

*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)

## VOORLOPIG VERSLAG

Nr. 4

De bijzondere commissie, die belast is met het voorbereidend onderzoek van nevenstaand ontwerp van wet, brengt over haar voorlopige bevindingen als volgt verslag uit.

Verschillende leden wijzen erop dat de betekenis van het onderhavige verdrag in werkelijkheid maar bijzonder gering is, gezien het feit dat het in geen enkel opzicht preventieve maatregelen mogelijk maakt. Het wordt dus aan de olieconcerns overgelaten te besluiten of het nemen van veiligheidsmaatregelen kostbaarder is dan de schade die op grond van het verdrag zou moeten worden uitgekeerd.

In de memorie van toelichting wordt gesteld dat het nog aanzienlijke tijd kan duren voor het verdrag in werking zal treden. Niettemin wenst de Regering niet over te gaan tot verzwarening van de volgens het nu geldende recht bestaande aansprakelijkheid. De Regering beargumenteert dit met de verklaring: „Dat zou Nederland in een geïsoleerde positie brengen, wat mede met het oog op de belangen van de Nederlandse havens niet wenselijk is”.

De hier aan het woord zijnde leden zijn van mening dat niet het gedrag van de regeringen van andere staten – waarbij zij aangetekend dat de meeste aangesloten Noordzeestaten lid van de EEG zijn – een belemmering mag vormen voor het nemen van maatregelen in nationaal opzicht ter bescherming van de volksgezondheid, van het milieu (de stranden, de zee en de rivierarmen), en ter bescherming van de Nederlandse economie. Wat dit laatste betreft: de toestand zoals die nu is zou er toe kunnen leiden dat een ongeluk met olietankers vrijwel de gehele toeristenindustrie aan de stranden ruïneert, terwijl daarvoor slechts zeer geringe schadevergoeding kan worden geclaimd.

Zij zijn voorts van mening dat Nederland al een uitzonderingspositie inneemt, doordat in ons land in vergelijking tot andere Westeuropese landen de grootste raffinagecapaciteit is geconcentreerd. Als gevolg daarvan vindt voor de Nederlandse kust en in de Nederlandse havens een buitengewoon druk verkeer van olietankers plaats. Bovendien ligt de Nieuwe Waterweg in geval van ongelukken bijzonder ongunstig.

Zij vinden daarom dat, vooruitlopende op het in werking treden van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, nationale maatregelen moeten worden genomen, die garanties scheppen dat eventuele schade door de eigenaars van de olietankers (in het algemeen de olieconcerns of hun dochtermaatschappijen) geheel zullen worden gedekt.

Zij vragen de betrokken ministers of zij kunnen meedelen op welke termijn naar verwachting het verdrag werkelijk in werking zal treden (zowel wat betreft de tijd die zal verstrijken voor voldoende landen het verdrag zullen hebben geratificeerd, als wat betreft de tijd die zal verstrijken met de fondsvorming door de eigenaars).

Zij vragen de ministers voorts of zij kunnen meedelen welke uitkeringen tot nu toe in het kader van het nu geldende Brusselse verdrag van 1957 zijn gedaan en in hoeverre deze de werkelijk veroorzaakte schade dekken. In hoeverre zullen schadeclaims volgens het nu ter behandeling liggende verdrag ten gevolge van eventuele rampen op zee kunnen dekken?

Is het juist dat het verdrag, dat in 1969 is ontworpen, in feite al is achterhaald? Immers, de aansprakelijkheid die wordt geregeld, betreft een bedrag van 2000 franken per ton netto-inhoud met een maximum van 210 mln. franken. Daarmee is dus uitgegaan van olietankers van maximaal 100 000 ton. Het is echter bekend dat nu al olietankers met een capaciteit van 500 000–1 000 000 ton worden gebouwd.

De hier sprekende leden vragen de bewindslieden of het inderdaad juist is dat op grond van het verdrag de mogelijkheid bestaat dat de eigenaars van de olietankers zelf kiezen in welk land ze een schadefonds vormen. Houdt dat in dat de eigenaars daarmee zelf kunnen kiezen in welk land de justitie uitspraak moet doen over door hen uit te keren schadeclaims? Het is naar de mening van deze leden een vereiste dat ten aanzien van schade voor ons land ook de Nederlandse justitie dient te kunnen beslissen over het al of niet gerechtvaardigd zijn van schadeclaims en over de hoogte ervan.

Zeer vele leden achten het een juiste gang van zaken, dat dit wetsontwerp als overgangsmaatregel wordt ingediend, hoewel zij het betreuren, dat aan de oprichting van een internationaal schadefonds nog zoveel voorbereidend werk vooraf moet gaan, dat de inwerkingtreding van het onderliggende verdrag hierdoor wordt vertraagd. Zij vragen zich af waarom de beperking van de aansprakelijkheid, die wel in het Internationale Verdrag is toegevoegd, bij het nationale wetsontwerp niet is geregeld. De redenen, die de voorstellers hiervoor aanvoeren, zijn weliswaar begrijpelijk, maar men kan zich toch de vraag stellen, wanneer blijkt, 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 tank-schepen gunstiger kan zijn voor de benadeelden, men het Internationale Verdrag op dit punt niet aan dat van de Noordzeestaten heeft weten aan te passen, alvorens het te ratificeren. Welke doorslaggevende nadelen zouden er zijn wanneer in dit wetsontwerp bepalingen inzake de verzekering zouden worden opgenomen? Hoewel ook zij menen dat deze bepalingen het best in internationaal verband gemaakt zouden kunnen worden, zou men desalniettemin wellicht nationaal hiermee alvast kunnen starten, ondanks eventuele moeilijkheden. In feite is dit wetsontwerp immers toch voor diverse deelproblemen als overgangsmaatregel bedoeld.

Hoe wordt de schade geregeld, zo vragen enkele leden, bij ongevallen waarbij schepen betrokken zijn, die geregistreerd zijn in landen, die het verdrag niet goedgekeurd hebben? Deze schepen moeten wel verzekerd zijn om Nederlandse havens aan te kunnen doen, maar op welke wijze wordt deze verzekering voor schadeloosstelling voor de benadeelden effectief gemaakt?

Voorts informeren zij waarom voor het berekenen van de tonnage, zoals bedoeld in artikel 4, sub 4, is uitgegaan van veertig procent van het gewicht van olie. Waarom vallen schepen met „tot de 2000 ton olie daadwerkelijk in bulk” buiten het verdrag?

Aldus vastgesteld 5 juni 1973.

BERKHOUWER  
 TUIJNMAN  
 SCHAKEL  
 VAN HET SCHIP  
 GROENSMIT-VAN DER KALLEN  
 HUTSCHEMAEKERS  
 VAN ROSSUM  
 ROELS  
 S. KEUNING  
 HAAS-BERGER  
 TERLOUW  
 DE RUITER  
 VAN LEIJENHORST  
 EPEMA-BRUGMAN  
 DE BOER  
 JANSEN <sup>1)</sup>  
 AARTS.

<sup>1)</sup> Plv. lid.