopstellers hebben – zie artikel III, vijfde lid, van het verdrag – de mogelijkheid van regres van de eigenaar uitdrukkelijk opengelaten. Afgezien daarvan zijn er omstandigheden denkbaar welke het voor een benadeelde van belang maken, de reder van het schip op grond van het gewone recht te kunnen aanspreken. Dit is b.v. het geval wanneer er sprake is van persoonlijke schuld van de reder en deze zich niet – zie artikel 740c W. v. K. – op beperking van zijn aansprakelijkheid kan beroepen, doch een tegen de eigenaar ingestelde actie onderhevig zou zijn aan de aansprakelijkheidsbeperking van het verdrag.

Het zesde lid kent uitdrukkelijk een recht van verhaal toe aan de eigenaar. Zou de vraag of de eigenaar zulk een recht toekomt worden opengelaten, dan ware twijfel mogelijk of volgens de algemene rechtsbeginselen zulk een verhaalsrecht toekomt aan de volgens de wet aansprakelijke eigenaar. Het verhaalsrecht is voor de eigenaar van belang in gevallen dat het voorval is te wijten aan onrechtmatig handelen van een derde, b.v. indien een tanker wordt aangevaren door een ander schip, dat schuld treft.

Artikel 4

Dit artikel regelt de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar overeenkomstig het verdrag. Om wetstechnische redenen is een aantal van de bepalingen van artikel V elders in het ontwerp verwerkt. Zo is lid 3 te vinden in het voorgestelde artikel 5, eerste lid. De bepaling van het vierde lid is opgenomen in het voorgestelde artikel 9, tweede lid. De leden 5 en 6 zijn verwerkt in artikel 6. Lid 7 vindt men in artikel 320h van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, dat krachtens het voorgestelde artikel 9, tweede lid, van overeenkomstige toepassing is. Lid 8 vindt men in het voorgestelde artikel 9, derde lid. Lid 11 is het voorgestelde artikel 7, vierde lid.

Men vergelijkte voorts artikel 740d Wetboek van Koophandel.

Zoals reeds hiervoor onder „Algemeen” is opgemerkt, zullen de regels van beperking van aansprakelijkheid voorshands niet in werking treden. Dat zal eerst mogelijk zijn tegelijk met de inwerkingtreding van het verdrag. Zolang blijven de op het Brusselse verdrag van 10 oktober 1957 rustende artikelen 740a-d van het Wetboek van Koophandel en de artikelen 320a-ij van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering toepasselijk.

Wat betreft de regeling van de problematiek welke het naast elkaar bestaan van evenvermeld verdrag en het onderhavige verdrag scheidt, moge worden verwezen naar artikel 28 en de daarbij gegeven toelichting.

Artikel 5

In dit artikel zijn lid 3 van artikel V en, voor zover nodig, artikel VI van het verdrag opgenomen. De vorming en verdeling van het fonds worden voorts beheerst door de artikelen 320a e.v. van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, welke ingevolge artikel 9, tweede lid, van het ontwerp van overeenkomstige toepassing zijn.

Het tweede lid betreft de rechtsgevolgen van de vorming van een fonds, zie artikel VI van het verdrag. De in het eerste lid onder (b) daarvan bedoelde opheffing van beslagen en zekerheidstellingen volgt uit de artikelen 320e en f W.v.B.Rv., welke toepasselijk zijn ingevolge het voorgestelde artikel 9, tweede lid. Het lijkt overbodig, nu het betreft een Nederlands gerecht, het vereiste „indien de schuldeiser toegang heeft tot de rechtbank die het fonds beheert” te herhalen. Wel moet het fonds werkelijk beschikbaar zijn.

Artikel 6

Dit artikel is een uitwerking van artikel V, vijfde en zesde lid, van het verdrag. Vgl. ook artikel 320j van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, toepasselijk ingevolge artikel 9, tweede lid. De gesubrogeerden kunnen dus rechten jegens het fonds doen gelden.

Artikel 7

Dit artikel is een uitwerking van artikel VII, achtste lid, van het verdrag, en van artikel V, elfde lid. Wegens de samenhang van deze bepalingen zijn zij in één artikel ondergebracht.

Ingevolge het vierde lid kan ook de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld voor de aansprakelijkheid van de eigenaar een fonds vormen. Aldus kan worden vermeden, dat de eigenaar eerst zelf het fonds moet storten en het bedrag dan later van de verzekeraar zou moeten terugontvangen. Voornamelijk is de bepaling van belang voor het geval dat de aanspraken direct tot de verzekeraar worden gericht. Kan de eigenaar zelf geen beroep doen op beperking van zijn aansprakelijkheid, dan is het redelijk dat zijn verzekeraar – wiens schuld immers niet in het spel kan zijn – dat wel kan, met dien verstande dan dat de rechtsgevolgen van de aansprakelijkheidsbeperking uitsluitend ten opzichte van de verzekeraar intreden. De rechten van de schuldeisers ten aanzien van de onbeperkt aansprakelijke eigenaar blijven onverlet.

De rechtsgevolgen van het vormen van een fonds zijn geregeld in artikel VI van het verdrag; er is geen verhaal meer mogelijk op andere vermogensbestanddelen van de schuldenaar

en eventuele beslagen of zekerheidstellingen worden opgeheven. Zie ook artikel 5, tweede lid, en de daarbij gegeven toelichting.

Artikel 8

Dit artikel regelt het verval van vorderingen in overeenstemming met het bepaalde in artikel VIII van het verdrag.

HOOFDSTUK III

Artikel 9

Ingevolge artikel IX van het verdrag komt aan de rechter van een verdragsstaat exclusieve rechtsmacht toe, wanneer schade door verontreiniging in de zin van het verdrag is te weeggebracht op het grondgebied van die staat of in de territoriale wateren, of wanneer maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van zulke schade aldaar of in een andere verdragsstaat. Iedere verdragsstaat moet er zorg voor dragen, dat zijn gerechten bevoegd zijn kennis te nemen van de vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade. Het is niet noodzakelijk om, teneinde aan deze verdragsbepalingen te voldoen, een speciale regel betreffende de bevoegdheid van de Nederlandse rechter om kennis te nemen van deze vorderingen, in het onderhavige wetsontwerp op te nemen. De regels inzake rechterlijke bevoegdheid van het gewone recht zijn toereikend. Indien de scheepseigenaar in Nederland is gevestigd, zal een vordering kunnen worden ingediend bij de rechter van diens woonplaats; indien de eigenaar buiten Nederland is gevestigd, zal ingevolge artikel 126, 3° W.v.B.Rv. de rechter van de woonplaats van de eiser bevoegd zijn. Ook is er bevoegdheid ingevolge artikel 5 onder 3 van het op 27 september 1968 te Brussel tussen de Lid-Staten van de E.E.G. tot stand gekomen verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke- en handelszaken (*Trb.* 1969, 101), indien het schadebrengende feit – het aanspoelen van olie – op Nederlands gebied plaats vindt.

De bepalingen van het verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid zijn veelal ontleend aan het Brusselse Verdrag van 10 oktober 1957, ter uitwerking waarvan o.m. de artikelen 320a e.v. Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zijn gegeven. Vergelijkte artikel 320j Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering met artikel V, vijfde lid, van het verdrag, artikel 320h met artikel V, zevende lid, en de artikelen 320e, eerste lid en f met artikel VI van het verdrag. Het ligt dus voor de hand om de artikelen 320a e.v. Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing te doen zijn. Ten aanzien van de verdeling van het fonds kent het verdrag slechts de bepaling van het vierde lid van artikel V, waarin, anders dan in het Verdrag van 1957, niet wordt onderscheiden naar schade aan personen en schade aan zaken. Mitsdien kan artikel 320r, tweede lid, Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering niet van overeenkomstige toepassing zijn; in de plaats daarvan treedt de regel van het tweede lid, tweede en derde volzin, van het ontworpen artikel.

Het derde lid stemt overeen met artikel V, achtste lid, van het verdrag, waarbij aan de scheepseigenaar een vordering wordt toegekend op het fonds voor de kosten van preventieve maatregelen welke hij zelf heeft getroffen.

Artikel 10

Dit artikel bevat een aanwijzing aan de rechter voor het geval dat als gevolg van eenzelfde voorval schade door verontreiniging zowel in Nederland als in een of meer andere verdragsstaten intreedt. Ingevolge artikel IX, eerste lid, van het verdrag, kan er dan in elk van deze staten een bevoegde rechter worden gevonden wat betreft de vaststelling van de aansprakelijkheid en de schade. De aangesproken scheepseigenaar (c.q. verzekeraar) behoeft volgens de regeling van het verdrag slechts één fonds te vormen in een van die staten om een beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid te kunnen doen,

niet alleen wat betreft de vorderingen welke in die staat tegen hem zijn ingesteld, maar ook wat betreft de in andere verdragsstaten terzake van hetzelfde voorval ingestelde vorderingen. De vorming van het fonds in één der verdragsstaten zal dus ook rechtsgevolgen hebben in de andere, met name de in artikel VI van het verdrag bedoelde rechtsgevolgen. Het ontwerp spreekt van „vorming van een fonds overeenkomstig artikel V van het Verdrag”, waarmee ook wordt bedoeld op de situatie, zoals b.v. in Engeland, dat de regels van het verdrag in de nationale wet zijn opgenomen.

Wanneer de eigenaar eenmaal in één der staten een fonds heeft gevormd, is de rechter van die staat bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds (artikel IX, lid 3 verdrag). Is het fonds in Nederland gevormd, dan zal de rechtbank rekening moeten houden met de claims welke in de andere verdragsstaten terzake van de aldaar gevallen schade zijn toegewezen. De rechterlijke beslissingen worden hier te lande erkend op grond van artikel X van het verdrag, dat voorziet in een eenvoudige regeling van de erkenning en tenuitvoerlegging daarvan. Ingevolge het voorgestelde tweede lid worden de exequaturprocedures ten aanzien van die buitenlandse beslissingen, waarop de artikelen 985 e.v. Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van toepassing zijn, geconcentreerd bij dezelfde rechtbank, waar het fonds is gevormd. Wordt het exequatur verleend, dan worden de bij die beslissingen toegewezen vorderingen voor wat betreft de verdeling geverifieerd als onbetwiste vorderingen. Zij dienen als zodanig te worden geplaatst op de in artikel 320q Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering bedoelde staat van verdeling.

HOOFDSTUK IV

Zoals reeds onder „Algemeen” is opgemerkt, zal de verplichte verzekering, welke is uitgewerkt in de artikelen van dit hoofdstuk, alsmede van de volgende hoofdstukken, eerst in werking kunnen treden tegelijkertijd met het verdrag.

Artikelen 11 en 12

Artikel 11 is een uitwerking van artikel VII, eerste en tiende lid, van het verdrag. Het betreft hier in Nederland teboek gestelde schepen, waar ter wereld zij ook voor de handelsvaart worden gebezigd. Dat deze schepen diensten onderhouden tussen niet bij het verdrag partij zijnde staten, en ook niet naar of van Nederlandse havens varen („cross trade”), is niet van invloed op de verplichting tot verzekering.

Er wordt gesproken van „uit de wet en uit het Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid” omdat ten aanzien van Nederlandse schepen in andere verdragsstaten de aansprakelijkheid uit het verdrag voortvloeit.

Artikel 12 is een uitwerking van artikel VII, elfde lid, van het verdrag. Ingevolge deze verdragsbepaling moet elke verdragsstaat er zorg voor dragen, dat in zijn nationale wetgeving wordt voorgeschreven dat verzekering of andere financiële zekerheid verplicht wordt „voor elke schip, waar ook teboek gesteld, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt bij of vertrekt van een buitengaats doch binnen zijn territoriale wateren gelegen laad- of losinstallatie, wanneer het schip daadwerkelijk meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert”. Deze verdragsbepaling ziet dus zowel op schepen uit verdragsstaten als op schepen uit niet-verdragsstaten. Uit artikel 11 vloeit voor in Nederland teboek gestelde schepen reeds voort dat zij, ook wanneer zij Nederlandse havens aanlopen of verlaten, overeenkomstig het verdrag verzekerd moeten zijn. De verplichting ten aanzien van schepen uit andere verdragsstaten dan Nederland volgt uit het verdrag zelf en de nationale wetten ter uitvoering van het verdrag in die andere verdragsstaten. Wel ziet de verbodsbepaling van artikel 24 ook op deze schepen en het leek daarom juist om deze schepen mede te begrijpen in het voorschrift van artikel 12. Artikel 27 maakt het niet naleven van het voorschrift van de artikelen 11 en 12 tot een economisch delict.

De „uit deze wet . . . voortvloeiende aansprakelijkheid”, ter dekking waarvan de scheepseigenaar zich moet verzekeren omvat, in verband met artikel 2, ook de aansprakelijkheid wanneer het schip in Nederland zich, in verband met het vervoer, bevindt op een laad- of losplaats, in een haven of op een binnenwater.

Zoals in de toelichting op het ontwerp van Rijkswet tot goedkeuring van het verdrag is medegedeeld, wensen Suriname en de Nederlandse Antillen in beginsel medegelding van het verdrag voor hun land. Aldaar teboek gestelde schepen zullen, wanneer deze medegelding is verkregen, dienen te worden beschouwd als schepen welke zijn teboek gesteld in een verdragsstaat. Zolang de medegelding nog niet is verkregen, zal artikel 12 ten aanzien van die schepen van toepassing zijn.

Artikel 13

Dit artikel bevat enkele eisen, waaraan de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid moet voldoen, wil de verplichting van de artikelen 11 en 12 behoorlijk zijn nageleefd. Het artikel is vooral van belang in verband met de afgifte door de administratie van certificaten en bewijzen van financiële zekerheid welke dienen om controle op de naleving van de wettelijke- en verdragsverplichtingen mogelijk te maken (artikelen 15-16).

De toepassing van het artikel is beperkt tot Nederlandse schepen en schepen uit niet-verdragsstaten. Ten aanzien van schepen uit verdragsstaten geldt, dat de voor die schepen door de staat van teboekstelling of vlaggestaat uitgegeven certificaten op grond van artikel VII, zevende lid, van het verdrag hier te lande worden erkend als hebbende dezelfde kracht als Nederlandse certificaten. Wanneer Suriname en de Nederlandse Antillen medegelding van het verdrag voor hun gebied hebben verkregen, geldt dit ook ten aanzien van door die landen uitgegeven certificaten. Zolang deze medegelding nog niet is verkregen, moeten deze landen worden beschouwd als niet-verdragsstaten en is artikel 13 van toepassing ten aanzien van schepen die aldaar zijn teboek gesteld.

Ingevolge het voorschrift onder *a* wordt bij de beoordeling van de vraag of de voorgestelde financiële zekerheid voldoende is, mede het oordeel van de Minister van Financiën ingewonnen, doch voor de beslissing op de aanvraag tot verkrijging van een certificaat blijft uitsluitend de Minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk. Meestal zal de financiële zekerheid worden gefourneerd door buiten Nederland gevestigde verzekeraars. In de praktijk van de uitvoering van het verdrag zal internationaal contact tussen de uitvoerende instanties wenselijk zijn en zal de wijze waarop de toetsing van de financiële zekerheid geschiedt in de verschillende verdragsstaten zoveel mogelijk dienen te worden gecoördineerd.

In verband met de mogelijkheid dat in staten beperkingen worden gesteld aan het overmaken van gelden naar het buitenland, wordt in de bepaling onder *b* voorts nog de eis gesteld, dat er zekerheid moet bestaan dat de gelden uit de verzekering of andere financiële zekerheid ook inderdaad in Nederland beschikbaar kunnen komen.

Ingevolge artikel VII, achtste lid, van het verdrag kunnen vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging rechtstreeks worden ingesteld tegen de verstrekker van financiële zekerheid. Deze regel geldt dus in de verdragslanden, doch het recht dat de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid beheerst, behoeft niet noodzakelijkerwijs dat van een verdragsstaat te zijn. Ook is het verdrag toepasselijk op schepen, afkomstig uit niet bij het verdrag partij zijnde staten. Het lijkt dus wenselijk, dat de wet, naast de bepalingen van artikel 7, nog de eis stelt, dat uit de overeenkomst tot financiële zekerheid steeds moet blijken dat de benadeelde zijn vordering rechtstreeks tegen de verstrekker van financiële zekerheid kan richten. Daartoe strekt het voorschrift onder *c*. Op deze wijze wordt de beste waarborg geschapen, dat de verdragsregel van directe aansprakelijkheid van de verstrekker van financiële zekerheid steeds recht wordt wedervaren.

Bij verzekering tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid dragen de verzekerden veelal een zgn. „eigen risico”.

Dit is ook het geval bij verzekering van schepen. Nu kan, zoals hiervoor reeds werd opgemerkt, ingevolge het verdrag de benadeelde de verzekeraar rechtstreeks aanspreken. Zou deze zich tegenover de benadeelde op het „eigen risico” van de verzekerde kunnen beroepen, dan zou de benadeelde de verzekerde voor dat gedeelte moeten aanspreken, met alle risico van dien. Dit is zeker niet de bedoeling van de verdragsopstellers geweest, die immers door de verplichte verzekering en de mogelijkheid van directe actie tegen de verzekeraar de positie van de benadeelde zo sterk mogelijk hebben willen maken. Dat dit beroep op het „eigen risico” van de verzekerde niet is toegelaten, moet ook worden afgeleid uit artikel VII, achtste lid, van het verdrag, waar de verweermiddelen van de rechtstreeks aangesproken verzekeraar limitatief worden opgesomd. Teneinde hier met het oog in het bijzonder op schepen uit niet-verdragsstaten elke twijfel uit te sluiten, wordt in de tweede volzin van het voorschrift onder *c* de eis gesteld, dat uit de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid ook zelf blijkt dat het beding van „eigen risico” slechts werkt tussen de partijen bij de overeenkomst. Vergelijk artikel 5, eerste lid, van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen.

De bepaling onder *d* is een uitwerking van artikel VII, vijfde lid, van het verdrag. Deze regeling strekt ertoe te bevorderen dat de financiële zekerheid steeds in stand blijft totdat een nieuw certificaat of bewijs van financiële zekerheid is afgegeven. Wanneer om de een of andere reden de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid gedurende de looptijd van het certificaat of bewijs van financiële zekerheid zou worden geschorst, zou komen te vervallen of wordt gewijzigd, dan moet de eigenaar daarvan onverwijld mededeling doen ingevolge het voorgestelde artikel 18, eerste lid. De financiële zekerheid moet evenwel in stand blijven tot dat het certificaat of bewijs van financiële zekerheid kan zijn vervangen. Een soortgelijke bepaling is te vinden in artikel 16, eerste lid, onder *a* van het Verdrag betreffende schade aan derden op het aardoppervlak toegebracht door buitenlandse luchtvaartuigen (*Trb.* 1969, 82), zij het dat de termijn daar, in verband met de aard van het vervoermiddel, korter is.

Artikel 14

Dit artikel komt overeen met artikel VII, negende lid, van het verdrag.

Artikel 15

Dit artikel behandelt de afgifte van certificaten als bedoeld in artikel VII, tweede lid, van het verdrag welke worden uitgegeven ten bewijze van naleving van de door het verdrag voorgeschreven verzekeringsplicht, aan eigenaars van in Nederland teboek gestelde schepen. Er moge nog op worden gewezen, dat de afgifte van het certificaat door de administratie voor de Nederlandse Staat geen andere aansprakelijkheid met zich mede kan brengen dan die volgens algemene regels van internationaal recht; de Staat wordt daardoor dus niet tot een garant voor de toereikendheid en degelijkheid van de gestelde zekerheid. Dit neemt niet weg dat bij de beoordeling van het verzoek een zo zorgvuldig mogelijke toetsing van de voorgestelde financiële zekerheid zal moeten geschieden. Een enkele bepaling betreffende de voorwaarden waaraan de financiële zekerheid moet voldoen is in het verdrag zelf te vinden, namelijk in artikel VII, vijfde lid. Voor het overige is de staat die het certificaat afgeeft bevoegd voorwaarden betreffende afgifte en de geldigheid van het certificaat vast te stellen (artikel VII, zesde lid, verdrag). Zie hiervoor artikel 13 van het ontwerp.

Artikel 16

Zoals reeds bij artikel 12 werd vermeld, moet elke verdragsstaat ingevolge artikel VII, elfde lid, van het verdrag er zorg voor dragen dat in zijn nationale wetgeving wordt voorgeschreven, dat verzekering of andere financiële zekerheid tot de in het verdrag voorgeschreven hoogte „verplicht is voor elk

schip, waar ook teboek gesteld, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat wanneer dat schip daadwerkelijk meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert”. Ter uitwerking hiervan geeft artikel 16 een regeling voor afgifte van certificaten voor schepen welke teboek gesteld zijn in of de vlag voeren van niet-verdragsstaten. Om verwarring met de op artikel VII van het verdrag berustende certificaten te voorkomen, wordt gesproken van „bewijs van financiële zekerheid”. Overigens kan de regeling voor de afgifte van deze bewijzen in grote trekken gelijk zijn aan die voor afgifte van certificaten. Het bewijs van financiële zekerheid dient uitsluitend om het schip de toegang tot Nederland mogelijk te maken, zie artikel 24, en kan dus voor een beperkte tijdsduur worden afgegeven. Het bewijs heeft uit de aard der zaak geen gelding in andere landen, ook niet in andere verdragsstaten. Wel is denkbaar dat met andere verdragsstaten afspraken worden getroffen, dat door deze uitgegeven bewijzen van financiële zekerheid ook hier te lande als zodanig worden erkend en wederkerig, een Nederlands bewijs in die andere staten geldig is.

De voorwaarden voor de afgifte van het bewijs van financiële zekerheid zullen althans regionaal zoveel mogelijk gelijk dienen te zijn. Het daartoe noodzakelijke internationale overleg zal zonedig door de Regering worden bevorderd. De delegatie aan de besluitwetgever (artikel 29) biedt ruimte om eventueel in internationaal verband te bepalen nadere voorwaarden in wettelijke voorschriften vast te leggen.

Voor in Suriname en de Nederlandse Antillen teboek gestelde schepen zal, zolang voor die landen het verdrag nog niet geldt, moeten worden aangenomen dat zij in een niet-verdragsstaat zijn teboek gesteld en voor deze schepen zal dus een bewijs van financiële zekerheid moeten worden verzocht.

Artikel 17

De weigering een certificaat of bewijs van financiële zekerheid af te geven is te beschouwen als een beschikking waartegen beroep openstaat op grond van de Wet Beroep Administratieve Beschikkingen.

Artikel 18

Teneinde controle op de geldigheid van de certificaten en bewijzen van financiële zekerheid mogelijk te maken, schrijft het voorgestelde artikel 18, eerste lid, een meldingsplicht voor in geval van het ongeldig worden, de schorsing of de voortijdige beëindiging van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid, of van wijzigingen die zich gedurende de looptijd van het certificaat of bewijs van financiële zekerheid voordoen in de gegevens waarop het is afgegeven. Ingevolge artikel VII, vijfde lid, van het verdrag moeten deze wijzigingen met betrekking tot een certificaat worden gemeld aan „de autoriteiten die het register houden waarin het schip staat teboek gesteld”. Het tweede lid bevat een daartoe strekkend voorschrift. Wanneer de wijzigingen van dien aard zijn, dat het certificaat of bewijs van financiële zekerheid niet meer beantwoordt aan de eisen die daaraan door het verdrag en de wet worden gesteld, wordt het ingetrokken (artikel 19, eerste lid). Mocht de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid tussentijds komen te vervallen, dan moet daarvan mededeling worden gedaan en bovendien moet de eigenaar het certificaat of bewijs van financiële zekerheid zo spoedig mogelijk inleveren, opdat het kan worden vervangen door een nieuw. De financiële zekerheid blijft evenwel in stand – zie artikel 13 onder *d* – tot de dag van inlevering. Teneinde te voorkomen dat ongeldig geworden documenten in omloop blijven, is een inleveringsverplichting voorgeschreven ten aanzien van certificaten en bewijzen van financiële zekerheid waaraan de overeenkomst is ontvallen of waarvan de looptijd is verstreken (artikel 20, eerste lid). De sanctie op al deze verplichtingen is neergelegd in artikel 27, dat overtreding ervan tot een economisch delict stempelt.

Artikel 19

Ingevolge het voorgestelde artikel 19, eerste lid, kan het certificaat of bewijs van financiële zekerheid worden ingetrokken wanneer het niet meer beantwoordt aan de bij of krachtens de wet gestelde eisen, doordat tussentijds op essentiële punten wijzigingen zijn opgetreden in de gegevens waarop het was afgegeven. In het bijzonder is dit het geval wanneer de overeenkomst tot financiële zekerheid vóór het einde van de periode waarvoor het certificaat of bewijs van financiële zekerheid is afgegeven zou vervallen of worden geschorst (artikel 18, eerste lid). Voorts kan de intrekking geschieden wanneer er „goede gronden” zijn voor twijfel aan het voldoende zijn van de zekerheid. Ingeval van een dreigend faillissement van de verstrekker van financiële zekerheid is dus intrekking van het certificaat mogelijk. Intrekking is tenslotte ook nog mogelijk wanneer blijkt, dat de in het buitenland gevestigde verstrekker van financiële zekerheid geen gelden naar Nederland kan overmaken.

Evenals een weigering tot afgifte van een certificaat of bewijs van financiële zekerheid is een beschikking tot intrekking te beschouwen als een beschikking waartegen beroep openstaat op grond van de Wet Beroep Administratieve Beschikkingen.

De eigenaar is verplicht het certificaat na intrekking in te leveren (artikel 20, tweede lid). Deze verplichting is gesanctioneerd in artikel 27, dat overtreding maakt tot een economisch delict.

Artikel 21

Ingevolge artikel VII, vierde lid, van het verdrag moet een afschrift van het certificaat worden nedergelegd bij de „autoriteiten die het register houden waarin het schip is teboek gesteld”. Het onderhavige artikel geeft uitvoering aan dit voorschrift. Ingevolge artikel VII, vijfde lid, moet aan dezelfde autoriteiten mededeling worden gedaan van het tussentijds vervallen of geschorst worden van de financiële zekerheid. Deze mededelingsplicht is opgenomen in artikel 18, tweede lid.

HOOFDSTUK V

Deze artikelen moeten het toezicht op de naleving van het verdrag en de in het wetsontwerp gestelde voorschriften verzekeren. Voor zover aan een strafsancie behoefte bestaat, is die gesteld bij artikel 27 van het wetsontwerp, waarbij artikel 1 van de Wet op de economische delicten wordt aangevuld.

Artikel 22

Dit artikel behelst de verplichting tot het aan boord hebben en desgevraagd vertonen van een certificaat voor in Nederland teboek gestelde schepen. Deze verplichting geldt steeds wanneer het schip, waar ter wereld ook, meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert. Het artikel geeft uitvoering aan de eerste zinsnede van artikel VII, vierde lid, van het verdrag. Het is duidelijk, dat in zoverre het schip buiten Nederland wordt gebruikt in de vaart op niet-verdragsstaten, de praktische mogelijkheden tot controle en toepassing van sancties beperkt zijn.

Artikel 23

Dit artikel heeft in het bijzonder betrekking op buiten Nederland teboek gestelde schepen, hetzij dat deze schepen zijn teboek gesteld in een verdragsstaat, hetzij in een niet-verdragsstaat. De verplichting ten aanzien van in Nederland teboek gestelde schepen, omschreven in artikel 22, geldt uit de aard der zaak ook wanneer deze schepen een Nederlandse haven aandoen of verlaten of zich op een Nederlands binnenwater bevinden.

Artikel 24

Ingevolge artikel VII, elfde lid, van het verdrag moet elke verdragsluitende staat er voor zorg dragen, dat in zijn nationale wetgeving wordt voorgeschreven dat verzekering of andere financiële zekerheid tot de in het eerste lid van dat artikel

genoemde omvang verplicht is voor *elk schip, waar ook teboek gesteld*, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt bij of vertrekt van een buitengaats gelegen laad- of losinstallatie, wanneer het schip daadwerkelijk meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert. Deze verplichting is neergelegd in de artikelen 11 en 12.

De woorden „of, in verband met het vervoer, aldaar of op een binnenwater in Nederland te doen verblijven, of een zodanig water te doen bevaren” bedoelen niet alleen buiten twijfel te stellen dat het verbod geldt voor de situaties waarop artikel 2 ziet, doch ook voor het denkbare geval dat een schip zich door de Nederlandse binnenwateren begeeft naar een buiten Nederland gelegen bestemming.

In artikel 24 wordt verder uitvoering gegeven aan de verplichting tot het sanctioneren in de nationale wetgeving van de door het verdrag voorgeschreven verzekering. Het verbod van het eerste lid richt zich mitsdien, behalve tot in Nederland of andere verdragsstaten teboek gestelde schepen (daaronder begrepen schepen die de vlag van een zodanige staat voeren), ook tot schepen uit niet-verdragsstaten; ten aanzien van de eerste zal een certificaat, ten aanzien van de laatste zal een bewijs van financiële zekerheid moeten zijn afgegeven. De sanctie is van toepassing, wanneer geen certificaat of bewijs van financiële zekerheid is afgegeven ten aanzien van het schip. Of een certificaat is afgegeven, zal in verdragsstaten zonodig kunnen worden geverifieerd bij de instantie die met de uitgifte van de certificaten is belast of bij het scheepsregister, waar ingevolge artikel VII, vierde lid, van het verdrag een copie van het certificaat moet zijn gedeponneerd. Wanneer wel een certificaat of bewijs van financiële zekerheid is afgegeven, doch dit niet aan boord aanwezig is, is artikel 22 of artikel 23 en niet het onderhavige artikel van toepassing.

Het handhaven van het verbod met de sterke arm zal om praktische redenen slechts mogelijk zijn ten aanzien van schepen die de havens willen verlaten.

Er zijn gevallen denkbaar waarin de onverkorte handhaving van het verbod onwenselijk is. Zo kan ingeval van een aanvaring waarbij schade is ontstaan aan een geladen tanker het juist zeer in het belang van een doelmatige bestrijding van de verontreiniging zijn dat het schip de haven wordt ingesleept. Hoewel in dergelijke gevallen het opportunititeitsbeginsel uitkomst kan brengen, verdient het aanbeveling voor deze gevallen in de wet een mogelijkheid van ontheffing te openen. Het tweede lid voorziet daarin.

Artikel 25

Wanneer een schip een Nederlandse haven binnenloopt of wil verlaten, terwijl voor dat schip geen certificaat of bewijs van financiële zekerheid zoals door verdrag en wetsontwerp voorgeschreven, blijkt te zijn afgegeven, zal de tenuitvoerlegging van een terzake van overtreding van artikel 24 van het wetsontwerp gewezen strafvonnis op moeilijkheden kunnen stuiten. Doorgaans zal er enige tijd verlopen voordat in de zaak een onherroepelijk eindvonnis is gewezen; in die tussentijd zal het schip meestal Nederland reeds hebben verlaten. Verhaal van een opgelegde geldboete zal dan echter niet kunnen plaatsvinden indien geen goederen of andere aan de veroordeelde toebehorende vermogensbestanddelen binnen de Nederlandse rechtssfeer aanwezig zijn. Dit geval zal zich kunnen voordoen wanneer de eigenaar van het schip geen hechte zakelijke banden met Nederland onderhoudt, waardoor aan hem toebehorende schepen slechts bij hoge uitzondering Nederland aandoen.

Strafrechtelijke inbeslagneming van het schip in afwachting van het vonnis is bezwaarlijk mogelijk en zou ook hoogst onpraktisch zijn.

Om te voorkomen dat men zich aan zijn gerechte straf zou kunnen onttrekken, is daarom in artikel 25 van het wetsontwerp bepaald dat de voorzitter van de rechtbank waarvoor de strafzaak is of zal worden vervolgd op vordering van de officier van justitie, indien het vermoeden van overtreding van artikel 24 aanwezig is, aan de kapitein bevel kan geven dat het schip Nederland niet zal mogen verlaten vóórdat op een

bij het bevel aan te wijzen plaats – b.v. een ontvangkantoor van de Directe Belastingen of een bankinstelling – een geldsom is gestort waarop een eventueel in die strafzaak op te leggen geldboete zal kunnen worden verhaald. Het bevel wordt aan de kapitein, die tevoren indien mogelijk is gehoord, betekend en is dadelijk uitvoerbaar. Het zal zonedig met de sterke arm kunnen worden gehandhaafd, dat wil zeggen, dat het schip „aan de ketting” zal kunnen worden gelegd zolang de in het bevel bepaalde geldsom niet is gestort.

Van het bevel of de beschikking tot afwijzing van de vordering zal op voet van het bepaalde in artikel 25, derde lid, beroep ingesteld kunnen worden bij het gerechtshof.

De voorgestelde regeling kan tot zekere hoogte vergeleken worden met die inzake de voorlopige maatregelen die in Titel IV van de Wet op de economische delicten is opgenomen. Ook bij die laatste regeling kunnen aan de verdachte bevelen worden gegeven die vooruitlopen op de definitieve berechting van de strafzaak. Een verschil is, dat sommige van de voorlopige maatregelen waarvan in de Wet op de economische delicten sprake is, ook door de officier van justitie gegeven kunnen worden, terwijl het in artikel 25 van het wetsontwerp bedoelde bevel altijd van een gerecht afkomstig moet zijn. Gezien het spoedeisend karakter van de vordering is echter bepaald dat in eerste aanleg de president van de rechtbank beslist. In dit opzicht is er dus een gelijkenis met het leggen van conservatoir beslag op schepen, dat eveneens krachtens een bevelschrift van de president van de rechtbank plaatsvindt (zie artikel 727 e.v. W.v.B. Rv.).

De gestorte geldsom wordt ingevolge het bepaalde in artikel 25, vierde lid, wederom ter beschikking van de rechtshabende gesteld zodra het vonnis onherroepelijk is geworden, met dien verstande dat een bij dat vonnis opgelegde geldboete op die som in mindering wordt gebracht. Tot dat tijdstip van teruggave en te rekenen vanaf de dag dat de geldsom is gestort zal aan de eigenaar rente worden vergoed. Het percentage van die rente zal bij algemene maatregel van bestuur worden vastgesteld (artikel 29) en zoveel mogelijk overeenkomen met de (bank)rente op de vrije geldmarkt in Nederland. Het zou immers niet juist zijn om zolang nog geen onherroepelijk eindvonnis is uitgesproken de verdachte door derving van interessen te duperen. Het onbillijke van een dergelijke rentederving springt vooral in het oog wanneer uiteindelijk geen veroordeling zou volgen of de opgelegde geldboete aanmerkelijk lager zou liggen dan de gestorte som.

Artikel 26

Artikel 26 bevat een bevoegdheid van de administratie tot het treffen van maatregelen ten aanzien van het schip dat in overtreding van artikel 24 zich heeft begeven op een Nederlands binnenwater of een Nederlandse haven is aangelopen. Zoals artikel 2 uitdrukkelijk bepaalt, is de wet ook van toepassing op schepen welke in verband met het vervoer met een lading van meer dan 2000 ton olie in een laad- of losplaats, op een binnenwater of in een haven liggen. Teneinde te verzekeren, dat het schip in elk geval gedurende die tijd aan de voorschriften der wet voldoet, wordt de eigenaar verplicht om deze voorschriften – i.c. artikelen 11 en 12 – alsnog na te leven. Zonedig kan van overheidswege een verzekering worden afgesloten ten laste van de eigenaar van het schip. In dit geval is het de kapitein verboden zijn schip te doen vertrekken voordat de kosten van de overeenkomst zijn vergoed of daarvoor zekerheid is gesteld. Zonedig zal met de sterke arm dit verbod gehandhaafd kunnen worden.

Artikel 27

Handelen of nalaten in strijd met de bij het wetsontwerp gestelde voorschriften of verplichtingen die een strafsanctie behoeven (het niet-nakomen van de verzekeringsplicht, het niet kunnen tonen van het vereiste certificaat enz.), zal ingevolge het bepaalde in artikel 27 van het wetsontwerp, waarbij artikel 1 van de Wet op de economische delicten wordt aange-

vuld, een economisch delict opleveren, en wel een economisch delict als bedoeld in artikel 1 onder 4° van die wet. Dit houdt o.a. in dat ook de rechtspersoon die eigenaar is van het schip zal kunnen worden vervolgd en gestraft, terwijl tevens de daarvoor in aanmerking komende bijkomende straffen en maatregelen als bedoeld in de artikelen 7 en 8 van de Wet op de economische delicten zullen kunnen worden opgelegd (b.v. het opleggen van de verplichting tot storting van een waarborgsom, de ontneming van het geschatte voordeel).

Het is duidelijk dat een strafbedreiging vanuit een oogpunt van preventie tegen tankschepen, met wier exploitatie grote geldsommen zijn gemoeid, alleen voldoende effect zal hebben, wanneer overtredingen zonedig met een zware geldboete zullen kunnen worden gestraft. In dit verband zou de vraag kunnen rijzen of het bedrag van f 10 000 dat in artikel 6, eerste lid, onder 4°, van de Wet op de economische delicten als maximum geldboete voor de hier bedoelde categorie economische delicten wordt bedreigd niet te laag is. De ondergetekenden zouden er echter op willen wijzen dat in voorkomende gevallen het maximum van de geldboete zal kunnen worden verhoogd met toepassing van artikel 6, eerste lid, slotzin, Wet op de economische delicten, namelijk tot het viervoud van de waarde der zaken, waarmede of met betrekking tot welke het economisch delict is begaan (dit zou in theorie dus het viervoud van de waarde van de tanker of de lading kunnen zijn). Uit de plaatsing van het wetsontwerp in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten, mag dus niet worden afgeleid dat de op te leggen boeten of te stellen transactiebedragen, wanneer daarvoor naar het oordeel van rechter of openbaar ministerie aanleiding lijkt te bestaan, het bedrag van f 10 000 niet te boven zouden mogen gaan. Bij het geven van het in artikel 25 bedoelde bevel zal met deze algemene mogelijkheid tot verhoging van de boetemaxima rekening kunnen worden gehouden.

Artikel 28

In de inleidende beschouwingen onder „Algemeen” werd reeds gewezen op de gecompliceerde situatie die is ontstaan, doordat het verdrag van 1969 voor aansprakelijkheid wegens schade door verontreiniging door olie een eigen, speciale regeling van beperking van aansprakelijkheid bevat, die afwijkt van de door het verdrag van 1957 gegeven algemene regeling. Tussen staten, die bij het verdrag van 1957 partij zijn gaat, wanneer zij tevens partij zijn bij het verdrag van 1969, het laatstvermelde verdrag vóór. In de verhouding tussen staten, die beide bij het verdrag van 1957 partij zijn doch waarvan slechts één tevens partij is bij het verdrag van 1969, gaat het verdrag van 1957 voor. Daar er geen zekerheid bestaat, dat alle staten, die partij zijn of worden bij het verdrag van 1957 tevens partij zullen worden bij het verdrag van 1969 en eveneens onzeker is of het verdrag van 1957 vóór de inwerking-treding van het verdrag van 1969 zodanig kan worden gewijzigd, dat er tussen beide verdragen geen conflict meer bestaat, dient de wet een regeling te geven. Ingevolge deze regeling geldt voor schepen welke onder het regime van het verdrag van 1957 vallen, de beperking van aansprakelijkheid van dat verdrag, welke is neergelegd in artikel 740d Wetboek van Koophandel. Het kan daarom ook niet worden verlangd, dat deze schepen tot hogere bedragen verzekerd zijn. Er zij evenwel aan herinnerd, dat het verdrag van 1957 geen bovenste aansprakelijkheidsgrens kent, en dat dus voor de grootste momenteel in de vaart zijnde tankers de limiet ingevolge het verdrag van 1957 hoger kan liggen dan bij toepassing van het verdrag van 1969 het geval zou zijn. Wanneer schepen, ook al zouden zij vallen onder het regime van het verdrag van 1957, toch verzekerd zouden zijn tot de limiet van artikel V van het verdrag van 1969 en artikel 4 van de wet, kan er uit de aard der zaak geen sprake zijn van onvoldoende dekking wat betreft de toepassing van het verdrag en de wet, ook al is er ingevolge het verdrag van 1957 een hogere aansprakelijkheidsgrens.

Welke schepen kunnen voor de toepassing van de onder-

havige wet geacht worden te vallen onder het regime van het verdrag van 1957? Uit artikel 7, eerste lid, van dat verdrag blijkt, dat dit toepasselijk is „wanneer de scheepseigenaar, of enig ander persoon die dezelfde rechten heeft, zijn aansprakelijkheid beperkt of tracht te beperken voor de rechter van een der verdragsluitende staten of wanneer hij op het grondgebied van een dezer staten de vrijgave van een schip of enig ander goed, waarop beslag is gelegd, of de opheffing van een borgstelling of andere zekerheid tracht te bewerkstelligen”. Dit criterium kan, althans wat betreft de toepassing van de bepalingen betreffende verplichte verzekering, weinig hulp bieden bij de beantwoording van de gestelde vraag. Het is immers eerst toepasbaar, wanneer er voor de scheepseigenaar aanleiding is, zich op het verdrag te beroepen. Uit het tweede lid van artikel 7 kan evenwel worden afgeleid, aan welke personen het verdrag in ieder geval het voorrecht van beroep op beperking van aansprakelijkheid toekent. Deze personen zijn staten, welke partij zijn bij het verdrag, eigenaars van schepen die de vlag voeren van een zodanige staat en eigenaars van schepen welke in een zodanige staat hun gewone verblijfplaats of hoofdzetel van hun bedrijf hebben. Ingevolge het voorgestelde artikel gelden ten aanzien van schepen welke aan deze personen toebehoren (voor zover deze schepen niet zijn teboek gesteld in, of de vlag voeren van een staat welke partij is bij het verdrag van 1969) de in het verdrag van 1969 en in artikel 4 van de wet vermelde aansprakelijkheidsgrenzen niet, doch uitsluitend de uit het verdrag van 1957 en artikel 740d W.v.K. volgende aansprakelijkheidsbeperking. Van hen wordt slechts verlangd een verzekering of andere financiële zekerheid te onderhouden tot de grens van laatstbedoelde aansprakelijkheidsbeperking met inachtneming evenwel van de aan het verdrag van 1969 ontleende bovengrens.

Artikel 29

De uitvoering en toepassing van het internationaal stelsel van verplichte verzekering van tankschepen tegen het risico

van wettelijke aansprakelijkheid ingevolge het verdrag zal zoveel mogelijk in overleg tussen de verdragsstaten dienen te worden geregeld. Het is te verwachten, dat zich in dat overleg regels betreffende die toepassing en uitvoering zullen ontwikkelen. Mede in verband daarmee voorziet het ontwerp in de bevoegdheid van de besluitwetgever tot het stellen van nadere regels betreffende in de wet geregelde onderwerpen.

Artikel 30

Ingevolge dit artikel wordt, wat de inwerkingtreding van de wet betreft, onderscheid gemaakt tussen de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid enerzijds en die betreffende de beperking van aansprakelijkheid, de verplichte verzekering en de sancties daarop anderzijds. De bepalingen inzake de aansprakelijkheid treden onafhankelijk van het verdrag op de gebruikelijke termijn in werking nadat de wet in het Staatsblad zal zijn opgenomen. De andere onderdelen van de wet zullen eerst in werking kunnen treden tegelijk met de inwerkingtreding van het verdrag zelf. Deze inwerkingtreding zal, zoals hiervoor en in de toelichting op het ontwerp van Rijkswet tot goedkeuring van het verdrag bij de artikelen XIII–XXI is uiteengezet, in overleg tussen de betrokken staten dienen te worden geregeld.

De Minister van Justitie,
VAN AGT.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
R. J. H. KRUISINGA.

De Staatssecretaris van Financiën,
VAN DER STEE.