

# Het aansprakelijkheidsregime bij accidentele olieverontreiniging op zee door schepen, met nadruk op de vergoeding.

Masterproef van de opleiding  
'Master in de rechten'

Ingediend door

**Stevens Eline**

(studentennr. 01201759)

Promotor: Prof. Dr. Frank Maes

Commissaris: Klaas Willaert

Academiejaar 2016-2017



# Het aansprakelijkheidsregime bij accidentele olieverontreiniging op zee door schepen, met nadruk op de vergoeding.

Masterproef van de opleiding  
'Master in de rechten'

Ingediend door

**Stevens Eline**

(studentennr. 01201759)

Promotor: Prof. Dr. Frank Maes

Commissaris: Klaas Willaert

Academiejaar 2016-2017



# Voorwoord

Dit stukje heet “voorwoord” maar eigenlijk is dit het sluitstuk van een intensieve periode waarin deze masterproef tot stand kwam. Ik wil dit deel graag gebruiken om enkele personen te bedanken.

In eerste instantie wil ik mijn promotor, Prof. Dr. Frank Maes, en mijn commissaris, Dhr. Klaas Willaert bedanken. Zij gaven mij de nodige ondersteuning, stonden klaar met de nodige kritisch blik en beantwoordden mijn vragen.

Daarnaast wil ik ook mijn vrienden bedanken voor de steun en gezelligheid tijdens de vele uren in de bibliotheek van onze rechtsfaculteit. Ik wil ook Victor bedanken die mij met veel geduld meer uitleg heeft gegeven, zodat deze masterproef een uitgebalanceerde lay-out kon krijgen.

Mijn laatste woord van dank gaat uit naar mijn ouders met wie ik al mijn momenten van vreugde en frustratie kon delen en die mij hun onvoorwaardelijk morele steun schonken gedurende de totstandkoming van deze masterproef, maar ook gedurende mijn volledige universitaire carrière.

Eline Stevens  
Gent, mei 2017



## Lijst gebruikte afkortingen

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Afvalstoffenrichtlijn | Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen nr. 75/442/EEG, 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen.  |
| Bonn-akkoord          | Overeenkomst inzake de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen.  |
| Bunker                | Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie.  |
| CLC                   | Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie.  |
| DKr                   | Deense Kronen. Huidige munteenheid van Denemarken. 1 EUR = 7,4 DKr volgens wisselkoers van 29 april 2017.  |
| EU                    | Europese Unie.   |
| FF                    | Franse Frank, munteenheid van Frankrijk voor de invoering van de euro. 1 EUR = 6,6 FF volgens wisselkoers van 1 januari 1999.  |
| Fondsverdrag          | Internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie .   |
| HNS                   | Internationaal verdrag inzake de aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen.                         |
| IMO                   | Internationale Maritieme Organisatie.  |
| IOPC Fonds            | Internationaal fonds voor de compensatie van verontreiniging door olie.  |
| LLMC                  | Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen.   |
| LOSC                  | Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee.   |
| MARPOL                | Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen.  |
| Milieuschaderichtlijn | Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad nr. 2004/35/EG, 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade. |
| OPRC                  | Internationaal verdrag inzake de voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreiniging.  |
| SDR                   | Speciale trekkingsrechten. Gehanteerd als rekeneenheid.  |
| USD                   | Munteenheid van de Verenigde Staten van Amerika, 1 EUR = 1.07 USD volgens wisselkoers van 17 januari 2017.   |
| VSA                   | Verenigde Staten van Amerika.  |
| WMM                   | Wet ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.                         |

# Inhoudstafel

|  |            |
|--|------------|
| <i>Voorwoord</i> .....   | <i>i</i>   |
| <i>Lijst gebruikte afkortingen</i> .....   | <i>iii</i> |
| <i>Inhoudstafel</i> .....  | <i>iv</i>  |
| <b>Inleiding</b> .....   | <b>1</b>   |
| <b>Hoofdstuk 1 Situering</b> .....   | <b>4</b>   |
| 1.1 Begripsomschrijving .....  | 4          |
| 1.2 Olieverontreiniging op zee .....   | 9          |
| 1.2.1 Oorzaken en cijfers.....   | 9          |
| 1.2.2 Hoe voorkomen .....  | 12         |
| 1.3 Internationale Maritieme Organisatie .....   | 13         |
| <b>Hoofdstuk 2 Juridisch kader</b> .....   | <b>15</b>  |
| 2.1 Internationaal niveau.....   | 17         |
| 2.1.1 Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie.....                            | 17         |
| 2.1.2 Internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie.....        | 30         |
| 2.1.3 Protocol van 1 november 2003 ter oprichting van een supplementair fonds .....  | 36         |
| 2.2 Niveau van de Europese Unie.....   | 38         |
| 2.2.1 Milieuschaderichtlijn .....  | 42         |
| 2.2.2 Erika-pakketten .....  | 48         |
| 2.2.3 Overeenkomst inzake de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen. .... | 52         |
| 2.3 Nationaal niveau .....   | 54         |
| 2.3.1 België.....  | 54         |
| 2.3.2 Verenigde Staten van Amerika .....   | 59         |
| <b>Hoofdstuk 3 Toepassingen in de praktijk</b> .....   | <b>72</b>  |
| 3.1 Vergoedingsregime onder het CLC en Fondsverdrag.....   | 73         |
| 3.1.1 Werking van het compensatiesysteem .....   | 73         |
| 3.1.2 Vordering tot bekomen van compensatie.....   | 74         |
| 3.1.3 Schadevormen vatbaar voor compensatie .....  | 75         |
| 3.2 Schade aan milieubestanddelen .....  | 78         |
| 3.3 Amoco Cadiz ( 1978 ).....  | 83         |
| 3.4 Erika ( 1999 ) .....   | 86         |
| 3.5 Baltic carrier ( 2001 ) .....  | 95         |
| 3.6 Prestige ( 2002 ).....   | 98         |



|                           |  |            |
|---------------------------|--|------------|
| <b>Hoofdstuk 4</b>        | <b>Pijnpunten van het huidige systeem .....</b>          | <b>103</b> |
| 4.1                       | Algemene pijnpunten .....                                | 103        |
| 4.2                       | Specifieke pijnpunten voor het CLC en Fondsverdrag ..... | 108        |
| <b>Hoofdstuk 5</b>        | <b>Toekomstvisie .....</b>                               | <b>112</b> |
| <br><i>Besluit</i> .....  |  | <b>115</b> |
| <i>Bibliografie</i> ..... |  | <i>vi</i>  |



# Inleiding

1. De zee speelt een belangrijke rol in het leven van verscheidende organismen, niet alleen voor de mens, maar ook voor fauna en flora. Ongeveer 71% van de aardoppervlakte is immers bedekt met water. Wereldwijd woont 44% van de totale wereldbevolking in een straal van 150 kilometer van de kust. Dit percentage komt overeen met ongeveer 3 biljoen mensen. Al deze mensen zijn sterk afhankelijk van de zee en de kust voor hun gezondheid, beschikbaarheid van water en watertoevoer, woonplaats, recreatiemogelijkheden, voedselbron en natuurlijk als bron van inkomen.

Bij het zich voordoen van een olieramp op zee zijn het niet alleen de mensen die dicht bij de kust wonen die hiervan schadelijke gevolgen zullen ondervinden, maar alle mensen op aarde zullen op de één of andere manier geconfronteerd worden met deze verontreiniging. Een olieverontreiniging op zee kan zowel het sociale als economische leven sterk in de war sturen en op nadelige wijze beïnvloeden. Meestal zijn de gevolgen veroorzaakt door dergelijke ramp niet te overzien en vaak zeer ernstig. Zo kunnen er tal van schadelijke gevolgen optreden na een olieramp:

- verhoogd gevaar voor de menselijke gezondheid;
- verhoging van de kosten voor bescherming van de menselijke gezondheid;
- verlies van proper water;
- zeer hoge kosten voor het opruimen van de gelekke olie;
- verminderde capaciteit om te vissen met inkomensverlies tot gevolg;
- waardevermindering van eigendommen die dicht bij het schadegebied gelegen zijn;
- mogelijkheid tot ontstaan van internationale conflicten;
- materiële schade;
- bedreiging van natuurlijke rijkdommen en levende organismen;
- kosten voor beslechting van het geslacht.

We kunnen dus stellen dat niet alleen de mensen die dicht bij de zee leven met de negatieve gevolgen te maken krijgen, maar iedereen de gevolgen van dergelijke olieverontreiniging onder ogen moet zien.

2. De verontreiniging van het mariene milieu heeft een invloed op ieders belang en het is dan ook noodzakelijk om even stil te staan bij de gevolgen ervan en hun juridische afhandeling. In de media belicht men grote scheepsrampen uitvoerig en via dit kanaal krijgt de wereld notie van deze rampen en de schade die hiervan het gevolg is. In de praktijk echter zijn het niet alleen de in de media behandelde reusachtige rampen waardoor de zee verontreinigd wordt, er zijn ook tal van kleinere rampen die een even schadelijke invloed hebben op het mariene milieu en die de media niet belicht. Na het zien van de schade die olierampen kunnen veroorzaken, rijzen er onder de bevolking vaak vele vragen. Ook ik begon mij vragen te stellen in verband met olierampen op zee en in het kader van mijn juridische opleiding ontstonden tal van vragen, zoals wie wordt hiervoor aansprakelijk gesteld, hoe begroot men de schade, is er een verplichte verzekering, ... De nadruk in deze masterproef ligt op de vergoedingen die men toekent naar aanleiding van een olieramp. De grote vraag die hierbij rijst is hoe de omvang van de schade begroot wordt en deze vraag

staat dan ook centraal in dit werk. Ik onderzoek de aansprakelijkheid bij accidentele olieverontreiniging om de reden dat ik wil weten welke vergoedingen worden toegekend en betaald om de veroorzaakte schade te vergoeden. Hierbij is het doel een structuur te vinden in de wijze waarop schade wordt begroot, in de hoop tot de vaststelling te komen dat deze aanwezig is en veelvuldig wordt gehanteerd. Zo niet tracht ik zelf een structuur te ontrafelen opdat duidelijk wordt welke schade wel en niet vergoed wordt. Ik ben dan ook zeer blij dat ik in het kader van mijn masterproef een antwoord kan vinden op deze vragen en ook de lezers een duidelijk beeld kan scheppen over deze problematiek.

3. Vooraleer ik op de inhoudelijke juridische thematiek kan ingaan, is het noodzakelijk het onderwerp van deze masterproef duidelijk af te bakenen. Zo geef ik in deel één eerst een begripsomschrijving van de titel, om vervolgens enkele oorzaken, cijfers en oplossingen van olieverontreiniging te belichten.

In deel twee wordt een uitgebreid overzicht gegeven van de belangrijkste regelgeving betreffende olieverontreiniging op zee. We starten hierbij op internationaal niveau met verscheidene verdragen die tot stand kwamen binnen het IMO. Vervolgens wordt het wetgevend kader binnen de EU belicht. Hierbij bespreek ik een belangrijke Europese richtlijn op vlak van milieuschade en enkele maatregelen die als gevolg op de olieramp met de tanker Erika werden ontwikkeld. Ten slotte komt het interstatelijke Bonn-akkoord hier ter sprake, hoewel het zich hiërarchisch in een niveau onder de EU bevindt, maar toch boven het nationale uitsteekt. Na de uiteenzetting van het niveau van de EU, wordt nog een trede gezakt in de hiërarchie en komt het nationale niveau aan bod. In dit deel van de bespreking gaat de aandacht naar België en VSA. Het is met een duidelijke reden dat ik deze specifieke landen heb gekozen. Het nationale Belgische kader kan absoluut niet ontbreken omdat dit onze eigen rechtsorde is. Daarnaast kies ik ook voor VSA, het is een wereldmacht en bovendien beschikt dit land over een eigen, eerder aparte, zienswijze met betrekking tot olieverontreiniging.

Vervolgens handelt deel drie van deze masterproef over de toepassingen in de praktijk. Het eerder gegeven juridisch overzicht kan in bepaalde gevallen nogal theoretisch en abstract overkomen. Om de regels te verduidelijken zal ik vier olierampen uitvoerig bespreken. Het doel van dit derde deel is om toe te spitsen op de schadevergoedingen. Hoe werd de schade begroot? Werd alle schade effectief vergoed? Is er een verschil tussen de begroting van materiële en ecologische schade? Een antwoord op dergelijke vragen zal ik in alle vier de casussen proberen te geven. De vier besproken zaken zijn rampen die zich in het verleden daadwerkelijk hebben voorgedaan. Het gaat over de ramp met de Amoco Cadiz in 1978, de tanker Erika in 1999 aangezien deze een golf van nieuwe wetgeving teweeg bracht, ten derde het incident met de Baltic carrier in 2001, om uiteindelijk te eindigen met de ramp in 2002 met de Prestige.

Om deze masterproef te beëindigen wordt ter afsluiting stil gestaan bij de pijnpunten van het huidige systeem en wat de toekomst ons op vlak van olieverontreiniging zal brengen. Er wordt geanalyseerd of we de eindfase in onze regelgeving al hebben bereikt en of het mogelijk is om verdere ontwikkelingen ter optimalisatie van ons juridisch kader door te voeren.

Ik hoop met deze masterproef een duidelijk beeld te scheppen met betrekking tot de vergoeding van schade die het gevolg is van accidentele olieverontreiniging op zee afkomstig van schepen.

# Hoofdstuk 1 Situering

## 1.1 Begripsomschrijving

4. Alvorens ik kan overgaan tot de daadwerkelijke bespreking van het juridisch kader met betrekking tot de aansprakelijkheid in geval van accidentele olieverontreiniging op zee door schepen, is het cruciaal om het onderwerp goed af te bakenen. Het internationaal zeerecht omvat een ruim scala aan onderwerpen die te maken hebben met olievervuiling op zee. Vermits het bespreken van al deze onderwerpen ons te ver zou leiden is het aangewezen een duidelijk afbakening te maken van het onderwerp.

In deze masterproef richt ik de aandacht op het aansprakelijkheidsregime bij accidentele olieverontreiniging op zee, met de nadruk op de vergoeding. Wat is nu eigenlijk een verontreiniging? Bestaat er ook zoiets als niet-accidentele verontreiniging? Welke olie bedoelt men? Dit zijn enkele vragen die beantwoord worden aan de hand van de afbakening van het onderwerp.

### Aansprakelijkheid

5. Aansprakelijkheid kan ik het best omschrijven als de verplichting om de nadelige gevolgen die het resultaat zijn van een bepaalde gebeurtenis te dragen. Het is kort gezegd de vervolgbaarheid wegens veroorzaakte schade.<sup>1</sup> Aansprakelijkheid kan onderverdeeld worden in twee deelaspecten, enerzijds strafrechtelijke aansprakelijkheid, anderzijds burgerrechtelijke aansprakelijkheid. In deze masterproef blijft de aansprakelijkheid beperkt tot het burgerrechtelijke, beide vormen bespreken zou tot een te omvangrijk resultaat leiden. Binnen het burgerlijk recht houdt dit de aansprakelijkheid in voor schade die iemand aan een ander heeft veroorzaakt, ongeacht of er sprake was van een verbintenis tussen beide betrokken partijen. Deze burgerlijke aansprakelijkheid kan in België met betrekking tot milieuschade drie vormen aannemen: de foutaansprakelijkheid, de foutloze aansprakelijkheid wegens abnormale burenhinder en de foutloze aansprakelijkheid op grond van specifieke sectorale milieuwetten. De meest gekende vorm is de foutaansprakelijkheid en vinden we in ons Belgische burgerlijk wetboek terug in artikel 1382. Dit artikel houdt de verplichting in om schade die door een daad van een persoon werd veroorzaakt bij een andere persoon te vergoeden. Met andere woorden een verplichting om de veroorzaakte schade te vergoeden door middel van het betalen van een schadevergoeding. Deze verplichting rust op de persoon die de schade heeft veroorzaakt.

Uit deze summiere regel zijn drie elementen af te leiden die cruciaal zijn om tot aansprakelijkheid te kunnen concluderen. Ten eerste fout of schuld, de persoon die de schade had kunnen en moeten vermijden is degene die verantwoordelijk is voor de schade. Ten tweede schade, dit is elk nadeel dat een derde ondervindt, materieel, moreel of

---

<sup>1</sup> T. DEN BOON en D. GEERAERTS, *Van Dale Groot woordenboek van de Nederlandse taal*, Antwerpen, Van Dale Lexicografie, 2015.

financieel. Schade is het verschil tussen de toestand waarin de benadeelde zich bevindt ten gevolge van een onrechtmatige daad van een derde en de hypothetische toestand waarin de benadeelde zich zou bevinden moest deze daad zich niet hebben gesteld. Om voor vergoeding in aanmerking te komen moet deze schade persoonlijk en zeker zijn.<sup>2</sup> Ten derde oorzakelijk verband, zonder een fout van de verantwoordelijke zou de schade zich nooit hebben voorgedaan. Er moet met andere woorden een verband zijn tussen de geleden schade en de gepleegde fout.<sup>3</sup> Wat de milieuschade betreft zijn er enkele problemen die spelen bij deze foutaansprakelijkheid. Zo is er gebrek aan persoonlijke schade doordat de schade veelal veroorzaakt wordt aan collectieve goederen zoals lucht, water, ... Ten tweede moet een fout aan de oorzaak liggen. Bij schade aan milieubestanddelen zal dit meestal niet tot problemen leiden. De reden hiervoor is dat een uitgebreide milieuwetgeving voor handen is en men als laatste redmiddel kan teruggrijpen naar de algemene zorgvuldigheidsnorm. Bij de invulling van de zorgvuldigheidsnorm hangt echter veel af van de waarde die de beoordelende rechter aan het milieu hecht. Ten slotte is het bewijs van oorzakelijk verband zeer moeilijk aangezien de oorzaak van de milieuschade vaak moeilijk te identificeren is.<sup>4</sup>

6. In het kader van het aansprakelijkheidsregime kan er op twee manieren gereageerd worden op de veroorzaakte schade. In eerste instantie moet men opteren voor herstel *in natura* van de veroorzaakte schade waarbij men door middel van specifieke maatregelen de benadeelde tracht terug te zetten in de toestand waarin hij zich zou bevinden moest het schadeverwekkend feit zich niet hebben voorgedaan.<sup>5</sup> Indien herstel *in natura* hetzij onmogelijk blijkt, hetzij rechtsmisbruik uitmaakt, hetzij de kosten voor dit herstel aan persoonlijke bezittingen de marktwaarde van deze bezittingen overschrijdt<sup>6</sup>, moet men overgaan tot herstel bij wijze van equivalent. In zo goed als alle gevallen zal dit een geldelijke vergoeding inhouden. Het doel van aansprakelijkheid is om een integrale vergoeding te voorzien voor de veroorzaakte schade. Men wil goedmaken of aanvullen wat door een daad werd vernield of aangetast. Om te bepalen hoe groot de schadevergoeding moet zijn, kijkt men naar de toestand waarin het slachtoffer zich bevindt na het voordoen van de schade en de toestand waarin deze zich zou bevinden moest de schade zich niet hebben voorgedaan.<sup>7</sup> Het is dan ook beter te opteren voor het begrip compensatie in plaats van de term herstel. Deze keuze werd doelbewust gemaakt. De term compensatie is een juistere term en omvat beide reacties op de veroorzaakte schade. Bij het woord herstel blijven we gevangen in het klassieke aansprakelijkheidsrecht. Wanneer zich een aantasting

---

<sup>2</sup> J. RONSE en L. DE WILDE, *Schade en schadeloosstelling*, Gent, Story-Scientia, 1984, 9 + 27.

<sup>3</sup> G. MARTYN, "De burgerlijke of 'aquiliaanse' aansprakelijkheid in het Romeins recht.", COLLOQUIUM JURA FALCONIS, KU Leuven, 1994-1995, 19-29.

<sup>4</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 70+ 73-78; K. DEKETELAERE, "De voorstellen van de interuniversitaire commissie tot herziening van het milieurecht in het Vlaamse gewest inzake aansprakelijkheid voor milieuschade.", in M. DEKETELARE (ed.), *Recente ontwikkelingen inzake de aansprakelijkheid voor milieuschade*, Brugge, die Keure, 1993, (55) 76-79.

<sup>5</sup> G. VINEY, "Les obligations: la responsabilité: effets.", in J. GHESTIN (ed.), *Traité de droit civil*, Parijs, LGDJ, 1988, deel 5, 72-74; Cass. 26 juni 1980, *RCJB* 1983, 173-198, noot F. DELPÉRIÉ.

<sup>6</sup> Cass. 23 oktober 1986, *RW* 1987, vol. 2, 54.

<sup>7</sup> J. RONSE en L. DE WILDE, *Schade en schadeloosstelling*, Gent, Story-Scientia, 1984, 162-163.

van het mariene milieu voordoet, moeten we juist dit klassieke recht verlaten en verder gaan dan wat in dit recht geregeld wordt.<sup>8</sup>

### **Accidentele olieverontreiniging**

7. Olie is een vloeistof. Het grote probleem met deze vloeistof is dat deze niet kan worden gescheiden van water en de sedimenten waarmee het vermengd is. Olie is bovendien zeer giftig voor vissen en andere levende organismen die in en rond het water leven. Lange blootstelling aan olie veroorzaakt ernstige problemen voor de voortplanting, groei, voeding, ... zelfs in geval van blootstelling aan een zeer kleine hoeveelheid olie. In een zeevarend schip is in ieder geval olie aanwezig. Olie kan als lading in een schip vervoerd worden. Daarnaast heeft elk schip, ook al transporteert het geen olie als lading, een zekere hoeveelheid olie aan boord. Deze olie is nodig voor de machines, als brandstof, smeerolie, ... Het betreft hier olie die noodzakelijk is voor de aandrijving van het schip en deze vervoert men in de bunkers, vandaar de benaming bunkerolie.<sup>9</sup> Kortom bij elk schip bestaat een risico dat olie in zee terecht komt.

8. Verontreiniging in zijn brede betekenis is niets anders dan een vermindering van de kwaliteit van het milieu waarbij verschillende factoren aan de oorzaak kunnen liggen.<sup>10</sup> Verontreinigen is kort gezegd het besmetten, vuilmaken en bevuilden van de zee. Er zijn verschillende oorzaken die kunnen leiden tot dergelijke vervuiling. Artikel 1, §1, puntje 4 van LOSC geeft een definitie van verontreiniging van het marine milieu.

*"Pollution of the marine environment means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities."*<sup>11</sup>

Het LOSC heeft zes verschillende vormen van verontreiniging onderscheiden:

1. verontreiniging door bronnen aan land;
2. verontreiniging door activiteiten in de zeebodem die vallen onder nationale jurisdictie;
3. verontreiniging door activiteiten in de zone (specifiek deel van de zee);
4. verontreiniging door dumping;
5. verontreiniging vanop vaartuigen;
6. verontreiniging van of door de atmosfeer.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> A. CARETTE, "De internationale regeling inzake aansprakelijkheid en compensatie," in E. VAN HOOYDONK (ed.), *Zeeverontreiniging: Preventie, bestrijding en aansprakelijkheid*, Antwerpen, Maklu, 2004, (43) 45-46.

<sup>9</sup> A. CARETTE, "Milieuaansprakelijkheid," in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, (121) 187.

<sup>10</sup> J.-P. LARTIGOU, "Les pollutions opérationnelles et le droit," *Neptunus* 2007, vol. 13, (1) 1.

<sup>11</sup> Art. 1, §1, punt 4 LOSC.

<sup>12</sup> Y. TANAKA, *The international law of the sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 269-271.



In deze masterproef beperk ik het onderwerp uitsluitend tot verontreiniging afkomstig van schepen, het bespreken van alle vormen van verontreiniging zoals geïdentificeerd door het LOSC zou ons te ver leiden en niet binnen het tijdsbestek van deze masterproef vallen. Verontreiniging afkomstig van schepen is daarenboven de vorm die vanuit juridisch oogpunt voornamelijk geregeld is op internationaal niveau en vanuit die optiek interessant om te bespreken. Het LOSC legt de verplichting op aan zijn verdragsstaten om hun verantwoordelijkheid te nemen in het vervullen van internationale verplichtingen met betrekking tot bescherming en vrijwaring van het mariene milieu.<sup>13</sup> Een definitie van het mariene milieu geven de beleidsmakers van het LOSC niet, maar er wordt geacht dat men hiermee de oceanen en zeeën in zijn geheel bedoelt, inclusief het wateroppervlak, de zeebodem, ... Het is de eerste keer dat het mariene milieu een centrale rol speelt in regelgeving. Voor de totstandkoming van het LOSC dacht men dat de zeeën en oceanen een bron van rijkdom vormde die onuitputtelijk was. Niets is minder waar natuurlijk.<sup>14</sup>

9. Bij verontreiniging door schepen, is het noodzakelijk een onderscheid tussen twee vormen van verontreiniging te maken.

Eenzijds operationele olieverontreiniging, deze vorm omvat vaak een intentioneel element. De bemanning van een schip pompt dan moedwillig en bewust olieresten in zee. Dit noemt men lozen. Intentionele olielozingen door schepen zijn sinds 1999 volledig verboden in de Noordzee, echter hanteert men niet dezelfde strenge regels in andere delen van de wereld zodanig dat het lozen van olie daar wel nog voorkomt. Ook het lozen van olie vanop boorplatforms is sinds 1993 verboden. Het intentionele element is echter geen vereiste om over een operationele verontreiniging te kunnen spreken. Het kan immers voorvallen dat olie in zee lekt ten gevolge van een technisch defect waarvan de bemanning geen weet heeft. Dergelijke vervuiling gebeurt vooral tijdens het schoonspoelen van tanks van schepen die olie als lading hebben vervoerd of door wegpompen van vervuild ballastwater.<sup>15</sup> Daarnaast gebeurt dit ook wanneer boorplatforms hun boorspoelingen en boorgruis in zee laten lopen en deze nog olie bevatten. Dergelijke vorm van verontreiniging valt ook onder de term operationele olieverontreiniging.

Anderzijds bestaat er accidentele olieverontreiniging, hierbij komt olie ten gevolge van een incident in zee terecht.<sup>16</sup> Accidentele verontreiniging beschouwt men soms als de prijs die we moeten betalen voor de voordelen die verbonden zijn aan transport over zee. Wetgevende instanties ontwikkelen regels met het oog op het voorkomen van dergelijke accidentele verontreiniging. We moeten echter oppassen dat deze regels niet te omvangrijk worden aangezien dit tot gevolg kan hebben dat de scheepseigenaar te veel verplichtingen krijgt waardoor de transportactiviteit niet meer winstgevend is en hij deze activiteit niet

---

<sup>13</sup> Art. 235, lid 1 LOSC.

<sup>14</sup> V. FRANK, *The European community and marine environmental protection in the international law of the sea*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 11-12.

<sup>15</sup> D. ADETORO en S. H. ADETORO, "Resolving disputes involving accidental pollution by oil: what are the challenges?", *EEELR* 2009, volume 18, issue 4, (209) 209.

<sup>16</sup> M. PRICE en J.-P. VOGT, *Olievervuiling op zee*, [www.vliz.be/projects/indicatoreb/kunstkompas/IDO-102.pdf](http://www.vliz.be/projects/indicatoreb/kunstkompas/IDO-102.pdf). (consultatie 5 oktober 2016); ECOMARE, *Olielozingen*, <http://www.ecomare.nl/ecomare-encyclopedie/mens-en-milieu/lozen-en-storten/olielozingen/> (consultatie 5 oktober 2016).

meer zal uitoefenen. Beleidsmakers moeten dit vermijden, transport over zee biedt vele voordelen en mag niet beknot worden.<sup>17</sup>

In deze masterproef spreek ik alleen over accidentele olieverontreiniging.

10. De gevolgen van een accidentele olieverontreiniging kunnen verdeeld worden in twee subcategorieën, enerzijds nadelen die de mens zelf ondervindt, anderzijds nadelige gevolgen voor het mariene milieu. De eerste categorie valt onder het klassieke aansprakelijkheidsrecht, wat bij de tweede categorie niet het geval is. De reden dat deze categorie uit het klassieke aansprakelijkheidsrecht valt is dat het milieu zelf niemand toebehoort. Het mariene milieu is *res communes*<sup>18</sup> en *res nullius*<sup>19</sup>. Het zijn milieubestanddelen die eigenlijk aan iedereen toebehoren, maar behandeld worden alsof ze aan niemand toebehoren. Niemand lijdt als gevolg eigen schade en de mogelijkheid een vordering tot schadevergoeding in te stellen ontbreekt. Uit een in België gevelde uitspraak van het Hof van Cassatie blijkt duidelijk dat voor milieuschade een persoonlijk belang ontbreekt en de behandelende rechter een ingestelde vordering onontvankelijk verklaart.<sup>20</sup> Voor schade aan het mariene milieu zelf moet een oplossing gezocht worden zodanig dat ook deze schade voor aansprakelijkheid en compensatie in aanmerking komt. Het zou per slot van rekening onaanvaardbaar zijn dat schade aan het milieu niet vergoed wordt.

## Schepen

11. Belangrijk om nog te vermelden is de definitie van een zeeschip. Dit begrip neemt in deze masterproef een belangrijke plaats in. Of een vaartuig een zeeschip is of niet, beslist men door het hanteren van een welbepaald criterium. Aan de hand van dit criterium gaat men na of het vaartuig zich hoofdzakelijk en gewoonlijk op zee beweegt. Hierbij kijkt men of het vaartuig ontworpen is om zich op het water te verplaatsen en of het vaartuig de verscheidene risico's van de zee kan weerstaan. Dit noemt men het varende karakter en het zeegaand karakter van een schip. Wanneer een vaartuig niet ontworpen is om alle risico's verbonden aan de zeevaart te trotseren, kan het niet gekwalificeerd worden als een zeeschip en valt het bijgevolg niet onder het juridisch kader van een zeeschip.<sup>21</sup>

## Vergoeding

12. Een vergoeding is een bedrag in geld voor de schadeloosstelling van veroorzaakte schade. Deze vergoeding kan een verschillende omvang aannemen op basis van bepaalde criteria. In deze masterproef staat de vergoeding naar aanleiding van accidentele olieverontreiniging centraal.

---

<sup>17</sup> D. W. ABECASSIS, *The law and practice relating to oil pollution from ships.*, Londen, Butterworths, 1978, 67-68.

<sup>18</sup> Zaken die in hun geheel door niemand exclusief toegeëigend kunnen worden, omdat ze te omvangrijk zijn. Men beschouwt ze als levensnoodzakelijk en dus bestemd voor het gebruik door iedereen. Denk hierbij aan het zeewater en de zeebodem.

<sup>19</sup> Zaken waarop een eigendomsrecht gevestigd kan worden, maar toch geen eigenaar hebben. Voorbeelden zijn in het wild levende vogels, vissen, schaaldieren, ...

<sup>20</sup> Deze uitspraak staat beter bekend als het Eikendael arrest. Cass. 19 november 1982, *RW* 1983-1984, 2029-2032, noot J. LAENENS; G. VAN HOORICK, "Vergoeding van ecologische schade.", *TMR* 2000, (146) 148.

<sup>21</sup> F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid. Zee- en binnenvaartrecht.*, Gent, Larcier, 2008, 66; HvB Gent 4 oktober 2012, nr. 2010/AR/30, *TBH* 2013, vol. 3, (199) 199, noot F. STEVENS.

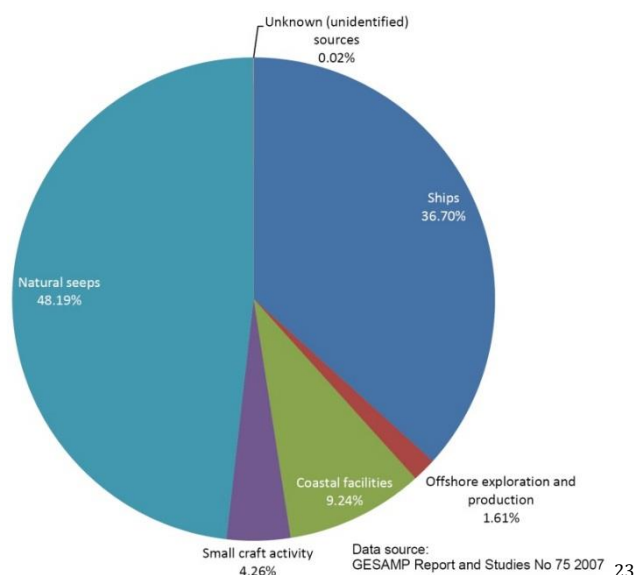
## 1.2 Olieverontreiniging op zee

### 1.2.1 Oorzaken en cijfers

13. Accidentele olieverontreiniging op zee komt relatief veel voor ondanks de vele maatregelen die de zeevaartindustrie neemt op basis van de bestaande regelgeving. Hoe komt het dat dergelijke verontreinigingen, ondanks het bestaande juridisch kader, toch nog veel voorkomen?

Jaarlijks komt zeer veel olie in zee terecht. Olie speelt een zeer belangrijke rol waardoor een inperking van olietransport over zee geen optie is. Het is nodig voor de aandrijving van het schip, daarenboven is de olie-industrie een zeer winstgevende activiteit. Olie is een primaire energiebron waardoor de vraag ernaar wereldwijd zeer groot is. Deze tendens is ook historisch gezien duidelijk waar te nemen omdat de export van olie een enorme stijging kende op een relatief korte tijdspanne. Hoe groter de hoeveelheden olie die over zee getransporteerd worden en hoe vaker men dit doet, hoe groter het risico op verontreiniging.<sup>22</sup> Zoals eerder aangetoond door de LOSC heeft deze verontreiniging verschillende oorzaken. Ongeveer 13,25% van de totale omvang van olie die jaarlijks in zee terechtkomt, is afkomstig van ongevallen met schepen. Dit percentage komt overeen met ongeveer 165.000 ton olie per jaar.

Een studie uitgevoerd door GESAMP (The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection) in 2007 geeft een overzicht van hoeveel procent olie, die in zee terechtkomt, afkomstig is van schepen, activiteiten uitgevoerd op zee en natuurlijke bronnen.



<sup>22</sup> R. M. M'GONIGLE en M. W. ZACHER, *Pollution, politics, and international law: tankers at sea.*, Berkeley, University of California Press, 1979, 14-15.

<sup>23</sup> GESAMP, "Estimates of Oil Entering the Marine Environment from Sea-based Activities.", *Report and studies No.75 2007*, 24-39.

| <b>Oil input to the sea</b>            | <b>Amount<br/>[tonnes/year]</b> | <b>Percent</b> |
|--|---------------------------------|----------------|
| Ships                                  | 457,000                         | 36.70%         |
| Offshore<br>exploration and production | 20,000                          | 1.61%          |
| Coastal facilities                     | 115,000                         | 9.24%          |
| Small craft activity                   | 53,000                          | 4.26%          |
| Natural seeps                          | 600,000                         | 48.19%         |
| Unknown (unidentified)<br>sources      | 200                             | 0.02%          |
| <b>Total:</b>                          | <b>1,245,200</b>                | <b>100.00%</b> |

24

14. In situaties waar olie, afkomstig van een olietanker, accidenteel in zee terechtkomt, ligt in 80% van de gevallen een menselijke fout aan de basis. Er bestaat een heel arsenaal aan menselijke fouten die aan de oorzaak kunnen liggen:

- slecht uitgevoerde manoeuvres;
- verwaarloosd onderhoud;
- onvoldoende controleren van de systemen;
- gebrek aan communicatie tussen bemanningsleden;
- vermoeidheid;
- of gebrekkige reactie op een klein incident met escalatie tot gevolg.

Dergelijke fouten worden in de hand gewerkt door taalbarrières, bemanning die snel vervangen wordt door anderen waardoor praktijkervaring op het betrokken schip ontbreekt, afwezigheid van kennis over de moderne technologieën aanwezig op een schip, gebrek aan aangepaste trainingen op het schip zelf, ...

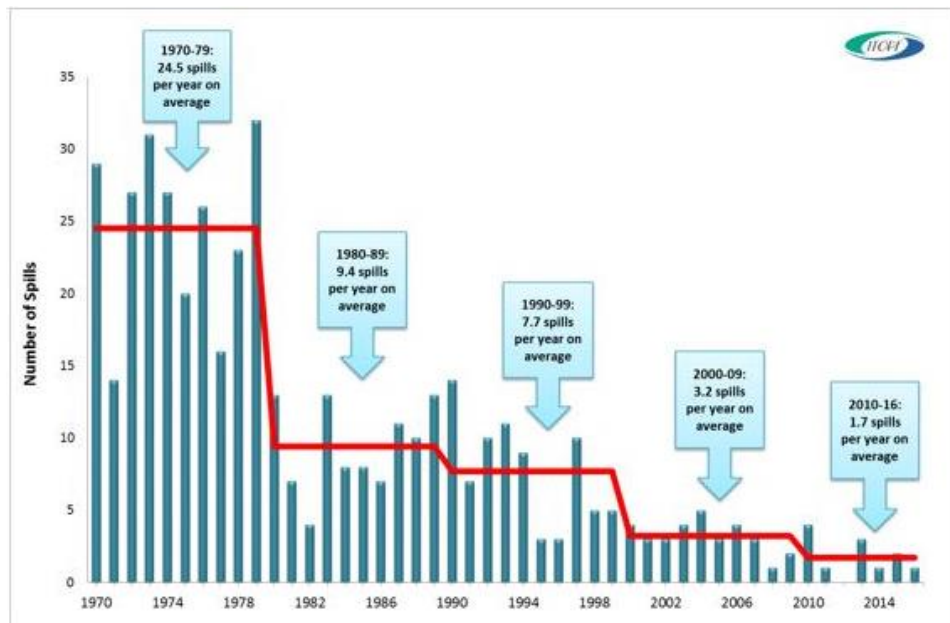
Andere oorzaken van accidentele olieverontreiniging op zee afkomstig van olietankers zijn:

- aan de grond lopen van het schip;
- aanvaring met andere schepen, rotsblokken, scheepswrakken, ...;
- structurele schade;
- problemen bij laden of lossen;
- brand of explosie.

---

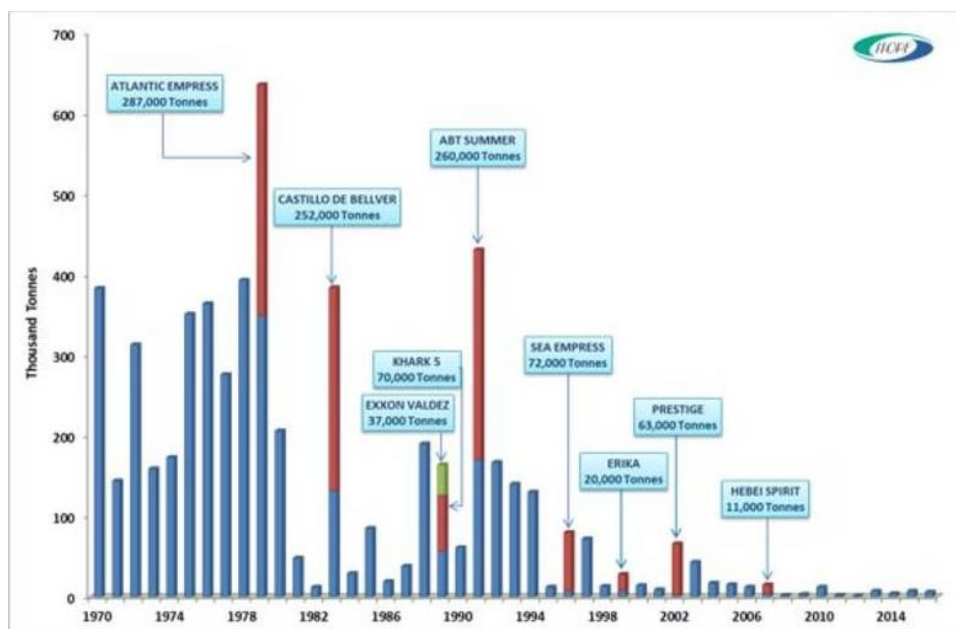
<sup>24</sup> GESAMP, "Estimates of Oil Entering the Marine Environment from Sea-based Activities.", *Report and studies No.75* 2007, viii.

15. Andere organisaties houden ook data bij. Het ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation) houdt gegevens bij met betrekking tot verontreiniging van de zee en bewaart sinds 1967 verscheidene databanken over ongevallen met schepen waarbij meer dan 700 ton olie in zee terecht kwam.



25

Deze grafiek toont het aantal ongevallen met olietankers die plaatsvonden in de periode tussen 1970 en 2016, waarbij de olie die in zee terecht kwam meer dan 700 ton bedroeg per incident. De gegevens van het ITOPF tonen aan dat, sinds een piek in 1979, een duidelijke daling is waar te nemen.

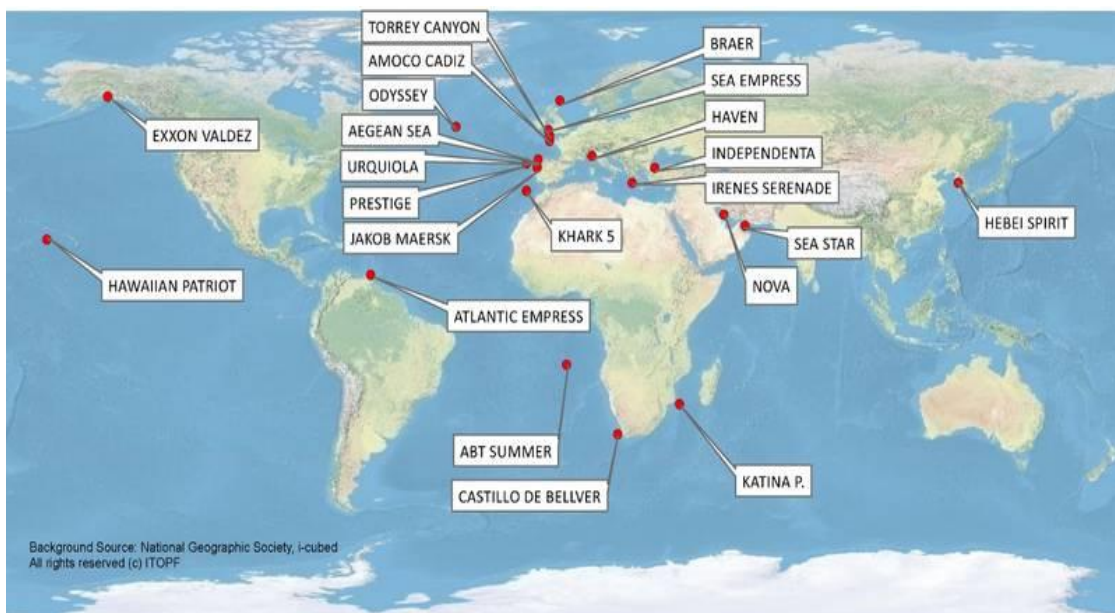


26

<sup>25</sup> ITOPF, *Olieverontreiniging op zee met meer dan 700 ton olie sinds 1970*, <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> (consultatie 27 oktober 2016).

In de jaren 1990 deden zich 358 olieverontreinigingen voor die gezamenlijk resulteerden in een vervuiling van de zee met ongeveer 1.133.000 ton olie. In de jaren 2000 waren er opmerkelijk minder verontreinigingen, slechts 181 incidenten waarbij alles samen 196.000 ton olie in zee lekte. In de meest recente periode, van 2000 tot 2016, gebeurden 47 olieverontreinigingen waarbij 39.000 ton olie in zee vloeide. Uit deze grafiek is duidelijk een daling in het aantal verontreinigingen van de zee met olie op te merken. Hoewel het aantal daalt, komt er nog steeds te veel vervuilende olie in zee terecht. We zijn op de goede weg maar mogen niet opgeven om dit resultaat te optimaliseren.

16. In het verleden deden zich al een heleboel ongevallen met schepen voor waarbij zeer veel olie de zee vervuilde. Op deze kaart wordt een overzicht gegeven van de 20 grootste verontreinigingen op zee sinds 1967.



In deze masterproef zullen er verschillende aan bod komen en uitvoerig besproken worden, in het bijzonder Amoco Cadiz, Exxon Valdez en Prestige.

17. Het grote probleem is dat het gedrag van olie, nadat deze in de zee is gelekt, zeer moeilijk te voorspellen is. Alles hangt af van de soort olie, het klimaat, de weersomstandigheden, ... Olie vermengt zich na een incident met het oppervlaktewater waardoor het vervolgens in aanraking komt met de organismen die in dit water leven.

## 1.2.2 Hoe voorkomen

18. Voorkomen van accidentele olieverontreiniging is geen sinecure aangezien, zoals eerder uiteengezet, in 80% van de gevallen een menselijke fout aan de basis ligt. Het kan

<sup>26</sup> ITOPF, *Olieverontreinigingen op zee die zich voordeden sinds 1970 waarbij minstens 7 ton olie lekte*, [http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/\(consultatie 27 oktober 2016\)](http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/(consultatie 27 oktober 2016)).

<sup>27</sup> ITOPF, *De twintig grootste olieverontreiniging vanaf 1967*, [http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/\(consultatie 27 oktober 2016\)](http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/(consultatie 27 oktober 2016)).

hierbij gaan om een inschattingsfout die elk redelijk persoon kan begaan, maar ook een gebrek aan kennis of opleiding kan aan de basis liggen. Er bestaan jammer genoeg geen maatregelen om menselijke fouten te reduceren en volledig te vermijden. Wat wel mogelijk is, is sancties opleggen met een afschrikkende werking zodanig dat mensen aandachtiger zijn met het doel menselijke fouten te voorkomen of op zijn minst te verminderen. Daarenboven kunnen beleidsmakers verplichtingen opleggen met betrekking tot de kennis en kwalificaties van de bemanning.<sup>28</sup>

19. Naast het opleggen van maatregelen in de hoop menselijke fouten te reduceren, bestaan er nog andere mogelijkheden om olieverontreiniging in te tomen.

Bepaalde staten beschikken over een systeem waarbij men maritieme bewakingsvliegtuigen inzet in de strijd tegen verontreiniging. Dergelijke vliegtuigen vliegen over de zee om het hele gebied, dat valt onder de nationale jurisdictie, te monitoren. Deze handelswijze zorgt ervoor dat operationele en accidentele olieverontreiniging voorkomen wordt. Daarnaast heeft België ook voorzien in de mogelijkheid om een bijzonder routeringssysteem op te leggen aan bepaalde schepen. Dit is mogelijk op basis van de stoffen die de schepen vervoeren, waarbij het moet gaan over zeer gevaarlijke of schadelijke stoffen opdat deze mogelijkheid van routing openligt.<sup>29</sup> Een andere mogelijkheid om accidentele verontreiniging op zee te voorkomen is het extra uitrusten van de olie vervoerende schepen. Indien deze over aangepaste technologieën en beschermende materialen beschikken, verkleint de kans op verontreiniging.

### **1.3 Internationale Maritieme Organisatie**

20. Het IMO is de gespecialiseerde organisatie binnen de Verenigde Naties die zich bezighoudt met alles wat gerelateerd is aan maritieme onderwerpen. De organisatie zag het levenslicht door het Verdrag tot oprichting van het IMO van 1948, dat in werking trad in 1958. Het IMO werd pas echt operationeel vanaf 1959, net op tijd voor de grote expansie van het internationale olietransport over zee. Heden zijn 171 staten lid van het IMO, onder andere België, Frankrijk, VSA, en hierbij ook drie geassocieerde leden, enkele intergouvernementele organisaties en niet-gouvernementele organisaties. Structureel bestaat het IMO uit een algemene vergadering, een raad en vijf comités, waaronder het Maritime Safety Committee (MSC) en Marine Environment Protection Committee (MEPC). Binnen het kader van deze twee comités bevindt zich ook een sub-comité dat zich specifiek bezighoudt met het voorkomen en bestrijden van verontreiniging. De algemene activiteiten van het IMO zijn exclusief gericht op maritieme materies. Het is dan ook in het kader van deze organisatie dat de hierna vermelde internationale verdragen tot stand zijn gekomen.

21. Het doel van het IMO is de vereiste instrumenten voorzien om samenwerking tussen de verschillende staten te bevorderen met betrekking tot regelgeving, technische

---

<sup>28</sup> B. VAN LAECKE, *Verontreiniging van het mariene milieu door schepen: tankerongevallen*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid UGent, 1992-1993, 17.

<sup>29</sup> Art. 20 Wet Mariene Milieu.

standaarden, internationale praktijken, ... en dit allemaal in verband met zeevaart.<sup>30</sup> Het IMO is dus een drijfkracht in het tot stand brengen van juridische verdragen die kaderen binnen het internationaal zeerecht. En hier is de organisatie goed in geslaagd. Bij de totstandkoming van regelgeving houdt het IMO het voorzorgsbeginsel altijd voor ogen, ook al komt dit niet uitdrukkelijk tot uiting. Het beginsel heeft een invloed op de activiteiten van het IMO bij de bescherming van het mariene milieu.<sup>31</sup> Het IMO zelf heeft een duidelijk doel voor ogen, namelijk het bekomen van veilige, verzekerde, milieuvriendelijke, efficiënte en duurzame zeevaart door middel van samenwerking, en hanteert deze doelstelling dan ook als leidraad bij haar activiteiten en operaties.<sup>32</sup> In het kader van de zeevaart is een internationale samenwerking onontbeerlijk. Zeevaart beperkt zich niet tot de landsgrenzen maar is duidelijk grensoverschrijdend. Het betreft een wereldwijde industrie waarbij verschillende landen betrokken zijn, denk maar aan de verschillende nationaliteiten van de kapitein, crew, gezaghebbers, ... en de verschillende betrokken landen van registratie, classificatiebureau, land van vertrek, land van aankomst, ...<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> Art. 1, a) IMO verdrag.

<sup>31</sup> B. SAGE-FULLER, *The precautionary principle in marine environmental law: with specific reference to high risk vessels*, Oxon (Verenigd Koninkrijk), Routledge, 2013, 218.

<sup>32</sup> IMO, *Historische ontwikkeling van de organisatie*, <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (consultatie 16 november 2016).

<sup>33</sup> E. E. MITROPOULOS, "IMO: 60 years in the service of shipping.", in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ (ed.), *Serving the rule of international maritime law. Essays in honour of professor David Joseph Attard*, Abingdon, Routledge, 2010, (7) 7.



## Hoofdstuk 2 Juridisch kader

22. Olieverontreiniging op zee omvat een heel arsenaal aan aspecten en heeft verscheidene problemen tot gevolg. Het kan dan ook niet anders dan dat beleidsmakers een zeer uitgebreide regelgeving in verband met deze aangelegenheid ontwikkelden. Het probleem van verontreiniging van de zee is al zeer lang gekend en omwille van de grote problemen die het teweegbrengt jarenlang het onderwerp van discussie. De wetgevende instanties willen verontreiniging zoveel als mogelijke tegenhouden, echter weten zij ook dat een volledige uitsluiting van olieverontreinigingen onmogelijk is. Deze realiteit indachtig, hebben de instanties regelgeving uitgevaardigd die zowel maatregelen opleggen met het oog op het voorkomen van olieverontreiniging, als duidelijke bepalingen voor het geval zich toch een verontreiniging voordoet. Met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging moeten de regelgevers altijd aandacht besteden aan het feit dat elke opgelegde verplichting een inperking vormt van het *mare liberum* en de vrijheid van transport over zee. Een evenwicht tussen enerzijds bescherming van het milieu en anderzijds vrij gebruik van de zee moet nagestreefd worden.<sup>34</sup>

23. De aansprakelijkheid in geval van olieverontreiniging afkomstig van schepen op zee is momenteel duidelijk geregeld. Dit was echter niet altijd het geval. In de loop van de geschiedenis hebben zich eerst een aantal grote rampen moeten voordoen vooraleer de wetgevers tot het nodige besef kwamen in actie te treden op het terrein van olieverontreiniging. Voordien speelde het belang van het milieu en alles wat daarbij komt kijken geen aanzienlijke rol. Door groeiend bewustzijn en inzicht in de schade die ongevallen op zee veroorzaken, konden de bevoegde instanties en organisaties niet anders dan wetgevend optreden. Een goede regelgeving die handelt over de gevolgen van een olieverontreiniging moest en zou er komen. In de loop der jaren zagen verscheidende regelgevende initiatieven dan ook het licht. Niet alleen ontwikkelden de regelgevers veel nieuwe regels, ook voerden ze aanpassingen door van al bestaande wetgeving naar aanleiding van nieuwe technologische evoluties en zeer ernstige rampen op zee.

24. In dit hoofdstuk belicht ik het juridisch kader op drie niveaus. Ten eerste op internationaal niveau, vervolgens op het niveau van de EU, om ten slotte te eindigen op het nationaal niveau. Ik kan nu al stellen dat deze volgorde cruciaal is. Veel regelgeving wordt op internationaal niveau ontwikkeld, om vervolgens door te sijpelen op de lagere niveaus. Internationale regelgeving heeft duidelijk een inspirerende en dicterende werking op de lagere echelons.

Omwille van de uitgebreidheid van het aantal regelgevende werken ligt de nadruk op wetgeving die perfect past binnen het kader van deze masterproef. Er wordt enkel aandachtig ingegaan op wetgeving die in hoofdzaak over olieverontreiniging handelt en zaken regelt met betrekking tot de aansprakelijkheid, de te betalen vergoeding, ... Daarnaast

---

<sup>34</sup> L. LUCCHINI, "Les contradictions potentielles entre certaines mesures de protection de l'environnement et la liberté de navigation.", in R. CASADRO RAIGÓN (ed.), *L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Brussel, Bruylant, (205) 205-207.

bestaat er natuurlijk wetgeving die indirect een invloed heeft op de bestrijding van olieverontreiniging. Deze legt technische vereisten vast met betrekking tot de tanker, opleiding en kennis van crew, ... Denk hierbij aan MARPOL, dat handelt over technische standaarden met het oog op het voorkomen van olieverontreinigingen. Het verdrag is echter veel uitgebreider dan alleen verontreiniging door olie. Het doel van het verdrag is duidelijk het mariene milieu te beschermen tegen alle soorten van verontreiniging door schepen.<sup>35</sup> Inhoudelijk gaat MARPOL over alle types van schepen<sup>36</sup>, alle technische aspecten van verontreiniging en bevat bepalingen met het oog op de beperking en voorkoming van zowel accidentele als operationele verontreiniging.<sup>37</sup> Alle lidstaten van de EU zijn partij bij dit verdrag. Dit vormt een uitdrukking van het belang van dit verdrag. Let wel op want de EU zelf is geen partij, de EU kan het verdrag niet goedkeuren aangezien enkel staten tot het verdrag kunnen toetreden.<sup>38</sup> Daarnaast wordt het LLMC niet besproken vermits het buiten het bestek van deze masterproef valt.<sup>39</sup> Ook het OPRC wordt niet behandeld. Dit verdrag gaat voornamelijk over de samenwerking naar aanleiding van een incident.<sup>40</sup> De reden voor de totstandkoming hiervan is het feit dat niet alle landen over voldoende middelen en capaciteiten beschikken om adequaat te reageren wanneer zich een ramp op zee voordoet. Daarenboven valt ook het Bunkerverdrag buiten het toepassingsgebied van deze masterproef. Een bespreking van dit verdrag zou ons veel te ver leiden aangezien olie die olietankers in hun bunker vervoeren immers onder het CLC valt.<sup>41</sup> Tot slot komt het HNS ook niet ter sprake. Dit verdrag handelt over andere dan persistente olie, maar is nog niet van kracht.<sup>42</sup> Nochtans zijn er drie goede redenen waarom het verdrag beter wel van kracht wordt, namelijk het toenemende transport van dergelijke stoffen, een stijgend

---

<sup>35</sup> N. J. MARGETSON, “‘Zeezwaaien’ – Uitleg van het begrip en route in MARPOL, Annex II.”, *TVR* 2010, nr. 6, (180) 180.

<sup>36</sup> I. BOUGATAYA, C. DE BRUYNE en P. M’BAKI HELU, “MARPOL et ses annexes : quelle efficacité?”, *Neptunus* 2007, vol. 13, (1) 6; J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht*, AEM studie zeehavens, deel II, 123.

<sup>37</sup> J.-C. HERMAND, *Maritime and inland waterways transport regulations overview*, Total Petrochemicals, Parijs, 30 november 2007; T. A. MENSAH, “Marine pollution from ships, prevention of and responses to.”, *MPEPIL* 2011, 4, [http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law9780199231690e1201?rskey=jDQoiq&result=2&prd=EPIL\(consultatie 6 oktober 2016\)](http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law9780199231690e1201?rskey=jDQoiq&result=2&prd=EPIL(consultatie 6 oktober 2016)).

<sup>38</sup> N. LIU en F. MAES, “Legal Constraints of the European Union’s Accession to the International Maritime Organization.”, *JMLC* 2012, vol. 43, 279-291; S. LORENZMEIER, “Intertanko case.”, *MPEPIL* 2013, 2, [http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law9780199231690e2094?rskey=jDQoiq&result=1&prd=EPIL\(consultatie 16 oktober 2016\)](http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law9780199231690e2094?rskey=jDQoiq&result=1&prd=EPIL(consultatie 16 oktober 2016)); F. DOPAGNE, “Arrêt Intertanko: l’appréciation de la validité d’actes communautaires au regard de conventions internationales.”, *JDE* 2008, afl. 152, 241-242; HvJ 3 juni 2008, C-308/06, ECLI:EU:C:2008:312, The Queen, op verzoek van International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) e.a./Secretary of State for Transport, *TMR* 2008, (603) 607.

<sup>39</sup> LLMC is niet van toepassing wanneer de voorgedane olieverontreiniging onder het toepassingsgebied van het CLC valt. Antwerpen 31 januari 2011, *NJW* 2011, afl. 245, 469-470, noot E. SOMERS, “Aansprakelijkheidsbeperking zeeschip, zeegaand vaartuig, binnenschip en estuair schip.

<sup>40</sup> T. A. MENSAH, “Marine pollution from ships, prevention of and responses to.”, *MPEPIL* 2011, 6, [http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law9780199231690e1201?rskey=jDQoiq&result=2&prd=EPIL\(consultatie 6 oktober 2016\)](http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law9780199231690e1201?rskey=jDQoiq&result=2&prd=EPIL(consultatie 6 oktober 2016)); Z. O. ÖZÇAYIR, *Liability for oil pollution and collisions*, Londen, LLP Reference Publishing, 1998, 189-190; IMO, *Historiek bij het tot stand komen van het OPRC*, [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-oil-pollution-preparedness,-response-and-co-operation-\(oprc\).aspx\(consultatie 9 november 2016\)](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-oil-pollution-preparedness,-response-and-co-operation-(oprc).aspx(consultatie 9 november 2016)).

<sup>41</sup> Art. I, 5 CLC.

<sup>42</sup> IMO, *Historiek HNS*, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious.aspx\(consultatie 9 november 2016\)](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious.aspx(consultatie 9 november 2016)).

milieubewustzijn en de bezorgdheid over de hoge kosten gepaard met deze vorm van verontreiniging.<sup>43</sup> Net zoals bij het CLC, kent het HNS een systeem van twee lagen ter vergoeding van veroorzaakte schade.<sup>44</sup>

25. De nadruk ligt in deze masterproef op de nog steeds van kracht zijnde wetgeving, in het bijzonder de meest recente en werkende regelgeving. Ondanks dat ik in deze masterproef de huidige stand van zaken wil meegeven, zijn een historische schets en evolutie soms noodzakelijk om het hele verhaal goed te kunnen volgen. Met betrekking tot het internationale juridische kader wordt een chronologische volgorde gehanteerd voor de bespreking van de verdragen.

## **2.1 Internationaal niveau**

### **2.1.1 Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie**

26. Het internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie kent de afkorting CLC die afkomstig is van zijn Engelse benaming, zijnde International convention on civil liability for oil pollution damage. Alvorens ik kan overgaan tot de daadwerkelijke bespreking van de inhoudelijke aspecten van dit verdrag, wordt eerst kort een historische schets gegeven zodanig dat de totstandkoming ervan belicht en verduidelijkt wordt.

#### **2.1.1.1 Ontstaan**

27. Naar aanleiding van de ramp met de Torrey Canyon op 18 maart 1967 ontstond heel wat protest bij de burgerlijke opinie en werd duidelijk dat het toen geldende regime tot regeling van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars, zoals vastgelegd in de Brusselse verdragen van 1924 en 1957, onvoldoende bleek. De Torrey Canyon was een tanker die onder Libanese vlag olie transporteerde naar de Britse havenplaats Milford. Door een fatale navigatiefout liep de tanker echter op de rotsen voor de kust van Cornwall. Door deze harde aanvaring kwam de tanker tot breuk en als gevolg lekte zeer veel olie, ongeveer 120.00 ton<sup>45</sup>, in zee. De kusten van Engeland en Frankrijk werden besmeurd en vervuild door deze weggevloeide olie. De enige oplossing, die na vele bergingspogingen nog openstond, was het bombarderen van het schip in de hoop de ontsnapte olie in zee op te branden.<sup>46</sup> De Britse

---

<sup>43</sup> L. HANSENNE, *Het ontwerp van verdrag betreffende de aansprakelijkheid voor schade door het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag)*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 1992-1993, 27-28.

<sup>44</sup> R. ROLAND, "Kanttekeningen bij de recente wetgevende evolutie in het zeerecht.", *TPR* 2001, afl. 3, (1385) 1415; *Twee-lagen vergoedingssysteem onder het HNS*, <http://slideplayer.com/slide/6099870/> (consultatie 9 november 2011).

<sup>45</sup> M. BOON, "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, afl. 5, (155) 156.

<sup>46</sup> E. DU PONTAVICE en M. DE JUGLART, *La pollution des mers par les hydrocarbures (à propos de l'affaire du "Torrey Canyon")*, 1968, Parijs, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 5-9; G. LIBRANDO, "Influence of the Torrey Canyon incident on the liability and compensation regimes developed under the auspices of the IMO.", in N. A.

regering nam deze beslissing en hoewel zowel de eigenaar van de tanker als de vlaggenstaat Liberia geen protest had geuit, bestaat er toch twijfel over de geldigheid van deze beslissing.<sup>47</sup>

Het was de eerste echte grote olieramp die aanzienlijke ecologische gevolgen had. De bevolking was angstig voor wat komen zou maar tegelijk ook boos dat dergelijke ramp kon gebeuren en zo'n grote ravage kon veroorzaken. Er rezen vooral vragen over de adequaatheid van de bestaande regelgeving en de gebreken hiervan werden bloot gelegd.<sup>48</sup> Vanuit de publieke opinie kwamen drie grote problemen over de aansprakelijkheidsregeling uit de Brusselse verdragen boven water. Algemeen werd opgeworpen dat onvoldoende aandacht werd besteed aan de belangen van slachtoffers van dergelijke rampen. Ten eerste was het maximale bedrag dat de scheepseigenaar verplicht was te betalen op basis van zijn aansprakelijkheid voor de veroorzaakte schade veel te laag in vergelijking met de totale omvang van de schade. Ten tweede stond het begrip schuld centraal. Vooraleer de scheepseigenaar aansprakelijk kon worden gehouden, was vereist dat zijn schuld kon worden vastgesteld. Dit was echter niet altijd even gemakkelijk. Ten slotte bestond er onduidelijkheid over het land waar schadelijders hun vordering tot schadevergoeding dienden in te stellen om de procedure in te leiden. Bij rampen van dergelijke omvang beperkt de schade zich niet tot één enkele staat. In geval van schade in meerdere staten was het niet duidelijk in welke staat de procedure behoorde te worden gestart.

28. Verscheidene organisaties, zoals het IMO en het Comité Maritime International, vonden de kritiek terecht en startten het ontwerp van een voorstel. Binnen het IMO speelde een gebrek aan eenduidigheid over de vorm van aansprakelijkheid een vertragende factor in het totstandkomingsproces. De verschillende mogelijkheden waren zeer uitgebreid, objectieve aansprakelijkheid, zoals voorgesteld door Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Italië en VSA, absolute aansprakelijkheid, zoals aangehangen door Canada, traditionele schuldaansprakelijkheid, waarvan Japan, Sovjetunie en Groot-Brittannië voorstander waren. Nog anderen, zoals België, Denemarken, Ierland en Griekenland, stelden een ladingaansprakelijkheid voor. Na lange onderhandelingen met de verschillende delegaties in de IMO bereikte men uiteindelijk toch een consensus. Binnen het IMO koos men voor objectieve aansprakelijkheid en dit resulteerde dan in het CLC 1969.<sup>49</sup> Het CLC werd voor de eerste keer aangenomen en ondertekend op 29 november 1969 te Brussel. Het verdrag in de vorm van 1969 werd in totaal geratificeerd door 59 staten en trad in werking op 19 juni

---

MARTINEZ GUTIERREZ (ed.), *Serving the rule of international maritime law. Essays in honour of professor David Joseph Attard*, Abingdon, Routledge, 2010, (315) 315; P. VINCENT, *Droit de la mer*, Brussel, Larcier, 2008, 188-189.

<sup>47</sup> Y. TARAHA, *International law of the sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 299.

<sup>48</sup> D. ADETORO en S. H. ADETORO, "Resolving disputes involving accidental pollution by oil: what are the challenges?", *EEELR* 2009, vol. 18, issue 4, (209) 210; T. A. MENSAH, "Marine pollution from ships, prevention and responses to.", *MPEPIL* 2011, 3, [opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1201?rskey=jDQoiq&result=2&prd=EPIL](http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1201?rskey=jDQoiq&result=2&prd=EPIL) (consultatie 6 oktober 2016).

<sup>49</sup> F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoedingen voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten", *BTIR* 1988, (97) 97-98.

1975.<sup>50</sup> Ook België trad toe tot dit verdrag door goedkeuring ervan bij wet van 20 juli 1976, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 13 april 1977.<sup>51</sup>

29. Groeiend milieubewustzijn, kritiek omwille van te lage schadevergoedingen en interpretatieproblemen met betrekking tot enkele begrippen opgenomen in het CLC 1969, zorgden al snel voor enkele aanpassingen van het oorspronkelijke CLC. Bovendien bekritiseerden zowel scheepseigenaars als slachtoffers het CLC van 1969, de ene wegens te strikte aansprakelijkheid en te hoge limieten, de anderen omwille van de inadequate compensaties.

Het protocol van 1976 zorgde voor een wissel van ‘franc poincaré’ naar Special Drawing Rights, hierna afgekort als SDR, als uitdrukking voor de monetaire waarde van een zaak. De aanvankelijk gebruikte uitdrukking voor waarde was gebaseerd op de officiële waarde van goud. Door maatschappelijke evoluties gebruikte men de goudstandaard niet meer courant en ontstond er nood aan een vernieuwde methode. Het internationaal Monetair Fonds gebruikte SDR reeds als uitdrukking van waarde en bij protocol van 1976 voerde men deze standaard ook in voor het bepalen van de aansprakelijkheid van een scheepseigenaar bij schade door olie. In België spreekt men van Bijzondere Trekkingsrechten.<sup>52</sup> Het doel van deze SDR is het vormen van een gemeenschappelijke basis voor betalingen zonder bevoordeling van enig land. Het voordeel van deze methode is dat het onafhankelijk is van schommelingen van een munt ten aanzien van een andere munt. Het protocol omvat verder geen fundamentele wijzigingen. Het protocol van 1976 trad in werking in 1981.<sup>53</sup>

Naar aanleiding van de ramp met de Amoco Cadiz zag men in dat de bestaande aansprakelijkheidslimieten niet meer voldoende zijn ten gevolge van continue inflatie. Bovendien speelde ook de capaciteitsvergroting van de verzekeringsmaatschappijen een rol. Het protocol van 1984 voerde daarom een verhoging van de maximale aansprakelijkheidsgrenzen door. Dit protocol is echter nooit in werking getreden omwille van te strenge ratificatievereisten.<sup>54</sup>

Vervolgens werd het protocol van 1992 aangenomen. Dit protocol is op het vlak van de aansprakelijkheidsgrenzen identiek aan het protocol van 1984, dat daarentegen nooit

---

<sup>50</sup> M. J. BOON, “Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?”, *TVR* 2008, afl. 5, (155) 156; F. MAES, “De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoedingen voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten”, *BTIR* 1988, (97) 127-128.

<sup>51</sup> A. CARETTE, “Milieuaansprakelijkheid.”, in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer.*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, (121) 184.

<sup>52</sup> J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 248.

<sup>53</sup> IMO, *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.*, [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx) (consultatie 2 november 2011).

<sup>54</sup> J. SWINNEN, “Burgerlijke aansprakelijkheid voor milieuschade door olieverontreiniging afkomstig van schepen: recente ontwikkelingen.”, *MER* 1999, (75) 75.

inwerking trad.<sup>55</sup> Daarnaast verbreedt dit protocol de draagwijdte van het verdrag waardoor vanaf de inwerkingtreding van dit protocol meer olierampen onder het toepassingsgebied van het CLC vallen. Ook verruimde men het territoriaal toepassingsgebied.<sup>56</sup> Het protocol van 1992 voorzag bovendien in een verruiming van het schadebegrip. Als gevolg hiervan komt ook milieuschade in aanmerking voor vergoeding. Er wordt echter een beperking gesteld aan deze mogelijkheid door de koppeling ervan aan redelijke maatregelen.<sup>57</sup> De toevoeging van milieuschade aan het begrip “schade door verontreiniging” heeft heel wat voeten in de aarde gekost. Aanvankelijk wou men dit reeds door middel van het 1984 protocol incorporeren. Veel staten zagen een compensatie voor de totale schade veroorzaakt aan het milieu echter niet zitten. Er ontstond veel discussie tussen de staten over de kwalificatie van schade, de staat als bewaker van een goede milieukwaliteit en ecologisch herstel. Vooral de uitgesproken mening van de Algemene Vergadering van het IOPC Fonds in 1980<sup>58</sup> vormde een struikelblok voor de implementatie van ecologische schade als schadevorm vatbaar voor compensatie onder het CLC. De Algemene Vergadering stelde heel duidelijk dat het IOPC Fonds geen betaling mag doen wanneer de geleden schaden louter en alleen op de basis van abstracte begroting en theoretische modellen is gewaardeerd. Dit standpunt verhindert de compensatie van schade aan het milieu die niet uitgedrukt kan worden in monetaire waarden. Bovendien speelde de vraag wie gerechtigd is om een compensatie voor schade aan het milieu te vorderen. Kennen alleen staten deze bevoegdheid binnen hun taak een kwaliteitsvol leefmilieu te voorzien aan hun burgers, of moet deze mogelijkheid ook openstaan voor individuele eisers? Ten slotte bestond ook onduidelijkheid over hoe ver men in het herstel van milieuschade moet gaan.<sup>59</sup> Het protocol trad inwerking op 30 mei 1996 en vervangt vanaf die datum het oorspronkelijke CLC 1969. Momenteel zijn 114 staten partij bij dit verdrag, opmerkelijk afwezig echter zijn heel wat staten uit het Afrikaanse continent.

Tot slot werden op 20 oktober 2002 nog enkele amendementen toegevoegd aan het CLC. Deze traden in werking op 1 november 2003 en zorgden voor een verhoging van de grenzen van aansprakelijkheid. De internationale beleidsmakers trokken de grenzen met maar liefst 50 procent op in vergelijking met de limieten vastgelegd in het protocol van 1992. Deze verhoging van de aansprakelijkheidsgrenzen was een reactie op de ramp met de tanker Erika in 1999.<sup>60</sup> Wanneer ik vanaf nu in deze masterproef spreek over het CLC dan verwijst dit naar de meest recente versie van het verdrag.

30. België zette het CLC 1969, zoals eerder al vermeld, om in Belgische wetgeving. Vervolgens werden ook de volgende protocollen en amendementen omgezet in de Belgische

---

<sup>55</sup> E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 491.

<sup>56</sup> Z. O. ÖZÇAYIR, *Liability for oil pollution and collisions*, Londen, LLP Reference Publishing, 1998, 236-238.

<sup>57</sup> J. SWINNEN, “Burgerlijke aansprakelijkheid voor milieuschade door olieverontreiniging afkomstig van schepen: recente ontwikkelingen.”, *MER* 1999, (75) 77-78.

<sup>58</sup> Resolutie nr. 3 van de Algemene Vergadering van het IOPC Fonds (oktober 1980), F.D. FUND/A/ES/1/13.

<sup>59</sup> M. MASON, “Civil liability for oil pollution damage: examining the evolving scope for environmental compensation in the international regime.”, *Marine Policy* 2003, (1) 3-5.

<sup>60</sup> A. CARETTE, “Milieuaansprakelijkheid.”, in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, (121) 185.

rechtsorde, dit door wetten van 11 april 1989<sup>61</sup>, 10 augustus 1998<sup>62</sup> en 3 mei 1999<sup>63</sup>. Hierdoor werd het CLC van toepassing in onze Belgische rechtsorde. België voerde echter een aantal bijzonderheden in vooraleer het verdrag in ons land in werking kon treden. Met uitzondering van deze enkele bijzonderheden, is het CLC onverkort van toepassing in België.<sup>64</sup>

### 2.1.1.2 Inhoudelijke aspecten

31. In dit deel van deze masterproef belicht ik de inhoud van het CLC. Het toepassingsgebied, zowel materieel als territoriaal, het doel van het CLC, ... komen aanbod zonder hierbij elk artikel van het volledige verdrag afzonderlijk te bespreken.

#### Toepassingsgebied

32. Het CLC omvat een aansprakelijkheidsregime waarbij de scheepseigenaar de aansprakelijkheid draagt voor schade die het gevolg is van verontreiniging afkomstig van een olietanker veroorzaakt door een voorval.<sup>65</sup> In deze samenvatting van de inhoud van het CLC staan een aantal concepten die vatbaar zijn voor verschillende interpretaties. Om dit te voorkomen bevat het verdrag een duidelijke omschrijving van deze begrippen en definities zijn terug te vinden in artikel I van het CLC.

Onder het begrip “schip”<sup>66</sup> vallen alle zeeschepen en andere zeegaande vaartuigen, ongeacht het type, zolang ze zijn gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading. Het gaat volgens deze omschrijving dus over olietankers die daadwerkelijk olie als lading vervoeren. Aanvankelijk was het verdrag niet van toepassing wanneer op het ogenblik van de verontreiniging de tanker niet geladen was.<sup>67</sup> De aanpassing van het CLC in 1992, zorgde ervoor dat onder bepaalde omstandigheden ook ongeladen tankers onder het toepassingsgebied vallen. De begripsomschrijving “schip” is uitgebreid tot tankers waarbij zich enkel nog olie als residu in de tank bevindt na levering van de lading olie. In dit geval kent het CLC wel toepassing.<sup>68</sup>

“Een scheepseigenaar” is de persoon die als eigenaar van het schip is aangeduid in de registers of de persoon die het schip in eigendom heeft indien geen registratie heeft plaats gevonden. Het komt soms ook voor dat een schip eigendom is van een staat maar een

---

<sup>61</sup> BS 6 oktober 1989.

<sup>62</sup> BS 16 maart 1999.

<sup>63</sup> BS 29 mei 1999.

<sup>64</sup> J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 250-251.

<sup>65</sup> Art. IV CLC.

<sup>66</sup> Art. I, 1 CLC.

<sup>67</sup> F. MAES, “De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoedingen voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.”, *BTIR* 1988, (97) 103.

<sup>68</sup> G. GAUCL, *Oil pollution at sea. Civil liability and compensation for damage.*, Chichester, John Wiley & Sons Ltd., 1997, 63.

private maatschappij de exploitatie in handen neemt die hiertoe gemachtigd is door de betrokken staat. In deze situatie betekent het begrip eigenaar een zodanige maatschappij.<sup>69</sup>

Onder het begrip “voorval” valt elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor schade door verontreiniging wordt veroorzaakt, of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat schade veroorzaakt zal worden.<sup>70</sup> Uit deze definitie blijkt dat het verdrag ook van toepassing is wanneer geen olie is vrijgekomen, maar enkel een mogelijkheid bestond op het ontsnappen van olie uit de tanker. Met dergelijke definitie wil men het nemen van preventieve maatregelen ter voorkoming van verontreiniging stimuleren.<sup>71</sup>

Artikel I omvat ook een beschrijving van andere begrippen zoals persoon, staat waarin het schip is teboekgesteld, preventieve maatregelen, ...

33. Het toepassingsgebied van het CLC is omschreven in artikel II van het verdrag en stelt dat het verdrag van toepassing is op schade veroorzaakt door verontreiniging en op preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van zodanige schade. In dit artikel bakent het IMO ook duidelijk het territoriaal toepassingsgebied van het verdrag af. Kort gezegd moet de schade door verontreiniging zich hebben voorgedaan op het grondgebied, waaronder de territoriale zee begrepen, van een verdragsstaat of in de exclusieve economische zone. Indien de getroffen staat niet over een exclusieve economische zone beschikt, kent het CLC toch toepassing indien de verontreiniging zich voordoet binnen 200 nautische mijlen te rekenen vanaf de basislijn van de staat. Het verdrag is dus ook van toepassing wanneer het incident zich heeft voorgedaan op volle zee maar de schade zich heeft verspreid naar de territoriale zee of naar de exclusieve economische zone. De plaats van het incident is met andere woorden irrelevant, wat de territoriale toepassing bepaalt is de plaats waar de verontreiniging zich manifesteert. Opmerkelijk is dat de kuststaat partij moet zijn bij het CLC opdat het verdrag toepassing kan vinden. Of de vlaggenstaat lid is bij het verdrag heeft geen invloed op de werking. Dit systeem is eerder uniek en laat toe dat het verdrag een effect heeft op derden, wat ongezien is. Met betrekking tot de preventieve maatregelen legt het CLC geen territoriale beperkingen op. Deze vallen dus altijd onder de toepassing van het verdrag, ongeacht waar deze genomen worden. Uit dit artikel is af te leiden dat er slechts één criterium speelt voor het toepassingsgebied, zijnde de plaats waar de schade zich heeft voorgedaan. Er wordt geen enkele voorwaarde gesteld in verband met de nationaliteit van de scheepseigenaar of de vlaggenstaat van de tanker.<sup>72</sup>

34. Om het materiele toepassingsgebied van het CLC goed te begrijpen is het noodzakelijk te weten wat “schade door verontreiniging” inhoudt. Hieraan komt het CLC zelf tegemoet door dit begrip te definiëren. Schade door verontreiniging betekent verlies of schade die

---

<sup>69</sup> Art. I, 3 CLC.

<sup>70</sup> Art. I, 8 CLC.

<sup>71</sup> A. CARETTE, “Milieuaansprakelijkheid.”, in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer.*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, (121) 186.

<sup>72</sup> F. MAES, “De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.”, *BTIR* 1988, (97) 102.



buiten het schip is veroorzaakt door bevuilding ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van olie uit het schip ongeacht waar dit wegvloeien of ontsnappen plaatsvindt. Daarnaast vallen ook kosten van preventieve maatregelen onder het begrip.<sup>73</sup> Met andere woorden moet de schade veroorzaakt zijn door verontreiniging ten gevolge van het wegvloeien of doen wegvloeien van olie uit olietankers die bestemd en gebouwd zijn voor het vervoer van olie.<sup>74</sup> Niet alleen olie als lading valt onder het toepassingsgebied, maar ook olie die in de bunker aanwezig is voor de aandrijving van de tanker. Hierbij speelt het voordeel dat men geen onderscheid meer moet maken tussen deze twee types van olie. In beide gevallen is de veroorzaakte schade vatbaar voor vergoeding onder het CLC.<sup>75</sup> Let wel, het gaat hier alleen over persistente olie, niet-persistente olie valt buiten het toepassingsgebied volgens de definitie van “olie” in artikel I, 5 van het verdrag. Niet-persistente olie behelst gasolie, lichte dieselolie, kerosine, ...<sup>76</sup>

Bovendien vallen de kosten van preventieve maatregelen ook onder het materiële toepassingsgebied. Preventieve maatregelen zijn alle, na het voorval, door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van de verontreiniging.<sup>77</sup> Uit deze omschrijving kan echter verwarring voortvloeien. Indien men maatregelen neemt ter voorkoming van olieverontreiniging en deze acties zijn effectief, met andere woorden er lekt uiteindelijk toch geen olie in zee, dan is geen vergoeding mogelijk op basis van het oorspronkelijke CLC uit 1969. Het kan dus voorvallen dat men preventieve kosten verricht om verontreiniging te voorkomen, maar deze achteraf niet vatbaar zijn voor compensatie op basis van het CLC. Alleen indien olie daadwerkelijk in zee lekt ondanks de gestelde preventieve maatregelen, treedt het aansprakelijkheidsregime van het verdrag in werking. Enkele voorbeelden van deze situatie zijn het wegpompen van de lading van het schip, het slepen van het schip, uitsturen van detergentschepen, ... hierbij zullen de gemaakte kosten niet vergoed worden indien er uiteindelijk toch geen olie in zee terecht is gekomen.<sup>78</sup> Gelukkig hebben regelgevers hieromtrent duidelijkheid geschept in de protocollen van 1984 en 1992. Kosten van preventieve maatregelen die effectief verhinderen dat olie in zee lekt, komen nu ook voor vergoeding in aanmerking. De voorwaarde is wel dat een gegronde vrees en een onmiddellijke dreiging op olieverontreiniging bestond op het moment dat men de preventieve acties uitvoerde.

35. Onder de begripsomschrijving “schade door verontreiniging” uit het CLC vallen schade door overlijden, lichamelijke schade, verlies of beschadiging van een zaak die zich niet aan boord voor deed, alsook inkomensverlies en winstderving komen voor vergoeding in aanmerking. Schade die wordt veroorzaakt door het wegvloeien van olie die achteraf een

---

<sup>73</sup> Art. I, 6 CLC.

<sup>74</sup> F. DE CLIPPELE, “Olie op de golven.”, *RW* 2002-2003, nr. 34, (1321) 1323.

<sup>75</sup> A. CARETTE, “Milieu aansprakelijkheid.”, in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer.*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, (121) 186; HvB Antwerpen (4e kamer) 20 april 2015, nr. 2013/AR/579, *NJW* 2016, 124-127, noot E. SOMERS, 127-129.

<sup>76</sup> F. MAES, “De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan bij olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.”, *BTIR* 1988, (97) 103.

<sup>77</sup> Art. I, 8 CLC.

<sup>78</sup> F. MAES, “De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.”, *BTIR* 1988, (97) 102-103.

explosie veroorzaakt of vuur vat, valt buiten het toepassingsgebied van het verdrag. Wanneer door een brand of explosie op een schip olie wegvloeit dan valt dit wel onder de begripsomschrijving. Het is dus uitermate belangrijk om het toepassingsgebied van het verdrag goed te begrijpen.

Inkomensverlies kan men leiden doordat apparatuur beschadigd is en men zo een tijdje zijn beroep niet kan uitoefenen, denk maar aan visnetten. Deze schade betreft economische schade omdat men geen inkomen meer kan verwerven. Winstderving valt ook onder de begripsomschrijving, maar alleen wanneer deze niet samenhangt met lichamelijke schade of zaakschade. In deze optiek gaat het dan over zuiver economische schade, voorbeeld het niet mogen vissen in stukken zee waar nog gelekte olie aanwezig is.<sup>79</sup>

Het kan gebeuren dat na het nemen van preventieve maatregelen, die duidelijk apart zijn ondergebracht in de begripsomschrijving, nog nood is aan andere maatregelen. Deze maatregelen noemt men herstelmaatregelen en bestaan uit een tussenkomst van de mens ter versnelling of aanmoediging van het herstel van natuurlijke rijkdommen ten gevolge van aantasting van het mariene milieu. Deze herstelmaatregelen worden als dusdanig niet met zoveel woorden in het verdrag genoemd. Ook geeft men geen criteria ter verduidelijking van wat men onder deze redelijke maatregelen mag onderbrengen. Uit de praktijk blijkt dat dergelijke herstelmaatregelen vaak beperkt blijven tot het aanplanten van nieuwe planten om erosie tegen te gaan, het afbakenen van een gebied zodanig dat overlevende fauna zichzelf kan herstellen en niet verstoord wordt door de mens of predatoren, het artificieel herstellen van het voortplantingsgebied, ... Uit deze omschrijving lijkt het alsof ecologische schade vergoed wordt onder het CLC. Niets is echter minder waar. Door de koppeling aan de redelijke maatregelen is de vergoeding niet gebaseerd op de waarde van de aangetaste natuur, maar is de schadevergoeding eigenlijk een terugbetaling van de kosten die men redelijk achtte voor het uitvoeren van herstelmaatregelen. Men kijkt dus niet naar het aangetaste mariene milieu zelf, maar alleen de redelijkheid van de maatregelen wordt in overweging genomen.<sup>80</sup>

36. Het CLC bevat naast een duidelijke omschrijving van het toepassingsgebied ook een duidelijke omschrijving van wat niet onder het toepassingsgebied valt. Artikel XI van het verdrag stelt dat het niet van toepassing is op oorlogsschepen en andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een staat voor niet-commerciële activiteiten.<sup>81</sup> Daarnaast vallen schepen voor vervoer van gas of chemicaliën, bunkers van containerschepen en cargoschepen niet onder het werkingsgebied van dit verdrag.<sup>82</sup>

---

<sup>79</sup> A. CARETTE, "Milieuaansprakelijkheid.", in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer.*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, (121) 188.

<sup>80</sup> A. CARETTE, "Milieuaansprakelijkheid.", in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer.*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, (121) 188-189; J. SWINNEN, "Burgerlijke aansprakelijkheid voor milieuschade door olieverontreiniging afkomstig van schepen: recente ontwikkelingen.", *MER* 1999, (75) 77-78; W. VAN DER VELDE, "Prestigewedstrijd: wie is aansprakelijk voor schade ten gevolge van olievervuiling?", *TVR* 2003, afl. 2, (53) 54-55.

<sup>81</sup> Art. XI, 1 CLC

<sup>82</sup> F. DE CLIPPELE, "Olie op de golven.", *RW* 2002-2003, afl. 34, (1321) 1323.

37. Om het toepassingsgebied van het CLC kort samen te vatten, zijn het type schip en de plaats waar de schade zich heeft voorgedaan ten gevolge van een incident op zee de bepalende criteria om de werkingssfeer van dit verdrag af te bakenen.

### **Aansprakelijkheidsregeling**

38. Na een uitgebreide belichting van het toepassingsgebied van het CLC is het tijd om naar de inhoud te kijken. Hierbij gaat het concreet over de aansprakelijkheidsregeling die het verdrag omhelst.

39. Het CLC stelt in artikel V de scheepseigenaar aansprakelijk voor schade veroorzaakt door olieverontreiniging op zee. De eigenaar is, zoals eerder vermeld, de persoon die als eigenaar is geregistreerd of de persoon die het schip exploiteert wanneer registratie ontbreekt. Een schip kan ook eigendom zijn van een staat maar geëxploiteerd worden door een private maatschappij. Deze private exploitatiemaatschappij zal met betrekking tot de aansprakelijkheid beschouwd worden als eigenaar in de zin van dit verdrag. Belangrijk aandachtspunt betreft het feit dat het CLC geen melding maakt van de betrokken oliemaatschappij als mogelijke aansprakelijke. Een oliemaatschappij, die beroep doet op de scheepvaart voor zijn olietransport, draagt op basis van het CLC geen enkel risico om aansprakelijk te worden gesteld, tenzij natuurlijk de oliemaatschappij ook beschouwd kan worden als scheepseigenaar. Juist om dit risico niet te moeten dragen zullen oliemaatschappij veelal gebruik maken van externe tankers opdat ze niet onder het begrip scheepseigenaar zouden vallen.

40. Wat de aansprakelijkheid zelf betreft, hanteert het CLC een objectieve aansprakelijkheid, wat inhoudt dat een fout in hoofde van de scheepseigenaar niet aangetoond dient te worden. Het loutere feit eigenaar te zijn van een tanker is voldoende en levert hier de grond voor de aansprakelijkheid. Op deze wijze kanaliseren beleidsmakers de aansprakelijkheid naar de geregistreerde eigenaar van de betrokken tanker. Deze kanalisatie speelt in het voordeel van de eiser. Het is op deze manier gemakkelijker en sneller om een schadevergoeding te bekomen aangezien de zoektocht naar een aansprakelijke uitblijft. Helaas gaat het ook gepaard met serieuze nadelen. Andere betrokken partijen krijgen immers het gevoel immuun te zijn en besteden niet meer dezelfde zorg en aandacht aan hun activiteiten zoals wel het geval zou zijn moest er voldoende vrees op aansprakelijkheid bestaan.<sup>83</sup> Het gaat hier dan voornamelijk over operatoren van olietankers, bevrachters, olieproducenten, ... maar niet bemanningsleden om de reden dat zij niet over voldoende financiële middelen beschikken.

Er bestaan echter enkele gevallen waarin de eigenaar niet aansprakelijk kan worden gesteld. Hij zal zich op een exoneratie-clausule, opgenomen in punt 2 van artikel V van het

---

<sup>83</sup> M. A. HUYBRECHTS, "De criminalisatie van kapitein en scheepsbemanning in geval van olieverontreiniging: een brug te ver? Een mogelijk conflict tussen het Zeerechtverdrag, MARPOL en de Europese Richtlijn 2005/35/EC." in F. DERUYCK, M. DE SWAEF, J. ROZIE, M. ROZIE, P. TRAEST en R. VERSTRAEREN (eds.), *De wet voorbij. Liber amicorum Luc Huybrechts.*, Antwerpen, Intersentia, 2010, (181) 185.

verdrag, kunnen beroepen indien hij erin slaagt het bewijs ervan te leveren. Concreet zijn er drie situaties waarin de scheepseigenaar van zijn gehoudenheid wordt ontheven, zijnde:

- oorlogsdaad, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard;
- opzettelijk handelen of nalaten van derden met de intentie om te schaden;
- onzorgvuldigheid van een regering of andere overheid verantwoordelijk voor het onderhoud van navigatiehulpmiddelen.<sup>84</sup>

Daarnaast omvat het verdrag nog een exoneratie-mogelijkheid voor de scheepseigenaar. Wanneer de eigenaar bewijst dat de schade door verontreiniging geheel of gedeeltelijk het gevolg is van handelen of nalaten van de schadelijder met de bedoeling schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de eigenaar geheel of gedeeltelijk worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon.<sup>85</sup> Met andere woorden, wanneer de persoon die schade heeft geleden zelf aan de oorzaak ligt van de verontreiniging ten gevolge van zijn handelen, nalaten te handelen of een nalatigheid en de eigenaar van de tanker dit kan bewijzen, wordt hij van zijn aansprakelijkheid verlost.

41. Belangrijk om te vermelden is dat de scheepseigenaar een regresrecht heeft op een derde. Het verdrag vormt geen belemmering voor enig recht op verhaal jegens een derde dat bestaat in hoofde van de eigenaar.<sup>86</sup> De eigenaar van een olietanker zou dergelijke verhaalrecht kunnen uitoefenen tegen de bevrachter van de betrokken tanker in geval van een geschil betreffende de oorzaak van de verontreiniging. In de praktijk doen zich voornamelijk discussies voor in drie situaties. Ten eerste wanneer de olieverontreiniging het gevolg is van het aan de grond lopen van de tanker op weg naar de haven of in de haven zelf. Het is immers de taak van de bevrachter om instructies te geven opdat het schip veilig de haven kan doorvaren en de kade kan bereiken. Ten tweede is het de taak van de bevrachter om te laden en te lossen. Wanneer deze activiteiten worden uitgevoerd op een manier die wetens en willens ingaat tegen de regels van de kunst, is dit een situatie waar de scheepseigenaar verhaal kan uitoefenen op de bevrachter. Ten slotte kan ook het laden van stoffen of goederen, waarvan de bevrachter weet dat ze een inherent gevaar inhouden voor de tanker, een regresrecht opleveren voor de scheepseigenaar. In deze gevallen bestaat er

---

<sup>84</sup> Art. III, 2 CLC; M. J. BOON, "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, (155) 156; J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 247; D. J. CUSINE en J. P. GRANT, "The legal framework.", in D. J. CUSINE en J. P. GRANT (eds.), *The impact of marine pollution.*, Londen, Croom Helm, 1980, (29) 52; F. DE CLIPPELE, "Olie op de golven.", *RW* 2002-2003, afl. 34, (1321) 1323; F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.", *BTIR* 1988, (97) 105.

<sup>85</sup> Art. III, 3 CLC; M. J. BOON, "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, (155) 156; A. CARETTE, "Milieuaansprakelijkheid.", *OBO* 2013, afl. 94 (121) 186; J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 247; F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.", *BTIR* 1988, (97) 106.

<sup>86</sup> Art. III, 5 CLC; M. J. BOON, "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, (155) 156; F. DE CLIPPELE, "Olie op de golven.", *RW* 2002-2003, afl. 34, (1321) 1323; F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.", *BTIR* 1988, (97) 104.

twijfel over wie de schuldlige is voor het in zee lekken van olie. Het CLC kanaliseert alle aansprakelijkheid naar de scheepseigenaar maar deze ligt, zoals aangegeven in de voorbeelden, niet altijd aan de oorzaak van de olieverontreiniging. Slachtoffers van dergelijke verontreiniging kunnen zich niet rechtstreeks tot de bevrachter wenden op basis van het verdrag en daarom voorziet het CLC wel een remedie, namelijk het recht tot verhaal van de scheepseigenaar op de bevrachter of andere verantwoordelijke derde.<sup>87</sup>

42. Uit het voorgaande kan afgeleid worden dat het helemaal niet aantrekkelijk is om scheepseigenaar te zijn om de reden dat een risico op aansprakelijkheid op de loer ligt. Slechts zeer weinig mensen zouden nog scheepseigenaar willen worden, aan de basis ligt de wens geen hoge aansprakelijkheidsvergoedingen te moeten betalen. Gelukkig komt het CLC aan dit probleem tegemoet en voorziet het een beperking van aansprakelijkheid voor de scheepseigenaar. Bij verontreiniging van de zee loopt de schade zeer snel op tot aanzienlijke bedragen. De aansprakelijkheid moet daarom in verhouding staan tot het risico dat de eigenaar neemt door de uitoefening van zijn onderneming. In de scheepvaart houdt dit risico van de onderneming verband met de bruto-tonnage<sup>88</sup> van het betrokken schip. De beperking van aansprakelijkheid wordt op zijn beurt gelinkt aan dit bruto-tonnage. Voor tankers tot 5.000 ton bedraagt de maximale aansprakelijkheid 4,51 miljoen SDR. Voor tankers waarvan de bruto-tonnage 5.000 ton overschrijdt, komt er bij de maximale aansprakelijkheid 631 SDR voor elke bijkomende ton, met een totaal maximum van 89,77 miljoen SDR.<sup>89</sup>

43. Een vraag die hierbij speelt, is op basis van welke gronden een aansprakelijkheidsbeperking van de scheepseigenaar gerechtvaardigd kan worden. Historisch gezien heeft dergelijke beperking veel voeten in de aarde gehad. Verscheidene rechtvaardigingsgronden zijn in de loop der jaren de revue gepasseerd en hebben heel wat, soms felle, kritiek te verduren gekregen. Toch verdienen drie belangrijke argumenten voor de aansprakelijkheidsbeperking onze aandacht aangezien ze samen de rechtvaardiging vormen. Ten eerste bestaan er grote risico's waarmee maritieme activiteiten geconfronteerd worden. Een beperking van de aansprakelijkheid is nodig om investeringen in deze activiteiten te stimuleren. Een limitatie zorgt ervoor dat investeerders niet meer kunnen verliezen dan wat ze aanvankelijk geïnvesteerd hebben. Er kan echter getwijfeld worden of dit argument nog steeds een solide basis vormt voor aansprakelijkheidsbeperking. Technische ontwikkelingen hebben er per slot van rekening voor gezorgd dat de zeevaart veiliger is geworden. De vraag is dan ook of de risico's van scheepvaart daadwerkelijk zoveel groter zijn dan deze waarmee andere industrieën te maken krijgen.

Het tweede belangrijke argument handelt over de verzekeraarbaarheid van de risico's die met maritieme ondernemingen gepaard gaan. De limitatie van aansprakelijkheid maakt het mogelijk een verzekering af te sluiten, de omvang van de gehoudenheid van de

---

<sup>87</sup> F. DE CLIPPELE, "Olie op de golven.", *RW* 2002-2003, af. 34, (1321) 1327.

<sup>88</sup> Dit is een inhoudsmaat voor de totale grootte van het schip, bepaald overeenkomstig het internationale verdrag betreffende de meting van schepen. Men bekomt de bruto-tonnage via een formule waarbij men het scheepsvolume onder het bovendek en de ingesloten ruimtes boven het bovendek in rekening brengt.

<sup>89</sup> Art. V CLC.

scheepseigenaar is immers voorspelbaar. Echter zorgt de vergelijking met andere industrieën ook hier voor vragen. Er bestaan andere meer risicovolle sectoren waar een verzekeringsdekking bestaat zonder enige beperking van de aansprakelijkheid, het typevoorbeeld is de nucleaire sector. De vraag is waar het verschil ligt met de maritieme sector en waarom een afwijkende houding wordt gehandhaafd. Naar mijn mening moet niet ver gezocht worden naar een antwoord op deze vraag en is een vergelijking tussen een nucleaire ramp en een olie-incident niet aan de orde. Het maatschappelijk draagvlak voor onbeperkte aansprakelijkheid van nucleaire operatoren houdt verband met de risicovolle activiteiten die zij ondernemen. Er heerst altijd een risico en in vergelijking met olietransport over zee is dit aanzienlijk groter. Daarenboven speelt het feit dat bij een nucleaire ramp altijd gevaar is voor de bevolking, daar dit bij een olieramp veel minder prominent aanwezig is.

Ten slotte suggereert het laatste argument dat de beperking een vorm van risicospreiding inhoudt onder de verschillende belangen in de maritieme sector. Een limitatie van aansprakelijkheid in hoofde van de scheepseigenaar heeft tot gevolg dat zijn verzekeringspremies binnen bepaalde grenzen blijven en alles betaalbaar blijft. Dit heeft op zijn beurt tot gevolg dat de scheepseigenaar een relatief lage vrachtprijs zal vragen voor het uit te voeren transport. Hierbij ondervindt iedereen een voordeel en een logische conclusie is dan ook dat iedereen een deeltje van de schade moet dragen indien zich een incident op zee zou voordoen. Uit deze redenering volgt dat er sprake is van solidariteit en risicospreiding over de gehele samenleving.

Wanneer regelgevers geen beperking op de aansprakelijkheid stellen, hebben we te maken met onbeperkte aansprakelijkheid. Deze onbeperkte aansprakelijkheid werkt enkel indien er voldoende mensen zijn die over voldoende financiële middelen beschikken om de aansprakelijkheid te vergoeden. Dit is echter een utopie. Niemand beschikt over een afdoende hoeveelheid financiële middelen om telkens alle schade te vergoeden. Indien het juridische kader niet in een beperking van de aansprakelijkheid voorziet, zal deze onbeperkte aansprakelijkheid zich echter *de facto* ontwikkelen, waarbij de vrees bestaat dat vergoedingen niet betaald zullen worden. Het is dus beter om een wettelijke limitatie in te stellen zodanig dat men waarborgt dat de beperkte bedragen ook daadwerkelijk betaald worden.<sup>90</sup>

44. De beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in het CLC is een goede beleidsbeslissing geweest. De scheepseigenaar geniet dit voordeel echter niet zomaar. Op de eigenaar van de tanker rust de verplichting een fonds te vormen in het land waar een vordering tegen hem wordt ingesteld. De middelen voor de fondsvorming worden aangeleverd door de verzekeraar van de betrokken tankereigenaar, in de praktijk een Protection & Indemnity club, waarover later meer. De vorming van een fonds gebeurt door het storten van geldsommen of door het stellen van een bankgarantie of iedere andere zekerheid die aanvaard wordt in de staat waar het fonds wordt gevormd.<sup>91</sup> Dergelijk fonds

---

<sup>90</sup> F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid: Zee- en Binnenvaart.*, Gent, Larcier 2008, 30-35.

<sup>91</sup> Art. V, 3 CLC.

moet dan een bedrag omvatten dat gelijk is aan het maximum van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Door de vorming van een fonds kunnen de schuldeisers geen rechten doen gelden op andere goederen van de scheepseigenaar. Schuldeisers zullen zich enkel kunnen richten tot dit fonds. Alsook zullen de reeds gelegde beslagen op andere goederen van de scheepseigenaar opgeheven worden.<sup>92</sup> Het fonds wordt tussen de verscheidene schuldeisers verdeeld op basis van het bedrag van hun erkende vordering.<sup>93</sup> Uit dit voorgaande kan dus afgeleid worden dat het fonds tot beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar een dubbele werking heeft, enerzijds zorgt het voor een verplichte zekerheidsstelling door de eigenaar en anderzijds bekomt men een globale uitbetaling van de slachtoffers.<sup>94</sup>

45. Ter afsluiting is het met betrekking tot de aansprakelijkheidsbeperking belangrijk te vermelden dat de scheepseigenaar hier niet altijd beroep op kan doen. In principe kan de eigenaar per voorval zijn aansprakelijkheid beperken op grond van artikel V van het verdrag. Wanneer het voorval echter het gevolg is van de persoonlijke schuld van de eigenaar is een limitatie niet aan de orde. Schuld omvat hier persoonlijk handelen of nalaten waardoor verontreiniging van de zee is ontstaan en is begaan, hetzij met opzet, hetzij roekeloos en in de veronderstelling dat dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.<sup>95</sup> In dergelijk geval is de eigenaar van de olietanker onbeperkt aansprakelijk.

46. Naast een duidelijke regeling met betrekking tot de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, omvat het CLC ook een bepaling die de eigenaar van een tanker met een capaciteit van meer dan 2.000 ton verplicht een verzekering af te sluiten die beoogt zijn aansprakelijkheid te dekken.<sup>96</sup> De verplichting kan ook voldaan worden door het afsluiten van een andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie. Deze verzekeringsplicht houdt een voordeel in voor slachtoffers van verontreiniging die een vergoeding willen bekomen voor de geleden schade. Door de verplichting in het CLC heeft de eiser de garantie dat de betrokken tankereigenaar over een financiële zekerheid beschikt. Een certificaat, ook wel blauwe kaart genoemd, levert het bewijs voor het afsluiten van dergelijke verzekering of andere zekerheid. Het verdrag zelf verduidelijkt welke gegevens dit certificaat verplicht moeten bevatten.<sup>97</sup> De verplichting om over dergelijk certificaat te beschikken geldt niet alleen voor schepen die varen onder de vlag van een verdragsstaat, maar ook voor schepen, die onder een andere vlag dan deze van een verdragsstaat varen, wanneer zij een haven of olieterminal binnenvaren van een staat die wel partij is bij het CLC.<sup>98</sup>

---

<sup>92</sup> F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.", *BTIR* 1988, (97) 106.

<sup>93</sup> Art. V, 4 CLC.

<sup>94</sup> F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.", *BTIR* 1988, (97) 107.

<sup>95</sup> Art. V, 2 CLC.; F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.", *BTIR* 1988, (97) 106.

<sup>96</sup> Art. VII CLC.

<sup>97</sup> Art. VII, 2 CLC.

<sup>98</sup> A. CARETTE, "Milieuansprakelijkheid.", in X, *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer.*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4,

## **Vorrang van het verdrag**

47. Welke bindende kracht mag aan het CLC gegeven worden en hoever strekt de draagwijdte? Het CLC zelf verklaart dat het verdrag boven alle andere internationale overeenkomsten gaat.<sup>99</sup> Daarnaast heeft het verdrag ook duidelijk voorrang op nationale wetgeving. Staten hebben door hun toetreding tot dit verdrag de verplichting op zich genomen om de inhoud ervan na te leven. De bepalingen die zijn opgenomen in het CLC hebben bovendien voorrang op de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid ten aanzien van de scheepseigenaar. De gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregels worden uitgesloten en gelden alleen in de gevallen die buiten de draagwijdte van het CLC vallen.<sup>100</sup>

### **2.1.2 Internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie**

48. Het Fondsverdrag is, zoals de naam zelf zegt, een internationaal verdrag en kent de benaming International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution in het Engels. Belangrijk om hier al duidelijk te vermelden is dat het Fondsverdrag er gekomen is ter aanvulling van het CLC. Beide verdragen zijn dan ook onlosmakend verbonden en opdat staten willen toetreden, moeten ze beiden verdragen ratificeren.

#### **2.1.2.1 Ontstaan**

49. Het Fondsverdrag is ontstaan in navolging van het CLC van 1969. Geleidelijk aan ontstond het besef dat bij zeer grote scheepsrampen de eigenaar een te zware financiële last moet dragen, alsook het inzicht dat het effect van het CLC onvoldoende is. Met dit laatste bedoel ik dat enerzijds het CLC niet in alle gevallen een volledige vergoeding biedt aan slachtoffers van schade door olieverontreiniging, en anderzijds het CLC de financiële lasten van de eigenaar van een olietanker verzwaart. Daarnaast kwam men ook tot het bewustzijn dat schade door wegvloeiën of ontsnappen van olie in zee niet alleen gedragen moet worden door de scheepvaart zelf, maar ook door degene die een financieel belang hebben bij het vervoeren van olie. Als reactie op deze ingevingen namen regelgevers in 1971 een aanvullende maatregel. Het Fondsverdrag werd gesloten op 18 december 1971 en trad, na de vereiste ratificaties, in werking op 16 oktober 1978. Ook in België kent het verdrag toepassing.<sup>101</sup> Het grote doel van het Fondsverdrag is tweeledig, ten eerste een volledige

---

(121) 187; F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.", *BTIR* 1988, (97) 107.

<sup>99</sup> Art. XII CLC.

<sup>100</sup> F. DE CLIPPELE, "Olie op de golven.", *RW* 2002-2003, afl. 34, (1321) 1323.

<sup>101</sup> De oorspronkelijke versie werd door wet van 6 augustus 1993 goedgekeurd, *BS* 5 november 1993. Latere wijzigingen aan het verdrag werden bij wet van 10 augustus 1998 omgezet in de Belgische rechtsorde, *BS* 16 maart 1999.



vergoeding waarborgen aan slachtoffers en ten tweede de financiële last van scheepseigenaars verlichten.

Het protocol van 19 november 1976 wijzigde voor de eerste keer het verdrag van 1971. Hierbij werd een klein wijziging doorgevoerd die gelijk is aan deze voor het CLC. Door de inwerkingtreding van dit protocol hebben de beleidsmakers goudstandaard vervangen door SDR.

Vervolgens kwam het protocol van 1992 tot stand en leidde dit tot een uitbreiding van het toepassingsgebied van het Fondsverdrag. Deze uitbreiding zorgde ervoor dat het verdrag ook van toepassing is voor schade veroorzaakt binnen de exclusieve economische zone of indien een staat hierover niet beschikt binnen 200 nautische mijlen vanaf de basislijn. Daarnaast trok men de maximale vergoeding op tot 135 miljoen SDR. We stellen dus vast dat dit protocol dezelfde wijzigingen doorvoert als de aanpassingen aan het CLC in 1992.

Ten slotte werden ook nog enkele amendementen goedgekeurd op 18 oktober 2000. Het betreft hier dezelfde amendementen als deze die gelden voor het CLC. Het maximale aansprakelijkheidsbedrag werd hier voor een tweede keer opgetrokken en ligt nu op 203 miljoen SDR.<sup>102</sup> De meest recente versie van het Fondsverdrag heeft 114 verdragsstaten.

### **2.1.2.2 Inhoudelijke aspecten**

#### **Toepassingsgebied**

50. Het toepassingsgebied van het Fondsverdrag is met betrekking tot de aard van de schade en de territoriale werking identiek aan deze van het CLC. Reden hiervoor is dat het Fondsverdrag een aanvulling is op het CLC en deze dus niet zonder elkaar kunnen functioneren. Een toepassingsgebied dat afwijkend is zou de verbondenheid tussen beide verdragen in de weg staan. De uiteenzetting van het toepassingsgebied van het Fondsverdrag gebeurt in artikel 3 van het verdrag. Het artikel verwijst expliciet naar het CLC en benadrukt zo de connectie tussen beide verdragen. Het Fondsverdrag treedt in werking in geval van schade die door verontreiniging is ontstaan op het grondgebied, inclusief de territoriale wateren, van een verdragsstaat, alsook binnen de exclusieve economische zone of 200 nautische mijlen vanaf de basislijn indien de betrokken staat niet over een exclusieve economische zone beschikt. Daarenboven is het verdrag van toepassing op preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van dergelijke schade, ongeacht de plaats.

#### **Vorming van een fonds**

51. Het Fondsverdrag zorgde, zoals de benaming zelf stelt, voor de oprichting van een internationaal fonds. Dit fonds draagt de Engelse naam International Oil Pollution Compensation Fund. De tweeledige taak van het fonds bestaat enerzijds uit het verschaffen

---

<sup>102</sup> J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 254.

van vergoeding in die gevallen waar het CLC onvoldoende bescherming biedt, en anderzijds het bieden van verlichting aan de scheepseigenaar voor de financiële lasten die hij moet dragen op basis van het CLC.<sup>103</sup>

52. Hoe de vorming van dit fonds gebeurt, zet het Fondsverdrag zelf uiteen. Elke partij bij het verdrag die in een kalenderjaar meer dan 150.000 ton ruwe olie<sup>104</sup> ontvangt over zee, moet een bijdrage aan het fonds doen. Artikel 10 van het Fondsverdrag omschrijft deze bijdrageplicht uitvoerig.<sup>105</sup> Er bestaan echter enkele gevallen waaromtrent twijfel bestaat of ze weldegelijk als vervoer over zee beschouwd kunnen worden. Sommige partijen bij het verdrag proberen op deze manier hun bijdrageplicht te ontlopen. De ontvangst van olie die bestemd is om verder te transporteren via pijpleidingen of bestemd is om te verschepen naar een andere haven, valt onder de toepassing van artikel 10 van het verdrag. Het transport binnen de haven zelf wordt niet beschouwd als vervoer over zee en valt dus buiten de bijdrageplicht, alsook de invoer van olie via pijpleidingen door een land<sup>106</sup>. Daarnaast valt het overladen van een schip naar een ander schip niet onder de werking van dit verdrag. Wat wel onderworpen is aan de bijdrageplicht van artikel 10 is de overslag in een vlottende opslagtank of in een schip voor dezelfde doeleinden binnen de territoriale zee of in de haven.<sup>107</sup> Door de bijdrageplicht van de verdragspartijen dient het fonds op deze manier beschouwd te worden als een onderlinge verzekeringsmaatschappij. Een maatschappij die gevormd wordt door degenen die olie over zee ontvangen.<sup>108</sup>

Wat nu de concrete omvang is van deze bijdragen, stelt de Algemene Vergadering jaarlijks vast in oktober op basis van uitgaven en inkomsten. Hierbij speelt de vereiste dat steeds voldoende liquide middelen ter beschikking moeten staan om de werking van het fonds te kunnen garanderen.<sup>109</sup> Daarnaast wordt rekening gehouden met andere factoren zoals compensaties die men vermoedelijk zal moeten uitbetalen aan de scheepseigenaars, schadeloosstelling aan slachtoffers, hoeveelheid olie die in het voorafgaande jaar door de verdragsstaten over zee werd ontvangen, ...<sup>110</sup> De bijdragen die verdragsstaten moeten doen variëren dus van jaar tot jaar. Soms valt het voor dat een staat nalaat haar jaarlijkse bijdragen te voldoen. In dergelijke situatie moet op deze achterstallige verschuldigde

---

<sup>103</sup> Art. 2 Fondsverdrag.

<sup>104</sup> Wat precies onder het begrip “ruwe olie” moet worden verstaan, wordt in artikel 1,3, a) van het verdrag omschreven.

Ruwe olie is elk vloeibaar mengsel van koolwaterstoffen dat in natuurlijke staat in de aarde voorkomt, en dat al dan niet is behandeld om het geschikt te maken voor vervoer. Tevens wordt onder ‘ruwe olie’ begrepen, ruwe olie waaraan bepaalde distillaatfracties zijn onttrokken of waaraan bepaalde distillaatfracties zijn toegevoegd.

<sup>105</sup> D. ADETORO en S. H. ADETORO, “Resolving disputes involving accidental pollution by oil: what are the challenges?”, *EEELR* 2009, vol. 18, issue 4, (209) 211; M. J. BOON, “Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?”, *TVR* 2008, (155) 156; J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 252.

<sup>106</sup> Van Rotterdam naar Antwerpen bij wijze van voorbeeld.

<sup>107</sup> F. MAES, “De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.”, *BTIR* 1988, (97) 112.

<sup>108</sup> J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 252.

<sup>109</sup> Art. 12 Fondsverdrag.

<sup>110</sup> F. MAES, “Burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten.”, *BTIR* 1988, (97) 112-113.

bedragen een rente betaald worden volgens een percentage dat de Algemene Vergadering vastlegt.<sup>111</sup>

Naast de jaarlijkse bijdragen die op basis van artikel 10 verschuldigd zijn, moeten staten die partij zijn bij het Fondsverdrag ook een aanvangsbijdrage leveren. De grootte van dit bedrag berekent men op basis van een vast bedrag per ton bijdragende olie die de staat heeft ontvangen in het kalenderjaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van het verdrag. Partijen moeten deze aanvangsbijdrage betalen binnen de drie maanden na de inwerkingtreding van het Fondsverdrag.<sup>112</sup>

### **Schadeloosstelling door het fonds**

53. Het Fondsverdrag is een aanvulling op het CLC waarbij een fonds wordt opgericht ter vergoeding van schade veroorzaakt door olieverontreiniging op zee. Dit fonds kent een schadevergoeding toe aan slachtoffers die geen volledige en passende vergoeding hebben verkregen op basis van het CLC. Aan de basis van deze ontoereikende vergoeding kunnen drie oorzaken liggen. Ten eerste bestaat de mogelijkheid dat op basis van het CLC niemand aansprakelijk kan worden gesteld voor de veroorzaakte schade. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de verontreiniging afkomstig is van een schip dat minder dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert. Ten tweede kan het voorvallen dat de scheepseigenaar, die op basis van het CLC aansprakelijk is, over onvoldoende middelen beschikt. De eigenaar heeft met andere woorden een ontoereikend financieel kapitaal om zijn verplichting te voldoen en ook de financiële zekerheid geeft geen dekking of is ontoereikend (dit is bijvoorbeeld wegens wangedrag of insolventie van de verzekeraars<sup>113</sup>). In dit tweede geval heeft het slachtoffer dus geen volledige voldoening verkregen van het bedrag dat hem nochtans op basis van het CLC verschuldigd is. Ten derde kan de oorzaak liggen in het feit dat de veroorzaakte schade het bedrag overtreft waartoe de aansprakelijkheid van de eigenaar is beperkt op basis van het CLC. Wanneer één van deze drie situaties zich voordoet, zal het fonds dus tussenkomen om een schadevergoeding te betalen aan ieder slachtoffer.<sup>114</sup> De praktijk wijst uit dat het fonds het meest moet optreden om de slachtoffers te voldoen in het derde geval.

54. Er zijn echter twee gevallen waarin het fonds van zijn verplichtingen tot schadeloosstelling van slachtoffers van olieverontreiniging is ontheven. Ten eerste wanneer de schade veroorzaakt is door oorlogshandelingen, vijandelijkheden, burgeroorlog of opstand of werd veroorzaakt door het ontsnappen of doen wegvloeien van olie uit een oorlogsschip of een ander schip dat toebehoort aan of geëxploiteerd wordt door een staat voor niet-commerciële doeleinden. Het fonds moet aantonen dat dergelijke situatie speelt. Daarnaast is het fonds ontheven van zijn verplichting wanneer de schuldeiser niet kan bewijzen dat de schade is veroorzaakt door een voorval waarbij een of meer schepen waren

---

<sup>111</sup> Art. 13 Fondsverdrag.

<sup>112</sup> Art. 11 Fondsverdrag.

<sup>113</sup> F. MAES, "Burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten," *BTIR* 1988, (97) 109.

<sup>114</sup> Art. 4, 1 Fondsverdrag.; M. J. BOON, "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, (155) 156.

betrokken.<sup>115</sup> Dit gebeurt wanneer het schip niet identificeerbaar is of wanneer niet duidelijk is welk concreet schip de schade heeft veroorzaakt.<sup>116</sup>

Naast deze twee situaties waar het fonds is ontheven van elke verplichting, bestaat ook een derde situatie waar het fonds is ontheven maar onder voorwaarde dat het vereiste bewijs wordt geleverd. Het fonds moet bewijzen dat de schade met opzet is veroorzaakt door de schadelijder, in het bijzonder door zijn handelen of nalaten te handelen. De verontreiniging moet met andere woorden ontstaan zijn door de schuld van het slachtoffer. In dergelijk geval is het fonds geheel of gedeeltelijk ontheven van de verplichting om aan deze persoon schadeloosstelling te voorzien. Het fonds zal geen vergoeding betalen.<sup>117</sup> Let wel op want het fonds is in dit geval niet ontheven van zijn verplichting om preventieve maatregelen te nemen.

55. Het fonds kent ook drie gevallen waarin zij wel een vergoeding voor de geleden schade uitkeert, in tegenstelling tot het CLC die in die gevallen geen compensatie toekent. Ten eerste wanneer de schade het gevolg is van een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard. Ten tweede wanneer de schade werd veroorzaakt door opzettelijk handelen of nalaten van een derde. Ten derde wanneer de schade veroorzaakt werd door onzorgvuldigheid of onrechtmatig handelen van een regering of andere overheid die verantwoordelijk is voor onderhoud van hulpmiddelen die de navigatie vergemakkelijken.<sup>118</sup>

56. De schadeloosstellingen die het fonds uitkeert zijn echter niet onbepaald. In het verdrag zelf zijn limieten opgenomen en boven deze bedragen kent het fonds geen schadeloosstelling toe. In sommige gevallen is dit bedrag ontoereikend ter voldoening van alle vorderingen die slachtoffers hebben ingesteld. Hier gaat het fonds dan over tot een pondspandgewijze verdeling van het beschikbare bedrag onder alle schuldeisers op basis van de door hen ingestelde vorderingen.<sup>119</sup> Het maximale bedrag dat het fonds kan uitkeren, is sinds de oprichting van het verdrag geëvolueerd. Aanvankelijk was het maximale bedrag 450 miljoen franc poincaré (30 miljoen SDR). Tijdens een zitting in 1979 heeft de Algemene Vergadering van het fonds dit bedrag opgetrokken tot 675 miljoen franc poincaré (45 miljoen SDR). In 1986 trok men deze limieten nogmaals op, 787.500.000 franc poincaré (52,5 miljoen SDR) voor verontreinigingen die zich hebben voorgedaan voor 30 november 1986 en 900 miljoen franc poincaré (60 miljoen SDR) voor verontreinigingen die zich voordoen na 30 november 1987. Momenteel staat de limiet op 135 miljoen SDR voor

---

<sup>115</sup> Art. 4, 2 Fondsverdrag; D. ADETORO en S. H. ADETORO, "Resolving disputes involving accidental pollution by oil: what are the challenges?", *EEELR* 2009, vol. 18, issue 4, (209) 212; J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 252.

<sup>116</sup> F. MAES, "Burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaren de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten," *BTIR* 1988, (97) 109.

<sup>117</sup> Art. 4, 3 Fondsverdrag; J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 252; F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten," *BTIR* 1988, (97) 109.

<sup>118</sup> F. MAES, "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaren de vergoeding voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten," *BTIR* 1988, (97) 109-110.

<sup>119</sup> Art. 4, 4 en 5 Fondsverdrag.

incidenten die zich voordeden voor 1 november 2003. Incidenten die zich voordoen op of na 1 november 2003 kennen een limiet van 203 miljoen SDR. Belangrijk om te vermelden is dat deze limieten gelden voor het totaal plaatje. De vergoedingen die op basis van het CLC worden toegekend, moeten afgetrokken worden van de bedragen die het Fondsverdrag voorziet.<sup>120</sup> De vergoedingen die men op basis van het CLC en het Fondsverdrag toekent, kunnen nooit het bedrag van 135/203 miljoen SDR overschrijden. Dit is het maximum voor beide vergoedingen samen. In heel uitzonderlijke gevallen ligt de bovengrens op 300.74 miljoen SDR. Dit is wanneer drie verdragsstaten meer dan 600 miljoen ton olie per jaar ontvangen.

57. Nu de verplichting van het fonds tot schadeloosstelling uitvoerig is besproken en de gevallen waarin het fonds van deze verplichting is ontheven, moet ik noodzakelijkerwijze stilstaan bij het begrip “schade” en welke schadegevallen vatbaar zijn voor vergoeding door het IOPC Fonds. Het fonds overweegt enkel een compensatie voor vorderingen tot schadevergoeding die gebaseerd zijn op werkelijk gedane uitgaven, een daadwerkelijk causaal verband bestaat tussen de gedane uitgaven en het voorval dat aanleiding gaf tot de verontreiniging en tot slot moeten de gedane uitgaven redelijke doeleinden nastreven. Dit zijn de drie cumulatieve criteria die het fonds hanteert. Daarenboven is het duidelijk dat het fonds geen vergoeding betaalt voor abstract gekwalificeerde schade die louter gebaseerd is op theoretische modellen. Denk hierbij aan schade veroorzaakt aan het mariene milieu die niet economisch uit te drukken valt. We kunnen dus stellen dat de schade betrekking moet hebben op duidelijke verliezen die economisch berekenbaar zijn.

Het begrip “schade” kende een herdefiniëring in de protocollen van 1992. De regelgevers baseerden zich op een aantal principes die ontwikkeld werden door de praktische toepassing van de verdragen en de ervaringen van het IOPC Fonds. Zo vergoedt het fonds in het algemeen deze kosten: opruimingskosten van stranden en de zee, herstellkosten voor privé domeinen die schade hebben geleden door verontreiniging, vergoeding van persoonlijke bezittingen die schade opliepen, schade veroorzaakt door opruimingsactiviteiten en de economische verliezen geleden door personen wier inkomen rechtstreeks afhangt van activiteiten gebonden aan de zee (zoals vissers, hoteluitbaters, restaurants aan de kust). De kosten die men doet om alleen de lading te bergen, vallen niet onder de kosten die voor een compensatie door het IOPC Fonds in aanmerking komen. Bergingskosten die worden verricht om olie verontreiniging te voorkomen worden daarentegen wel door het fonds vergoed omdat deze beschouwd worden als preventieve maatregelen.<sup>121</sup>

58. Belangrijk om nog even de nadruk te leggen op het feit dat het CLC niet zonder het Fondsverdrag kan en omgekeerd. Er is een onmiskenbare link tussen beiden. Je moet het ene verdrag ratificeren alvorens je kan toetreden tot het andere verdrag. Dit kan echter beschouwd worden als een beperking van de vrijheid van staten om zelf te kiezen tot welk

---

<sup>120</sup> F. MAES, “De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoeding voor schade ontstaan door olie verontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten,” *BTIR* 1988, (97) 110.

<sup>121</sup> J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengerelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 252.

verdrag ze wel en niet willen toetreden. Met betrekking tot deze verdragen beseffen de staten het voordeel van beiden en aanvaarden ze dergelijk systeem van sterke verbondenheid tussen twee verdragen.

### **2.1.3 Protocol van 1 november 2003 ter oprichting van een supplementair fonds**

59. Naast de hierboven besproken vergoedingssystemen uit het CLC en Fondsverdrag, ontwikkelden de beleidsmakers nog een derde systeem ter vergoeding van schade door olieverontreiniging. Dit gebeurde in het protocol van 2003 ter oprichting van een internationaal supplementair fonds voor schade door olieverontreiniging. Dit protocol is, in tegenstelling tot het CLC en Fondsverdrag, optioneel voor staten.

#### **2.1.3.1 Ontstaan**

60. In de nasleep van de accidenten met de Erika in 1999 en de Prestige in 2002, waarover later in deze masterproef een uitvoerige bespreking volgt, kwam vanuit de EU een voorstel tot oprichting van een fonds voor de vergoeding van schade door olieverontreiniging in de Europese wateren.<sup>122</sup> Ten gevolge van deze incidenten bleek duidelijk dat de maximale vergoedingen onder het CLC en Fondsverdrag ontoereikend zijn. Hieraan wou men op niveau van de EU tegemoetkomen door de creatie van een additioneel fonds. Dit voorstel tot Europees fonds ter compensatie van olieverontreiniging in Europese wateren beoogt een compensatie te voorzien in die gevallen waar benadeelden een ontoereikende vergoeding verwerven op basis van het CLC en Fondsverdrag.<sup>123</sup> Vanuit het internationale regime kwam natuurlijk reactie op dit idee en werkten zij een eigen voorstel uit met betrekking tot de oprichting van dergelijk extra fonds. Daarnaast vormde het bestaande Canadese fonds een leidraad voor de totstandkoming van dit protocol tot oprichting van een supplementair fonds. Canada kent immers een eigen nationaal fonds voor de vergoeding van schade ten gevolge van verontreiniging. Dit fonds vervult echt een additionele functie vermits Canada, dat partij is bij het CLC en Fondsverdrag, ook beroep kan doen op het bestaande internationale fonds. Hoewel dit nationale fonds voorziet in een additionele compensatie in geval van ontoereikende bedragen onder het CLC en Fondsverdrag, kent het fonds weinig toepassing.

Het idee tot oprichting van een Europees additioneel fonds en een reeds bestaand nationaal supplementair fonds in Canada resulteerden uiteindelijk in het internationaal protocol van 2003 tot oprichting van een supplementair internationaal fonds.

---

<sup>122</sup> Voorstel voor een Verordening van het Europese Parlement en de Raad tot instelling van een fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen, 6 december 2000, COM (2000) 802 def, *Pb.C.* 24 april 2001, afl. 120, 79-82.

<sup>123</sup> G. GONSAELES, "The impact of EC decision-making on the international regime for oil pollution damage: the supplementary fund.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage*, Dordrecht, Springer, 2005, (85) 103-104.

61. Het protocol trad in werking op 3 maart 2005 nadat het vereiste aantal landen dit geratificeerd hadden. België stemde in met dit protocol op 6 oktober 2005. Staten kiezen vrij op ze toetreden tot dit optioneel protocol of niet, maar de toetreding staat alleen open voor staten die ook lid zijn bij het Fondsverdrag. Heden zijn 31 staten partij bij dit optioneel protocol.

### **2.1.3.2 Inhoudelijke aspecten**

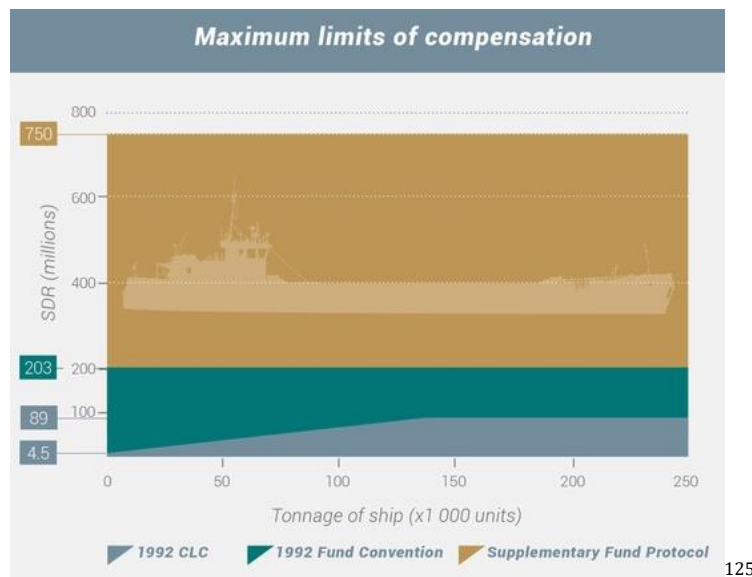
62. Met de inwerkingtreding van dit protocol voorziet men in een derde pijler van compensatie. Vermist dit protocol van 2003 een vrijwillig fonds opgericht, treedt dit supplementair fonds enkel op voor ongevallen die zich voordoen binnen het territorium, inclusief de territoriale zee, en de exclusieve economische zone van staten die het protocol aanvaard hebben, alsook binnen de 200 nautische mijlen vanaf de basislijn van staten die niet over een exclusieve economische zone beschikken maar het protocol wel hebben aanvaard.

63. Het doel van deze derde pijler van compensatie is het toekennen van een vergoeding voor schade die het gevolg is van verontreiniging, in die gevallen waar de veroorzaakte schade de limieten van de meest recente versie van het CLC en Fondsverdrag dreigt te overschrijden. Het begrip "schade door verontreiniging" in het optioneel protocol kent exact dezelfde invulling als bepaald in CLC en Fondsverdrag. Alsook het toepassingsgebied is identiek aan dat van het CLC en Fondsverdrag. Het grote verschil is dat eerst een beslissing van de Algemene Vergadering van het verplichte internationaal compensatiefonds nodig is die stelt dat een risico op overschrijding van de beschikbare bedragen onder het Fondsverdrag bestaat. Daarna activeert men pas het supplementair fonds.

De financiering van het supplementair fonds gaat via bijdragen door olie ontvangende staten die partij zijn bij het optioneel protocol. Het fonds kan ook alleen maar een compensatie betalen aan staten die partij zijn, dus hierin is een logische redenering te vinden. Het protocol voorziet een maximaal bedrag. Het maximum bedraagt 750 miljoen SDR, hier zijn de bedragen toegekend onder het CLC en Fondsverdrag inbegrepen.<sup>124</sup>

---

<sup>124</sup> Art. 4, 2 Supplementair fondsprotocol; J. COCQUYT, G. GONSAELES en F. MAES, *Nadere studie van het internationaal havengelateerd milieurecht.*, AEM studie zeehavens, deel II, 253-254.



125

Op deze grafiek is een overzicht te zien van het bestaande systeem van vergoeding voor schade door olieverontreiniging. De drie lagen van het systeem zijn duidelijk waar te nemen, ten eerste een vergoeding op basis van het CLC, ten tweede een aanvullende vergoeding door het IOPC Fonds op basis van het Fondsverdrag en ten derde een aanvullende vergoeding door het supplementair fonds wanneer al het voorgaande ontoereikend blijkt. Dit alles onder de uitgelegde limieten weliswaar.

## 2.2 Niveau van de Europese Unie

64. Na de bespreking van het juridisch regime op internationaal niveau ga ik in deze masterproef verder met het niveau van de Europese Unie. De internationale regelgeving heeft een duidelijke invloed op het niveau van EU. Het is onbetwistbaar dat deze regelgeving grotendeels is gebaseerd op verdragen die tot stand zijn gebracht binnen het IMO. Het voordeel aan dit niveau, in vergelijking met het internationale, is dat het ontwikkelingen en inwerkingtreden van regelgeving veel sneller gebeurt. Verdragen en resoluties nemen binnen de EU de vorm aan van verordeningen waardoor de onmiddellijke toepassing verplicht kan worden gesteld of de vorm van richtlijnen, wat meestal het geval is, waarbij een specifiek doel verplicht wordt gesteld. De EU kan zijn lidstaten verplichten om wetgeving aan te nemen, een voordeel waarover het IMO niet beschikt en waardoor op internationaal niveau veel afhangt van de wil van de afzonderlijke landen.<sup>126</sup> Daarnaast wil de EU ook een eigen juridisch regime scheppen aangezien veel wetgeving met betrekking tot het maritiem recht tot stand komt in de schoot van het IMO. De EU zelf is echter geen lid bij deze organisatie en bijgevolg kan zij geen directe invloed uitoefenen. De mogelijkheid staat

<sup>125</sup> IOPC, *Het huidige internationale vergoedingsregime in geval van olieverontreiniging*, <http://www.iopcfunds.org/about-us/legal-framework/> (consultatie 3 november 2016).

<sup>126</sup> W. HUI, "Recent developments in the EU marine oil pollution regime.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: Recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (1) 2; F. ODIER, "Union Européenne et sécurité maritime.", in C. FLAESCH-MOUGIN (ed.), *Union Européenne et sécurité: aspects internes et externes*, Brussel, Bruylant, 2009, (239) 241.



wel open om via de lidstaten van de EU invloed uit te oefenen, hiervoor is het belangrijk dat de verscheidene lidstaten met één stem spreken en dezelfde doelen vooropstellen.<sup>127</sup> In de EU proberen beleidsmakers om de bestaande internationale regels binnen Europa te harmoniseren, daarnaast zal de EU proberen om al vooruit te lopen op internationale regels die nog niet in werking zijn getreden.

65. De EU maakt zich druk over de mogelijke gevolgen van normale scheepvaartactiviteiten en ongevallen op zee. In het Europese gebied liggen enkele van de drukst bevaren zeeroutes ter wereld. Ongeveer 15.000 kilometer kust valt onder een risico van verontreiniging. In 2014 hebben olietransporteurs maar liefst 586 miljoen ton ruwe aardolie naar Europa vervoerd, 39,2 miljoen ton diesel en gasoline en 35,6 miljoen ton diesel en gasoline werd vanuit Europese havens getransporteerd richting de hele wereld.<sup>128</sup> In 2016 kende de Antwerpse haven een maritieme goederenoverslag van in totaal 214.057.529 ton, waarvan 69.224.501 ton vloeibare bulk.<sup>129</sup> Maar liefst 90 procent van alle buitenlandse handel verloopt via de zee.<sup>130</sup> In het verleden hebben zich reeds diverse scheepsrampen voorgedaan in de wateren van de EU. Hierbij ontstaan ernstige gevolgen voor de zee zelf, de kust en alles wat er mee te maken heeft zoals fauna, flora, visserij, toerisme, ...

De ramp met de Erika<sup>131</sup> in 1999 zorgde voor een stroomversnelling in de totstandkoming van regelgeving met het oog op voorkomen en bestrijden van olieverontreiniging. Na de ramp met de Erika stelde de EU zichzelf het doel om op lange termijn het bestaande systeem tot aansprakelijkheidsbeperking bij olieverontreiniging afkomstig van schepen aan te vullen. Vele Europese staten zijn verdragspartij bij het CLC en Fondsverdrag. Hoewel iedereen het belang van de aansprakelijkheidsregeling in deze verdragen bevestigt, bestaat er wat twijfel over de efficiëntie van dit systeem. Deze twijfel wordt ingegeven door twee grote bezorgdheden. Ten eerste de vrees dat niet alle schade vergoed zal worden omwille van een limiet op de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Ten tweede speelt het feit dat alleen de scheepseigenaar aansprakelijk kan worden gehouden. Dit heeft tot gevolg dat andere belanghebbenden bij het laden, lossen en vervoeren van stoffen geen persoonlijk risico op aansprakelijkheid lopen, wat er eventueel toe kan leiden dat minder aandacht besteed wordt aan de kwaliteit van de door hun geleverde diensten of uitgevoerde prestaties.<sup>132</sup>

---

<sup>127</sup> V. FRANK, *The European community and marine environmental protection in the international law of the sea*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 269; N. LIU en F. MAES, *The European Union and the International Maritime Organization: EU's External Influence on the Prevention of Vessel-Source Pollution*, *JMLC* 2010, vol. 41, 581-594; R. PEREIRA, "On the legality of the ship-source pollution 2005/35/EC Directive: The Intertanko case and selected others.", *EEELR* 2008, (372) 376.

<sup>128</sup> FUELS EUROPE, *Statistical report of 2016*, J. COOPER (ed.), 9 + 18.

<sup>129</sup> ANTWERP PORT AUTHORITY, *Maritieme goederenoverslag van januari tot december 2016*, Antwerpen, 2017, 1.

<sup>130</sup> F. ODIER, "Union Européenne et sécurité maritime.", in C. FLAESCH-MOUGIN (ed.), *Union Européenne et sécurité: aspects internes et externes*, Brussel, Bruylant, 2009, (239) 239.

<sup>131</sup> Deze zorgde voor ongeziene schade aan de kust van Bretagne, Frankrijk.

<sup>132</sup> M. A. E. GEERDINK, "Scheepvaartregelgeving in stroomversnelling.", *NTER* 2004, nr. 7, (174) 174; T. A. MENSAH, "Marine pollution from ships, prevention of and responses to.", *MPEPIL* 2011, 8.

Men kan de harmonisatie binnen de EU alleen maar toejuichen en dit om verscheidene redenen. Dat milieuschade een grensoverschrijdend karakter heeft, hoeft geen uitgebreid betoog. In plaats van lokale wetgeving met het oog op vermijden en oplossen van milieuschade, is het efficiënter om op een hoger niveau te voorzien in wetgeving. Daarenboven zorgt nationale regelgeving voor destructieve concurrentie. Landen beogen zoveel mogelijk ondernemingen aan te trekken en om dit te bereiken is een soepele regelgeving vereist. Hierdoor ontstaat concurrentie tussen verschillende staten, allen in de hoop de aantrekkelijkste wetgeving te bekomen om zo de economie van hun land op te krikken door de vestiging van vele ondernemingen. Dit heeft echter nadelige gevolgen voor de natuur vermits aantrekkelijke wetgeving veel ruimte laat en weinig aandacht besteed aan het milieu. Ten slotte voorzien regelgevers door middel van harmonisatie in een gelijkaardig niveau van milieukwaliteit voor alle burgers van de EU, dit in uitvoering van hun taak om een bepaald niveau van milieukwaliteit te garanderen voor alle EU-burgers.<sup>133</sup>

66. De Europese Commissie vond dat het tijd was om te reageren op deze gebreken en bedacht vier voorstellen met het oog op verbetering van het huidige systeem. Ten eerste moet een verhoging van de bestaande aansprakelijkheidslimieten doorgevoerd worden. Om dit in de realiteit te verwezenlijken is echter een verandering op internationaal niveau vereist, de EU kan dit niet alleen realiseren. In tweede instantie vindt de Commissie dat een derde laag van aansprakelijkheid vereist is bovenop de twee lagen die reeds bestaan op internationaal niveau. Dit idee kan wel uitwerking krijgen op niveau van de EU alleen. Echter reageert men internationaal met de totstandkoming van een supplementair compensatiefonds. Daarenboven wil men binnen de EU een regelgeving waarbij iedereen, die ook maar iets tot de verontreiniging heeft bijgedragen, aansprakelijk kan worden gesteld. Men wil dus niet alleen een aansprakelijkheid voor de scheepseigenaar maar ook voor oliemaatschappijen, charters, bevrachters, ... Ter afsluiting wil de Europese Commissie ook een strengere aansprakelijkheid in geval van een ernstige nalatigheid die aan de oorzaak ligt van de olieverontreiniging. Het is natuurlijk afwachten in hoeverre men binnen de EU erin slaagt om deze ideeën in realiteit om te zetten.<sup>134</sup>

67. De EU treft specifieke maatregelen om de risico's op verontreiniging van de Europese zee zoveel als mogelijk in te perken. Daarnaast beogen ze te komen tot een geharmoniseerd systeem ter controle van het scheepvaartverkeer, met een duidelijke nadruk op het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen. De EU heeft ook een grote bezorgdheid geuit over de grote hoeveelheid rampen op zee die niet onderzocht worden, ook al zou dergelijk onderzoek de oorzaak van het ongeval kunnen blootleggen en zodoende herhaling in de toekomst vermijden.<sup>135</sup> De EU stelde een lijst van prioriteiten op in het kader van het maritieme beleid die ze graag verwezenlijkt zouden zien. Op deze lijst staat onder andere

---

<sup>133</sup> M. FAURE en K. DE SMEDT, "Harmonisatie van milieuaansprakelijkheid in de Europese Unie: een rechtseconomische analyse.", *TMR* 2001, (356) 358-362.

<sup>134</sup> E. SOMERS, "De Europese aanpak van olieverontreiniging.", *Juristenkrant* 2000, afl. 18, (11) 11.

<sup>135</sup> EUROPESE COMMISSIE DG ENERGIE EN VERVOER, *Het maritieme beleid: wetgeving en doelstellingen van de Europese Unie voor het zeerecht.*, Luxemburg, Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, 2002, 13.

het verbeteren van transparantie van informatie, technologische ontwikkeling, verbeteren van de rechten van passagiers, betere beveiliging van vervoer van personen en goederen, ...

De EU hanteert sinds aanzienlijke tijd het “vervuiler-betaalt”-beginsel. In 1972 formuleerde de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, afgekort OESO, voor de eerste maal dit beginsel en in 1975 nam de EEG<sup>136</sup> dit principe over. Momenteel vormt artikel 191 VWEU<sup>137</sup> (voorheen artikel 174, lid 2 van het EG-verdrag) de rechtsbasis van dit principe.<sup>138</sup> Dit beginsel, zoals de naam zelf stelt, bepaalt dat de persoon die aan de oorzaak ligt van de verontreiniging de veroorzaakte schade moet vergoeden.<sup>139</sup> Het doel bestaat erin verontreiniging te voorkomen door het afschrikkende karakter van een mogelijke financiële last en dient in de Europese rechtsorde als houvast in het kader van het milieubeleid.<sup>140</sup> Het principe is echter niet vrij van onduidelijkheden. Zo rijzen er verscheidene vragen, wie wordt er bedoeld met de vervuiler, wat wordt er bedoeld met vervuiling en hoeveel moet de vervuiler betalen en op welke wijze.

Ten slotte beschikt de EU ook over een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, dat werd opgericht bij verordening van 27 juni 2002.<sup>141</sup> Het doel van dit agentschap is een efficiënt en uniform niveau van veiligheid op zee te bekomen en een hoog preventieniveau waarborgen zodat verontreiniging afkomstig van schepen niet meer voorkomt.<sup>142</sup> Het agentschap biedt hulp en ondersteuning aan de lidstaten van de EU met het oog op het bereiken van hun doel.<sup>143</sup>

68. De EU zit niet stil op het vlak van maritieme veiligheid en nam in de loop der jaren verschillende initiatieven. Spijtig genoeg kende men bij de uitwerking van de maritieme juridische regels enkele moeilijkheden. Vooral sinds de toetreding in mei 2004 van tien nieuwe landen werd de EU geconfronteerd met enkele uitdagingen. Voornamelijk het opleggen van veiligheidsmaatregelen in de maritieme sector zorgde voor problemen om reden dat de nieuwe toetredende landen een zeer lage veiligheidsstandaard kenden. Voor deze landen bleek het dan ook heel moeilijk om voldoende controle uit te oefenen om ervoor te zorgen dat hun schepen in overeenstemming zijn met de nieuwe Europese standaarden.<sup>144</sup>

69. In dit deel ga ik dieper in op drie aspecten, zijnde de richtlijn betreffende milieuaansprakelijkheid, de Erika-pakketten en de overeenkomst betreffende de

---

<sup>136</sup> Europese Economische Gemeenschap, nu de EU.

<sup>137</sup> Geconsolideerde versie van 2016 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, *Pb.C.* 7 juni 2016, afl. 59, 47-200.

<sup>138</sup> L. LAVRYSEN, *Cursus milieurecht*, UGent, academiejaar 2009-2010, 68.

<sup>139</sup> Y. MOSSOUX, “Causation in the polluter pays principle.”, *EEELR* 2010, (279) 279 + 285.

<sup>140</sup> A. BLEEKER, “Does the polluter pays?”, *EEELR* 2009, vol. 18, issue 6, (289) 289-292.

<sup>141</sup> Verordening (EG) van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie nr. 1406/2002, 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, *Pb.L.* 5 augustus 2002, afl. 208, 1-9.

<sup>142</sup> Art. 1 verordening nr. 1406/2002.

<sup>143</sup> M. A. E., GEERDINK, “Scheepvaartregelgeving in stroomversnelling.”, *NTER* 2004, nr. 7, (174) 178.

<sup>144</sup> W. HUI, “Recent developments in the EU marine oil pollution regime.”, in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: Recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (1) 7.

samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen.

## 2.2.1 Milieuschaderichtlijn

70. De richtlijn 2004/35/EG<sup>145</sup> betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade kwam tot stand op 21 april 2004. Dit na meer dan tien jaar voorbereiding. Het was een werk van lange adem dat verscheidene ontwerpen heeft gekend, zoals het Witboek, Groenboek, ...<sup>146</sup> De Europese Commissie diende een voorstel in tot milieuschaderichtlijn, ingegeven door het oordeel dat grensoverschrijdende samenwerking noodzakelijk is ter voorkoming van verontreiniging van het milieu. Uit studies bleek immers dat in juni 2000 reeds 300.000 locaties binnen het geografische gebied van de EU verontreinigd zijn of dreigen verontreinigd te worden binnen korte termijn.<sup>147</sup> Daarenboven vond de Commissie dat aansprakelijkheid naar aanleiding van milieuschade niet of onvoldoende geregeld is in de nationale wetgeving van de lidstaten. Ze kennen een goed uitgewerkt regime voor schade aan goederen en personen, maar weinig omtrent het milieu aangezien dit beschouwd wordt als iets publiek waar de volledige samenleving verantwoordelijk voor is.<sup>148</sup> In België werd deze richtlijn omgezet door middel van verschillende wetten, koninklijke besluiten en decreten, dit ten gevolge van het Belgische bevoegdheidskluwen waarin bevoegdheden verspreid liggen tussen de federale overheid, gemeenschappen en gewesten. De gewesten zijn bevoegd om het gros van de richtlijn om te zetten aangezien zij bevoegd zijn voor bescherming van het leefmilieu, natuurbescherming en het natuurbehoud, wat de milieucomponenten bodem, water, beschermde soorten en natuurlijke habitats omvat.<sup>149</sup> Met betrekking tot olieverontreiniging resulteerde dit in een onderdeel in het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid.<sup>150</sup> De federale overheid heeft bevoegdheid over de Noordzee, beschikt over de residuaire bevoegdheid voor civiele bescherming en bepaalde schadeveroorzakende beroepsactiviteiten. Voor olieverontreiniging zijn de Wet Mariene Milieu en het Koninklijk besluit van 25 oktober 2007 betreffende herstelmaatregelen ingevolge de aanmerkelijke aantasting van het mariene milieu en de terugvordering van de kosten voor de preventieve

---

<sup>145</sup> Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad nr. 2004/35/EG, 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade, *Pb.L.* 30 april 2004, afl. 143, 56-75.

<sup>146</sup> H. BOCKEN, "Het working paper on prevention and restoration of significant environmental damage. Het witboek betreffende milieuaansprakelijkheid terzijde gelegd.", *TMR* 2001, (350) 350-352.

<sup>147</sup> EMA, *Management of contaminated sites in Western Europe*, juni 2000.

<sup>148</sup> EUROPESE COMMISSIE, Witboek betreffende Milieuaansprakelijkheid, COM (2000) 66 def., Brussel, 9 februari 2000, voorwoord.

<sup>149</sup> Arbitragehof 29 oktober 2003, nr. 139/2003, *BS* 18 november 2003, 55.542.

<sup>150</sup> Decreet van 21 december 2007 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake

milieubeleid met een titel XV Milieuschade, tot omzetting van de richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade, *BS* 12 februari 2008, 9127.

maatregelen, inperkingsmaatregelen en herstelmaatregelen<sup>151</sup> de voornaamste omzetting in de nationale rechtsorde.<sup>152</sup>

71. De richtlijn zelf biedt slechts een minimumbeschermingsniveau en laat de lidstaten van de EU vrij om verder te gaan dan wat de richtlijn voorschrijft en eventueel strengere regels op te leggen.<sup>153</sup> Een reden hiervoor is dat het afdwingen van milieurechtelijke bepalingen in de EU-lidstaten ernstig van elkaar kan verschillen op organisatorisch vlak. Het is zo dat er geen nood is aan één specifiek juridisch regime voor het milieubeleid. Elk lidstaat moet over een zekere vrijheid beschikken om de richtlijn naar eigen goeddunken in te vullen. De richtlijn bepaalt enkel een minimum dat zeker in elke lidstaat bereikt moet worden en de rest valt binnen de keuzevrijheid van de staten zelf. De regelgevers hebben dit minimum opgelegd om zeker te zijn dat de lidstaten een niveau van feitelijke preventie en herstel hebben in geval van schade aan het leefmilieu zelf. Er bestond onduidelijkheid of alle lidstaten van de EU in hun nationale wetgeving bepalingen hadden omtrent deze thematiek.

72. Het snel ondernemen van acties voorkomt en beperkt schade. Met deze basisgedachte heeft de EU de milieuschaderichtlijn ontwikkeld. Vooraleer ik de richtlijn inhoudelijk bespreek, is het belangrijk het materiële toepassingsgebied te duiden. De milieuschaderichtlijn is niet van toepassing op alle types van schade die worden veroorzaakt door om het even welke activiteit of gebeurtenis. Zowel wat de schade als wat de schadeveroorzakende activiteit betreft, gelden er beperkingen. Het voorwerp beperkt zich tot milieuschade.<sup>154</sup> De richtlijn beoogt enkel schade aan beschermde soorten en natuurlijke leefgebieden, schade aan wateren en schade aan de bodem.<sup>155</sup> Er zijn dus drie categorieën van schade waarbij vereist is dat de schade een aanmerkelijke negatieve invloed heeft op het bereiken of het handhaven van de gunstige staat van instandhouding. Wanneer een beroepsactiviteit, zoals is opgesomd in annex III van de richtlijn, aan de oorzaak ligt van de milieuschade, speelt een strikte aansprakelijkheid voor alle drie de categorieën, alsook bij een onmiddellijke dreiging dat dergelijke schade ontstaat als gevolg van één van die activiteiten. Bij schade aan beschermde soorten of natuurlijke leefgebieden is een beroepsactiviteit geen vereiste, hier speelt een foutaansprakelijkheid waarbij een fout of nalatigheid de oorzaak van de schade vormt.<sup>156</sup> Het is dus vereist dat een

---

<sup>151</sup> Koninklijk besluit van 25 oktober 2007 betreffende herstelmaatregelen ingevolge de aanmerkelijke aantasting van het mariene milieu en de terugvordering van de kosten voor de preventieve maatregelen, inperkingsmaatregelen en herstelmaatregelen, *BS* 9 november 2007, 56820.

<sup>152</sup> R. SLABBINCK, "Implementatie van de richtlijn milieuschade: bevoegdheidsverdeling en overzicht van omzettingswetgeving", in H. BOCKEN en R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn milieuschade*, Mechelen, Kluwer, 2008, (19) 19-20 + 24-35.

<sup>153</sup> H. BOCKEN, "De richtlijn 2004/35/EG betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade. Een inleiding." in H. BOCKEN en R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn milieuschade*, Mechelen, Kluwer, 2008, (1) 5-6.

<sup>154</sup> De vicepresident van de Europese Commissie stelde dat milieuschade en ecologische schade in het kader van de milieuschaderichtlijn als synoniemen opgevat moeten worden. EUROPEES PARLEMENT, debatten CRE 16/01/2014-7 naar aanleiding van een vraag tot mondeling antwoord O-000127/2013.

<sup>155</sup> Art. 2.1 + 2.2 + 2.12 Richtlijn 2004/35/EG.

<sup>156</sup> E. BRANS, "Estimating damages under the 2004 EC directive on environmental liability.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage*, Dordrecht, Springer, 2005, (3) 6; L.

beroepsactiviteit<sup>157</sup> aan de oorzaak ligt bij bepaalde categorieën van milieuschade.<sup>158</sup> Met betrekking tot deze beroepsactiviteit is het belangrijk om te weten dat ook scheepseigenaars onder de milieuschaderichtlijn kunnen vallen. Een scheepseigenaar draagt dus een risico op strikte en onbeperkte aansprakelijkheid indien hij schade aan het milieu toebrengt.<sup>159</sup>

73. Belangrijk te vermelden is dat een aantal zaken buiten het materiële toepassingsgebied vallen. De milieuschaderichtlijn vindt geen toepassing op schade door verontreiniging die reeds onder het toepassingsgebied valt van een internationaal verdrag. Welke internationale verdragen men hier bedoelt, verduidelijkt bijlage IV van de richtlijn. Deze uitsluiting speelt alleen wanneer het internationaal verdrag waaronder de schade valt reeds in werking is in de betrokken lidstaat.<sup>160</sup> In bijlage IV van de richtlijn staat onder andere het CLC, Fondsverdrag, HNS en Bunkerverdrag. Dit leidt ertoe dat wanneer een verontreiniging onder de toepassing valt van één van deze verdragen de milieuschaderichtlijn geen toepassing kent. De Europese overheid poogt zo harmonisatie op internationaal en regionaal vlak te bekomen en bovendien speelt het argument dat de meeste lidstaten van de EU verdragspartij zijn bij de opgesomde internationale overeenkomsten.<sup>161</sup>

De milieuschaderichtlijn is niet van toepassing op schade veroorzaakt door een gebeurtenis die zich heeft voorgedaan voor 30 april 2007, noch op schade die is ingetreden na deze datum maar veroorzaakt door een gebeurtenis die volledig beëindigd is voor deze datum.<sup>162</sup>

Lichamelijke letsels, schade aan persoonlijke goederen en economisch verlies vallen buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn.<sup>163</sup> Reden hiervoor is dat de Europese overheid vindt dat dergelijke schadegevallen reeds goed zijn geregeld in nationale wetgeving. Traditionele schadevormen komen in deze richtlijn dus niet aan bod. De problematiek hieromtrent is op voldoende wijze geregeld op het niveau van de lidstaten zelf.

Indien niet voldaan is aan de voorwaarden die de richtlijn stelt met betrekking tot het materiële en geografische toepassingsgebied, kan de richtlijn geen toepassing vinden. Of er

---

KRÄMER, "Directive 2004/35/EC on environmental liability", in G. BETLEM en E. BRANS (eds.), *Environmental liability in the EU. The 2004 Directive compared with US and Member State Law.*, Londen, Cameron May, 2006, (29) 31-33.

<sup>157</sup> Art. 3.1 Richtlijn 2004/35/EG.

<sup>158</sup> R. SLABBINCK, "Analyse van de richtlijn milieuschade.", *TMR* 2005, (346) 348.

<sup>159</sup> B. W. B. REYNOLDS en M. N. TSIMPLIS, *Shipowners' limitation of liability.*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2012, 351-352.

<sup>160</sup> Art. 4.2 Richtlijn 2004/35/EG.

<sup>161</sup> L. LAVRYSEN, "Toepassingsgebied: geïsoleerde exploitant – milieuschade en schadedrempel – uitsluitingen.", in H. BOCKEN en R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn milieuschade.*, Mechelen, Kluwer, 2008, (71) 117.

<sup>162</sup> Art. 17, eerste en tweede streepje Richtlijn 2004/35/EG; HvJ (grote kamer) 9 maart 2010, C-379/08 en C-380/08, ECLI:EU:C:2010:217, *MER* 2011, 43-56, noot C. SERVAIS en T. STERCKX, 52; HvJ 9 maart 2010, C-378/08, ECLI:EU:C:2010:126, *MER* 2010, 322-331.

<sup>163</sup> Overweging 14 Richtlijn 2004/35/EG.

sprake is van milieuschade dient dan beoordeeld te worden overeenkomstig de nationale regelgeving.<sup>164</sup>

74. Na deze duiding komen de inhoudelijke aspecten van de richtlijn aan bod. Ten eerste legt de richtlijn een waarschuwings- en interventieplicht op aan exploitanten van wie hun activiteit escaleert of dreigt dit te doen.<sup>165</sup> Dergelijke escalatie kan per slot van rekening tot milieuschade leiden. Deze plicht houdt in dat de exploitant in eerste instantie zelfstandig zal handelen en preventie-, bestrijdings- en herstelmaatregelen neemt. De exploitant dient deze verplichtingen uit te voeren onder het toezicht van een overheidsinstantie.<sup>166</sup> Deze instantie zal de exploitant wijzen op zijn nalatigheid om de vereiste maatregelen te treffen en zo nodig zal de overheid zelf overgaan tot actie.<sup>167</sup> Elke lidstaat moet zelf een instantie aanduiden die hiervoor verantwoordelijk is en zal instaan voor de goede werking van het preventie- en herstelsysteem zoals voorzien in deze richtlijn. Er is met betrekking tot de preventieve maatregelen een verschil waar te nemen in vergelijking met de internationale aansprakelijkheidsverdragen voor milieuschade. Het is namelijk zo dat men in de richtlijn enkel preventieve maatregelen bedoelt met het oog op het voorkomen van schade. Maatregelen die de uitbreiding van schade voorkomen vallen niet onder de definitie van preventieve maatregelen<sup>168</sup> zoals gehanteerd in de milieuschaderichtlijn. Preventieve maatregelen onder de milieuschaderichtlijn beogen de totstandkoming van schade ten gevolge van verontreiniging te voorkomen, niets meer. Hier ligt het verschil met de internationale verdragen om de reden dat deze ook de uitbreiding van schade willen inperken.<sup>169</sup>

In tweede instantie beoogt deze richtlijn herstel in natura te bewerkstellen. Wanneer het leefmilieu schade heeft ondervonden is het belangrijk dat de veroorzaker dit herstelt. Vele staten die partij zijn bij deze richtlijn kennen geen regels die tot doel hebben de schade aan het milieu op zich te herstellen. Dit is dan ook de hoofdreden om een regeling die herstel van het milieu oplegt in te voeren. De herstelverplichting in de herstelfase valt uiteen in twee onderdelen. Enerzijds moet de exploitant inperkingsmaatregelen uitvoeren die uitbreiding van de schade moeten voorkomen. Anderzijds geldt de verplichting herstelmaatregelen te nemen die het beschadigde milieu terugbrengen in zijn oorspronkelijke toestand en het aanmerkelijk risico op gezondheidsschade wegnemen.<sup>170</sup> De instantie die de herstelverplichting concrete omvang geeft moet overeenkomstig de nationale bewijsregels het causaal verband aantonen tussen de vastgestelde schade en de activiteiten van de

---

<sup>164</sup> HvJ (8e kamer) (Besch.) 9 maart 2010, nr. C-478/08 en C-478/09, ECLI:EU:C:2010:129, Buzzi Uniceme.a. /Ministero dello Sviluppo economico e.a. en Dow Italia Divisione Commerciale / Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare e.a.

<sup>165</sup> Met betrekking tot preventieve acties: art. 5.1 + 5.2 Richtlijn 2004/35/EG; Met betrekking tot herstelacties: art. 6.1 + 7 Richtlijn 2004/35/EG.

<sup>166</sup> Met betrekking tot preventieve acties: art. 5.3 + 5.4 Richtlijn 2004/35/EG; Met betrekking tot herstelacties: art. 6.2 + 7 Richtlijn 2004/35/EG.

<sup>167</sup> R. SLABBINCK, "Analyse van de richtlijn milieuschade.", *TMR* 2005, (346) 347.

<sup>168</sup> Art. 2.1.10 Richtlijn 2004/35/EG.

<sup>169</sup> R. SLABBINCK, "Ecologische schade in internationaal perspectief.", *TMR* 2004, (20) 37.

<sup>170</sup> P. DE SMEDT, "Het plichten- en rechtenkader van de exploitant in de implementatiewetgeving van de richtlijn 2004/35. Sluitstuk van het 'vervuiler betaalt'-beginsel?", in H. BOCKEN en R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn milieuschade*, Mechelen, Kluwer, 2008, (127) 139-140.

exploitant die zij daarvoor verantwoordelijk acht.<sup>171</sup> Bij afwezigheid van dergelijk causaal verband, valt de situatie onder het nationale recht.<sup>172</sup> De richtlijn voorziet in artikel 8 (3) twee situaties waarin de exploitant niet moet instaan voor herstel.

Ten slotte bevat de milieuschaderichtlijn ook een beperkte bepaling betreffende de aansprakelijkheid van administratiefrechtelijke aard. De vorm van aansprakelijkheid die de milieuschaderichtlijn invoert is foutloze aansprakelijkheid wanneer een opgenomen beroepsactiviteit aan de oorzaak ligt, zo niet fout-aansprakelijkheid. Hierbij heeft de richtlijn geenszins de bedoeling om andere aansprakelijkheidsregelingen buiten werking te zetten. De regeling in de richtlijn laat het gemeenrechtelijk aansprakelijkheidsregime onverlet.<sup>173</sup> Aansprakelijkheid op basis van deze richtlijn is niet beperkt tot een bepaald maximum bedrag. Dit houdt echter niet in dat de aansprakelijkheid onbeperkt is. Door middel van een koppeling aan de herstelmaatregelen, die genomen moeten worden, verhindert men dat de exploitant geconfronteerd wordt met disproportionele kosten aangezien deze maatregelen redelijk moeten zijn.<sup>174</sup>

75. Kort samengevat is het doel van deze milieuschaderichtlijn het voorkomen en herstellen van schade aangericht aan het milieu, waarbij men het “vervuiler-betaalt”-principe hanteert. Het streven naar een volledig herstel van het milieu vormt het uitgangspunt. Verscheidene hindernissen die verband houden met de specifieke kenmerken van milieuschade doorkruisen echter dit streven. Denk hierbij aan technische moeilijkheden die men ondervindt bij het herstellen van het milieu omwille van een gebrek aan kennis, de onvoorspelbaarheid van de omvang van de schade en een gebrek aan waarderingsmethodes om milieuschade economisch te bepalen.<sup>175</sup>

76. Met betrekking tot het herstel van aangerichte milieuschade bevat de milieuschaderichtlijn een aparte bijlage<sup>176</sup> die hier integraal aan gewijd is. Uit de voorbereidende werken blijkt dat de Europese Commissie zich de vraag stelde of schade aan de biodiversiteit wel vatbaar is voor herstel. Vooral de moeilijkheid een correcte waarde te bepalen vormde een heikel punt in de voorbereiding. Uiteindelijk baseerde de commissie zich op het bestaande systeem in de VSA waar schade aan natuurlijke rijkdommen vatbaar is voor compensatie. In het voorstel kiest de commissie voor een waardebepaling op basis van de herstelkosten. Herstel van schade door verontreiniging betekent volgens de Europese Commissie dat natuurlijke soorten en leefgebieden opnieuw in hun oorspronkelijke toestand moeten worden gebracht. Deze oorspronkelijke toestand is de situatie waarin ze zich bevonden voordat de verontreiniging plaats had.<sup>177</sup> Inbegrepen in

---

<sup>171</sup> HvJ 9 maart 2010, C-378/08, ECLI:EU:C:2010:126, *MER* 2010, 322-331.

<sup>172</sup> HvJ 4 maart 2015, C-534/13, ECLI:EU:C:2015:140, *TMR* 2015, 394-400.

<sup>173</sup> A. CARETTE, “Milieuaansprakelijkheid.”, in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer.*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, (121) 193-194.

<sup>174</sup> E. BRANS, “Liability for damage to public natural resources under the 2004 EC environmental liability directive- Standing and assessment of damages.”, in G. BETLEM en E. BRANS (eds.), *Environmental liability in the EU. The 2004 Directive compared with US and Member State Law.*, Londen, Cameron May, 2006, (189) 191-192.

<sup>175</sup> R. SLABBINCK, “Ecologische schade in internationaal perspectief.”, *TMR* 2004, (20) 41.

<sup>176</sup> Het betreft bijlage II van de milieuschaderichtlijn.

<sup>177</sup> Art. 2, (14) Richtlijn 2004/35/EG.



herstel zit het leveren van een compensatie voor het verlies dat werd geleden in de tussentijd, tussen het moment van verontreiniging en het herstel ervan.<sup>178</sup>

Het grote doel is de schade zoveel als mogelijk te doen verdwijnen of de potentiële schade zoveel als mogelijk te vermijden. De richtlijn zelf voorziet verschillende manieren om herstel van de schade te bewerkstellen. Enerzijds bestaat de mogelijkheid van herstel van het milieu op de getroffen plaatsen zelf. Hierbij opteert men voor natuurlijke regeneratie en interfereert men niet of men kiest ervoor de natuur een handje helpen opdat het herstel sneller zou verlopen. Anderzijds kan men ook kiezen voor compensatoire maatregelen. Deze maatregelen hebben als doel het geleden verlies te compenseren. Het gaat hier over het verlies geleden vanaf het moment dat de schade zich heeft voorgedaan tot op het moment van het herstel van het milieu.<sup>179</sup> Uit dit alles zijn drie vormen van herstel af te leiden. Ten eerste, primair herstel om het milieu terug te brengen in zijn oorspronkelijke toestand op dezelfde plaats. Hierbij gaat men na of men via een versnelde en directe wijze zal ingrijpen of door middel van natuurlijke regeneratie.

Ten tweede, complementair herstel waarbij men met herstelmaatregelen eenzelfde niveau van ecosystemen en natuurlijke rijkdommen beoogt te creëren, desnoods op een andere locatie. Wanneer men opteert voor complementair herstel op een andere locatie is wel een band met de beschadigde locatie vereist. Men gaat over tot complementair herstel wanneer primair herstel niet tot volledig herstel in de oorspronkelijke toestand leidt omwille van technische onmogelijkheid of een te grote kost.

Tot slot, compenserend herstel ter compensatie van de tussentijdse verliezen. Met deze vorm van compensatie bedoelt men het doorvoeren van aanvullende verbeteringen op de aangetaste locatie of een alternatieve plaats. Er is geenszins sprake van een financiële compensatie. Men probeert nieuwe natuurlijke rijkdommen en diensten gelijkaardig aan de beschadigde te voorzien. Enkel en alleen wanneer dit niet mogelijk blijkt stapt men over naar een monetaire waardering van beschadigde milieubestanddelen. De richtlijn laat toe economische waarderingstechnieken te hanteren maar welke methodes exact toegelaten zijn moeten nationale wetgevers elk voor hun staat bepalen.<sup>180</sup> De berekeningswijzen dienen de waarde van de milieubestanddelen voor de gehele samenleving bij benadering te begroten.<sup>181</sup> Deze waarde-begroting houdt echter niet in dat de aansprakelijke persoon een vergoeding moet betalen. De aansprakelijke zal verbeteringswerken moeten doorvoeren waarvan de te dragen kosten gelijk zijn aan de monetaire waarde van het beschadigde milieu.<sup>182</sup>

---

<sup>178</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europese Parlement en de Raad betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade., COM (2002) 17 def., *Pb.C.* 25 juni 2002, afl. 151, 135-145.

<sup>179</sup> L. CORNELIS, *De milieuschaderichtlijn: Haar doel bereikt?*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid UGent, 2010-2011, 45.

<sup>180</sup> Het hof te Antwerpen oordeelde deze schade naar billijkheid te begroten rekening houdend met bepaalde objectieve parameters, zijnde de ligging van het gebied, de aard van de bewezen inbreuken en de mogelijkheid van natuurlijk herstel. HvB Antwerpen 7 maart 2012, *TMR* 2012, afl. 5, 566-573.

<sup>181</sup> A. CARETTE, "De begroting van de vergoeding voor milieuschade geleden door milieuverenigingen: de laatste horde op de weg naar daadwerkelijk herstel?", *TMR* 2013, vol. 3, (331) 334.

<sup>182</sup> R. FORCE, "A comparison of the recovery of compensation for injury to natural resources under the 92 CLC and Fund conventions with the US oil pollution act of 1990.", in M. G. FAURE, H. LIXIN en S. HONGJUN (eds.), *Maritime pollution liability and policy: China, Europe and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2010, (263) 281-282.

Het herstel van tussentijds verlies zien we niet in andere regelgeving, de EU beschikt hier over een uitzonderlijke bepaling. Primair en complementair herstel leiden eigenlijk niet tot herstel van ecologische schade gedurende de herstelperiode, daarom is het aangewezen aanvullend compenserende maatregelen te ondernemen om dit tussentijdse verlies te compenseren. In realiteit bestaat geen specifieke volgorde waarin de vormen gehanteerd worden.<sup>183</sup> De bevoegde entiteit van de betrokken lidstaat kiest de meest geschikte combinatie van herstelmaatregelen op basis van criteria opgenomen in bijlage II van de richtlijn. Indien meerdere herstelwijzen tot een gelijkaardig resultaat zouden leiden, opteert men voor deze die het meest kostenefficiënt is.

77. Opdat slachtoffers herstel van de geleden schade willen bekomen, moeten zij een vordering tot schadevergoeding instellen overeenkomstig de nationale wetgeving. De richtlijn zelf verleent slachtoffers immers geen persoonlijk vorderingsrecht tot bekomen van een schadevergoeding of herstel van traditionele schade.<sup>184</sup> Wel beschikken deze belanghebbenden over een inspraakmogelijkheid<sup>185</sup> waarbij ze hun opmerkingen kunnen overmaken aan de overheidsinstantie die verantwoordelijk is voor de toepassing van de richtlijn.<sup>186</sup>

### 2.2.2 Erika-pakketten

78. Naar aanleiding van de ramp met de tanker Erika, kwam het wetgevend kader binnen de EU een versnelling hoger te staan. Deze ramp zorgde voor verontreiniging van de Franse kust, er kwam maar liefst 20.000 ton olie in zee terecht en vervuilde 400 km kust. Een bespreking van de ramp zelf komt in hoofdstuk drie aan bod. In dit deel vormen de veranderingen in het juridische kader naar aanleiding van de ramp de leidraad. In de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie in navolging van het incident met de Erika kwam naar voor dat grensoverschrijdende milieuwetgeving een klaarblijkelijke impact heeft op de zeevaart. Dit incident duwde de Europese regelgever met de neus op de gebreken van de toen bestaande regelgeving en vanaf dat moment is het grote doel dan ook de verbetering van de maritieme veiligheid. Nadat men binnen de EU was wakker geschud, is de maritieme veiligheid momenteel het best uitgewerkte onderdeel van het Europese zee-beleid, meer dan 20 besluiten vormen het bindende toneel. Een aantal principes vormen de basis van het gemeenschappelijk beleid met betrekking tot zeevervoer binnen de EU. Deze principes handelen over veiligheid op zee en bescherming van het milieu, uniforme naleving van de regels binnen de EU, daarnaast gaat het over aanvullende maatregelen die nodig worden geacht in die gevallen waar de regels onvoldoende blijken en ten slotte over de rol van de EU

---

<sup>183</sup> E. BRANS, "Estimating damages under the 2004 EC directive on environmental liability.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage*, Dordrecht, Springer, 2005, (3) 15-16+19-20; H. BOCKEN, L. LAVRYSEN, F. MAES en G. VAN HOORICK,, *Impactstudie richtlijn aansprakelijkheid milieuschade: Voorbereiding van de omzetting van de EG richtlijn milieuschade*, Gent, UGent, 2005, 29; H. DESCAMPS, "Het gemeenschappelijk standpunt inzake de richtlijn milieuaansprakelijkheid: the state of the art of een monster uit de pijplijn?", *MER* 2003, (162) 183-184.

<sup>184</sup> Art. 3.3 Richtlijn 2004/35/EG.

<sup>185</sup> Art. 12.1 Richtlijn 2004/35/EG.

<sup>186</sup> R. SLABBINCK, "Analyse van de richtlijn milieuschade.", *TMR* 2005, (346) 347-348.

zelf binnen dit internationale kader.<sup>187</sup> De EU beschikt door deze nieuwe regels over één van de beste juridische kaders wereldwijd met betrekking tot maritieme veiligheid. Het is nu aan de lidstaten om deze regels zo spoedig en accuraat mogelijk om te zetten in de nationale rechtsordes.

79. De EU voerde drie pakketten door die elk op zich verscheidene regels opleggen. Hierna bespreek ik elk pakket apart.

### **Erika-pakket I**<sup>188</sup>

80. De bedoeling van dit eerste pakket regels is een tegemoetkoming te voorzien voor de grootste lacunes in de bestaande wetgeving. Het betreft hier dus de lacunes die naar aanleiding van de ramp met de Erika in december 1999 aan het licht kwamen. Het Europese parlement en de raad keurden de drie maatregelen uit dit pakket goed in december 2001 en vervolgens traden ze in werking midden 2003.

Ten eerste voerde men een strenge verscherping door aan de reeds bestaande richtlijn betreffende havenstaatcontrole.<sup>189</sup> Zo worden er meer controles van schepen uitgevoerd met het oog op de verhoging van de maritieme veiligheid. Onderliggende reden is dat de reeds uitgevoerde controles onvoldoende bleken. Schepen die amper in orde zijn of niet voldoen aan de veiligheidsvoorwaarden werken ongevallen in de hand, met onnodige aanzienlijke schade tot gevolg. Daarenboven heeft het Europese parlement de verplichting ingevoerd dat alle schepen die in een Europese haven varen uitgerust moeten zijn met een zogenaamde *black box*. Bij gebrek hieraan staat de mogelijkheid open het schip aan te houden.<sup>190</sup>

Ten tweede werd een aanpassing doorgevoerd aan de richtlijn betreffende de activiteiten van classificatiebureaus.<sup>191</sup> Dergelijke classificatiebureaus voeren structurele controles van de veiligheid op schepen uit. De overheid delegeert zo goed als overal ter wereld de controlebevoegdheid aan deze bureaus. De controles worden uitgevoerd namens de vlaggenstaat en zijn zeer streng. Op het niveau van de EU wil men de kwaliteit van deze bureaus beter waarborgen. De classificatiebureaus mogen binnen de EU enkel werkzaam zijn indien ze voldoen aan alle eisen. De bureaus zelf zijn dus ook aan een controle

---

<sup>187</sup> EUROPESE COMMISSIE DG ENERGIE EN VERVOER, *Het maritieme beleid: wetgeving en doelstellingen van de Europese Unie voor het zeerecht.*, Luxemburg, Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, 2002, 8.

<sup>188</sup> EUROPESE COMMISSIE DG ENERGIE EN VERVOER, *Het maritieme beleid: wetgeving en doelstellingen van de Europese Unie voor het zeerecht.*, Luxemburg, Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, 2002, 9.

<sup>189</sup> Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie nr. 2001/106/EG, 19 december 2001 houdende wijziging van Richtlijn nr. 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole), *Pb.L.* 22 januari 2002, afl. 19, 17-31.

<sup>190</sup> Memo/01/357, *Twee jaar na de ramp met de Erika: Europese Unie koploper op het gebied van maritieme veiligheid*, Brussel, 27 november 2001, 3.

<sup>191</sup> Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie, nr. 2001/105/EG, 19 december 2001 houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties, *Pb.L.* 22 januari 2002, afl. 19, 9-16.

onderworpen om na te gaan of ze aan de gestelde eisen voldoen.<sup>192</sup> Bovendien voorziet men ook een sanctie voor schepen die niet aan de kwaliteitsvoorwaarden voldoen. Wanneer een schip niet voldoet aan de kwaliteitscontrole zal men de erkenning ervan voor één jaar opschorten. Indien de gebreken blijven aanhouden, ligt een definitieve intrekking van de erkenning op de loer.<sup>193</sup>

Ten derde stelt de EU het doel voorop om op termijn alle enkelwandige tankers te weren uit de Europese wateren. Reeds in 1996 werd op internationaal niveau<sup>194</sup> door het IMO het besluit genomen dat alleen nog tankers met een dubbele wand gebouwd mogen worden. Er zijn echter zeer veel tankers die slechts over een enkele wand beschikken en hiervoor werd een tijdschema opgesteld waarbinnen deze vervangen moeten worden. Het ombouwen van de enkelwandige tankers onmiddellijk verplichtend stellen zou economisch onhaalbaar zijn. Het oorspronkelijke tijdschema loopt af tegen 2026, maar naar aanleiding van de ramp met de Erika versnelde men deze planning onder Europese druk. Een milieuramp kan voorkomen worden indien de bij het ongeval betrokken tanker een dubbele wand heeft. In 2001 legde men het doel op dat tegen 2015 alle enkelwandige tankers uit de Europese wateren verdwenen moeten zijn. Niet alleen de olieverontreiniging van de zee na de ramp met de tanker Erika, maar ook Amerikaanse Oil Pollution Act zorgden voor deze stroomversnelling. In de VSA hadden de regelgevers alle enkelwandige tankers reeds uit hun wateren geweerd door middel van deze wet. Men was binnen de EU bang dat het actieterrein van deze gevaarlijke enkelwandige tankers zich zou verplaatsen van de VSA naar Europa.<sup>195</sup>

### **Erika-pakket II**<sup>196</sup>

81. Het doel van het tweede pakket maatregelen bestaat erin de praktische uitwerking van de maatregelen uit het eerste pakket te vergemakkelijken. Ook dit pakket omvat drie grote lijnen.

Ten eerste beoogt men met dit pakket een Europees agentschap voor de veiligheid van de zeevaart op te richten.<sup>197</sup> Dit agentschap moet toezien op de effectieve omzetting van de Europese maatregelen in de nationale rechtsorde van de EU-lidstaten en de naleving van deze maatregelen. Het is echter één ding om een goed uitgebouwd juridisch kader te hebben ter verbetering van het maritieme milieu, de daadwerkelijke uitvoering ervan is nog iets

---

<sup>192</sup> W. HUI, "Recent developments in the EU marine oil pollution regime.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: Recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (1) 13.

<sup>193</sup> Memo/01/357, *Twee jaar na de ramp met de Erika: Europese Unie koploper op het gebied van maritieme veiligheid*, Brussel, 27 november 2001, 3.

<sup>194</sup> Meer bepaald in het MARPOL-verdrag.

<sup>195</sup> W. HUI, "Recent developments in the EU marine oil pollution regime.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: Recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (1) 15.

<sup>196</sup> EUROPESE COMMISSIE DG ENERGIE EN VERVOER, *Het maritieme beleid: wetgeving en doelstellingen van de Europese Unie voor het zeerecht*, Luxemburg, Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, 2002, 9.

<sup>197</sup> Verordening van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie nr. 1406/2002, 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, *Pb.L.* 5 augustus 2002, afl. 208, 1-9.

anders. Naast deze toezichhoudende functie, heeft het agentschap ook tot doel bijstand te verlenen aan de lidstaten door het verschaffen van inlichtingen, controleren van de classificatiebureaus, opbouwen van een databank en houden van controles in de haven. Tot slot zal dit agentschap aan de Europese Commissie ook technische bijstand verlenen met betrekking tot maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging.<sup>198</sup>

Ten tweede stelt men de invoering van een kennisgevingssysteem voorop.<sup>199</sup> Doel is de verhoging van de veiligheid van het scheepvaartverkeer en natuurlijk het voorkomen van verontreiniging. Dit systeem zal ervoor zorgen dat men alle scheepvaart in de Europese wateren beter kan volgen en monitoren. Het eerste Erika-pakket had vooral betrekking op schepen die onder vlag van een EU-lidstaat varen of een Europese haven aandoen. Deze maatregel is in hoofdzaak bedoeld voor schepen die louter door de Europese wateren varen. Binnen de EU liggen tenslotte enkele zeer druk bevaren routes, bijvoorbeeld straat van Gibraltar en straat aan Calais.<sup>200</sup> De lidstaten krijgen de bevoegdheid om tussenbeide te komen wanneer er een risico bestaat op verontreiniging. In geval van slechte weersomstandigheden zullen havenautoriteiten bovendien schepen kunnen verbieden om uit te varen wanneer er een gevaar bestaat voor hun veiligheid. De meeste ongevallen op zee gebeuren per slot van rekening bij uitzonderlijk weer.

Ten derde wil men het huidige schadevergoedingssysteem van slachtoffers optimaliseren. Het huidige regime voorziet in sommige gevallen niet in een volledige schadeloosstelling. Vaak blijven Europese burgers jaren na het voordoen van de ramp zonder schadevergoeding.<sup>201</sup> Met deze maatregel voeren de beleidsmakers een verhoging van de maximale schadevergoeding door, als ook de ontwikkeling van een beter toezicht zodanig dat schadeveroorzakers hun straf niet ontlopen. Aanvankelijk wou men een apart Europees schadefonds oprichten voor vergoeding van schade door olieverontreiniging in de Europese wateren. Dit fonds zou dan een aanvullende werking krijgen op het internationale vergoedingsfonds. Dit voorstel is tot op heden echter nooit omgezet geworden, het blijft slechts een voorstel.<sup>202</sup> Dit idee zorgde niet alleen binnen de EU voor een verbetering van het huidige systeem maar ook op internationaal vlak werd werk gemaakt van een optimalisering van de huidige regels met betrekking tot de vergoeding van slachtoffers van verontreiniging.

---

<sup>198</sup> V. FRANK, *The European community and marine environmental protection in the international law of the sea*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 247-248.

<sup>199</sup> Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie nr. 2002/59/EG, 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *Pb.L.* 5 augustus 2002, afl. 208, 10-27.

<sup>200</sup> M.A.E. GEERDINK, "Scheepvaartregelgeving in stroomversnelling.", *NTER* 2004, nr. 7, (174) 177.

<sup>201</sup> Memo/01/357, *Twee jaar na de ramp met de Erika: Europese Unie koploper op het gebied van maritieme veiligheid*, Brussel, 27 november 2001, 5.

<sup>202</sup> M.A.E. GEERDINK, "Scheepvaartregelgeving in stroomversnelling.", *NTER* 2004, nr. 7, (174) 178.

## Erika pakket III

82. In november 2004 kwam de Europese Commissie met een nieuwe reeks van maatregelen in het kader van het maritieme beleid onder de naam Erika III-pakket. Dit pakket stelt de actualisering van de havenstaatcontrole-richtlijn voor, als ook de actualisering van de richtlijn met betrekking tot de monitoring van het scheepvaartverkeer. Daarnaast wordt een verordening tot naleving van de IMO-regels met betrekking tot de vlaggenstaat uitgewerkt en een richtlijn inzake het onderzoek na een scheepsongeval op zee. Het is duidelijk dat de regelgeving zich nog steeds in onrustige wateren bevindt en optimalisatie noodzakelijk is. De streefdoelen binnen de EU zijn dan ook veiligheid op zee bewerkstellend en voorzien in een afdoende schadevergoeding voor slachtoffers van olieverontreiniging op zee.<sup>203</sup>

### 2.2.3 Overeenkomst inzake de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen.

83. Dit derde aspect handelt overeenkomst van 13 september 1983 inzake de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen.<sup>204</sup> Deze overeenkomst situeert zich niet op het niveau van de EU, maar is te beschouwen als een interstatelijk akkoord. Het bevindt zich onder het niveau van de EU, maar boven het nationale niveau en daarom bespreek ik dit interstatelijk akkoord hier. Deze overeenkomst werd ondertekend te Bonn. Dit verklaart de benaming van deze overeenkomst, het Bonn-akkoord. Deze overeenkomst kwam tot stand door de wens om onderlinge hulpverlening en samenwerking in geval van verontreiniging verder tot ontwikkeling te brengen. De betrokken partijen, België<sup>205</sup>, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Nederland, Noorwegen, Zweden, Groot-Brittannië en de EU<sup>206</sup>, zijn ervan overtuigd dat de bescherming van hun kusten en de belangen die ermee verband houden alleen bereikt kan worden door actieve samenwerking en hulpverlening tussen de staten. Dit alles staat in verband met de grote bezorgdheid over verontreiniging en de gevolgen hiervan op zee en vormt dan ook de grootste drijfveer voor de totstandkoming van dit akkoord. De landen die belangen hebben bij de Noordzee zijn ongerust over de grote hoeveelheden van gevaarlijke stoffen die hierin terechtkomen via rivieren, lozen van afval in zee, scheepsrampen, ... Er heerst vooral schrik dat deze verontreiniging onomkeerbare gevolgen zal hebben voor de diverse ecosystemen aanwezig in en rond de Noordzee.<sup>207</sup>

---

<sup>203</sup> V. FRANK, *The European community and marine environmental protection in the international law of the sea.*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 254-257; G. GONSAELES en E. SOMERS, "The consequences of the sinking of the M/S Erika in European waters: Towards a total loss for international shipping law?", *JMLC* 2010, vol. 41, (57) 61.

<sup>204</sup> *Pb.L.* 16 juli 1984, afl. 188, 9-16.

<sup>205</sup> Het Bonn-akkoord werd bij Wet van 16 juni 1989 goedgekeurd in België, *BS* 28 december 1989.

<sup>206</sup> Op dat moment nog Europese Economische Gemeenschap genaamd.

<sup>207</sup> E. GOLD, *Handbook on marine pollution*, Arendal (Noorwegen), Gard, 1985, 40 en T. A. MENSAH, "Marine pollution from ships, prevention of and responses to.", *MPEPIL* 2011, 10, <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law9780199231690e1201?rskey=jDQoiq&result=2&prd=EPIL> (consultatie 6 oktober 2016).

84. Het Bonn-akkoord is van toepassing zodra er vrees ontstaat op verontreiniging van het zeewater binnen het Noordzeegebied. Daarenboven komt de vereiste dat de verontreiniging een ernstig en onmiddellijk gevaar moet inhouden voor de kust of daarmee verband houdende belangen van één of meerdere staten bij de overeenkomst.<sup>208</sup> In de overeenkomst zelf bepaalt men wat onder het begrip “Noordzeegebied”<sup>209</sup> wordt verstaan, om enige discussie te vermijden.

85. Inhoudelijk legt het Bonn-akkoord richtlijnen vast met betrekking tot de praktische, operationele en technische aspecten van een gezamenlijk optreden door alle betrokken staten. Zo verbinden de staten zich ertoe om inlichtingen te verschaffen aan de anderen omtrent bepaalde zaken, zoals hun nationale aanpak van verontreiniging.<sup>210</sup> Daarnaast gaan de staten de verplichting aan om de gezagvoerders van alle schepen die onder hun vlag varen en van alle luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn te verzoeken om zo spoedig mogelijk mededeling te doen van alle ongevallen die verontreiniging veroorzaken of dreigen te veroorzaken en melding te doen van de aanwezigheid, aard en uitgestrektheid van de olie of andere gevaarlijke stoffen.<sup>211</sup> Vervolgens bevat het akkoord een bepaling betreffende het uitvoeren van de nodige evaluaties betreffende de aard en omvang van het ongeval.<sup>212</sup> Ten slotte bepaalt het Bonn-akkoord dat een staat die hulp nodig heeft bij de bestrijding van een verontreiniging of een mogelijke verontreiniging van de zee of haar kust, een beroep kan doen op de andere staten die partij zijn bij de overeenkomst.<sup>213</sup> De overeenkomst regelt ook wat er met de gedane kosten moet gebeuren.<sup>214</sup> Deze worden hetzij vergoed door de staat die om hulp vroeg hetzij gedragen door de staat die uit eigen beweging hulp verleende.

86. Het Bonn-akkoord is belangrijk voor de preventie van en de samenwerking bij olieverontreiniging binnen het Noordzeegebied. Wat de aansprakelijkheid betreft in het geval van dergelijke verontreiniging bepaalt het Bonn-akkoord op zich niets. Alle leden bij deze overeenkomst zijn ook partij bij het CLC en Fondsverdrag en voor de aansprakelijkheid grijpt men dan ook terug naar het internationale aansprakelijkheidsregime voor accidentele olieverontreiniging op zee.

---

<sup>208</sup> Art. 1 Bonn-akkoord; D. W. ABECASSIS, R. L. JARASHOW en R. M. JARVIS, *Oil pollution from ships: International, United Kingdom and United States law and practice*, Londen, Stevens, 1985, 133.

<sup>209</sup> Art. 2 Bonn-akkoord.

<sup>210</sup> Art. 4 Bonn-akkoord.

<sup>211</sup> Art. 5 Bonn-akkoord; D. W. ABECASSIS, *The law and practice relating to oil pollution from ships*, Londen, Butterworths, 1978, 94.

<sup>212</sup> Art. 6 Bonn-akkoord.

<sup>213</sup> Art. 7 Bonn-akkoord; D. W. ABECASSIS, *The law and practice relating to oil pollution from ships*, Londen, Butterworths, 1978, 94.

<sup>214</sup> Art. 9 + 10 Bonn-akkoord.

## 2.3 Nationaal niveau

### 2.3.1 België

87. De Belgische regelgeving met betrekking tot accidentele olieverontreiniging is niet uit zichzelf ontstaan. De basis van ons juridisch kader vinden we in regelgeving van hogere niveaus, zowel van de EU als internationaal. Let wel, de Belgische regelgeving is geen letterlijke overname van deze hiërarchisch hogere regels. Het brengt verbeteringen aan, vult lacunes op en gaat verder dan wat louter door hogere regelgevers wordt opgelegd.

88. De Belgische nationale jurisdictie over de zee is geografisch gezien eerder beperkt, toch is het cruciaal om over een goed uitgebouwd nationaal juridisch kader te beschikken. Ten eerste, beschikt België over enkele speciale biotopen voor vogels. Deze verdienen extra bescherming. Ten tweede is de Noordzee zeer belangrijk voor internationale handel over de zee. Er wordt via de Noordzee toegang geboden tot de haven van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende, Rotterdam, Terneuzen, Vlissingen, Amsterdam, Bremen, Hamburg, ... Nauwe transportroutes in combinatie met drukke trafiek zorgen voor een verhoogd risico op verontreiniging. Goede regelgeving is met andere woorden onontbeerlijk.<sup>215</sup> Omwille van deze drukke trafiek ligt het Belgische risico op verontreiniging statistisch gezien redelijk hoog. Indien zich een olieramp zou voordoen, zijn de gevolgen desastreus vermits zeer veel mensen aan onze kust wonen en de zee een cruciale factor is voor de Belgische economie, denk maar aan visindustrie, toerisme, scheepvaart, havenindustrie van Oostende en Zeebrugge, ...<sup>216</sup>

89. De belangrijkste Belgische wetgeving voor de mariene sector is de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.<sup>217</sup> Naast deze belangrijke nationale wetgeving, zijn ook internationale verdragen van toepassing in België indien deze door ons land geratificeerd zijn. In zo goed als elk geval is het internationale verdrag in ongewijzigde vorm van toepassing. De Belgische wetgever kan echter in sommige gevallen enkele kleine aanpassingen hebben doorgevoerd. Ter afsluiting is het ook mogelijk terug te grijpen naar het gemeenrecht, zijnde een foutaansprakelijkheid op basis van artikel 1382 BW.

90. De WMM is de belangrijkste wetgeving die in het kader van aansprakelijkheid en compensatie bij olieverontreiniging tot stand is gekomen omdat het de wettelijke basis vormt voor bescherming van het deel van de Noordzee onder Belgische bevoegdheid. Het grote doel van deze wet is om de eigen aard, de biodiversiteit en het ongerepte karakter van het mariene milieu te behouden. Dit poogt men te bereiken door het nemen van

---

<sup>215</sup> M. A. HUYBRECHTS en K. N. VAN DAMME, "Protection of the marine environment under Belgian law.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (119) 121.

<sup>216</sup> F. MAES en A. CLIQUET, *Internationaal en nationaal recht inzake de bescherming van de Noordzee*, Antwerpen, Kluwer, 1997, 46 + 71-76.

<sup>217</sup> BS 12 maart 1999 (ed. 2), 8033.



maatregelen ter bescherming ervan, alsook maatregelen tot inperking en herstel van schade indien deze zich heeft voorgedaan en het milieu als dusdanig verstoord is geraakt.<sup>218</sup> Naast een duidelijke doelomschrijving omvat de wet ook een opsomming van de gehanteerde principes, zijnde het beginsel van preventief handelen, het voorzorgsbeginsel, het beginsel van duurzaam beheer, de vervuiler betaalt beginsel en het herstelbeginsel.<sup>219</sup> Het allerbelangrijkste met betrekking tot deze masterproef is het principe van strikte aansprakelijkheid. Dit principe houdt in dat een persoon die aansprakelijk is voor de veroorzaakte schade, zich niet van zijn gehoudenheid kan ontdoen, zelfs niet wanneer hem geen fout verweten kan worden.<sup>220</sup>

91. België heeft met de inwerkingtreding van deze wet blijk gegeven van een innovatieve houding. Naast schade aan het milieu voerde de Belgische wetgevers hier bovenop een nieuw concept in, namelijk verstoring van het milieu. In vergelijking met andere Europese landen heeft België hier baanbrekend werk geleverd. Als gevolg van deze creatieve houding verschilt het materiële toepassingsgebied van dit van het CLC en Fondsverdrag, wat het territoriale toepassingsgebied betreft zijn ze identiek. Alvorens een verdere verdieping van deze twee concepten aan de orde is, moeten we weten wat onder het begrip “mariene milieu” valt. De WMM is hier zelf in tegemoet gekomen en bevat een duidelijke definitie van dit begrip. Het mariene milieu omvat zowel de abiotische omgeving van de zeegebieden als biotische elementen, en de wisselwerking die tussen beiden speelt. Onder biotische elementen wordt fauna, flora en mariene biotopen begrepen.<sup>221</sup> Hierna verduidelijk ik de twee concepten die het voorwerp uitmaken van het materiële toepassingsgebied van de WMM.

Het concept schade aan het milieu omvat een aantasting van het mariene milieu resulterend in verlies, beschadiging of nadeel geleden door een natuurlijke persoon of rechtspersoon.<sup>222</sup> Uit deze ruime omschrijving kunnen verschillende vormen van schade voortvloeien waarvan men elke vorm aan de hand van hun economische waarde of het verlies van dergelijke waarde kan uitdrukken. Denk maar aan schade aan de gezondheid van een persoon, zaakschade, overlast en verlies van inkomen, inclusief de gemaakte kosten voor

---

<sup>218</sup> Art. 3 WMM; A. CLIQUET, “Recente ontwikkelingen inzake natuurbehoudswetgeving in het mariene en kustzonemilieu van België.”, *TMR* 1999, (346) 350.

<sup>219</sup> Art. 4 WMM; A. CLIQUET, “Recente ontwikkelingen inzake natuurbehoudswetgeving in het mariene en kustzonemilieu van België.”, *TMR* 1999, (346) 350; M. A. HUYBRECHTS en K. N. VAN DAMME, “Protection of the marine environment under Belgian law.”, in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: recent developments in Europe, China and the US.*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (119) 123; F. MAES, “De wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België: op weg naar een duurzaam gebruik van de zee.”, *TMR* 1999, (270) 274; RvS 30 juni 2005, nr. 147.047, Yvette Soete en gemeente Knokke-Heist/Belgische Staat.

<sup>220</sup> Art. 37 WMM; P. DE SMEDT, “Aansprakelijkheidstelling voor en herstel van schade door aantasting van het mariene leefmilieu: beroerde baren van de vergramde Neptunus?”, *TPR* 2002, afl. 2, (1067) 1115-1116.

M. A. HUYBRECHTS en K. N. VAN DAMME, “Protection of the marine environment under Belgian law.”, in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: recent developments in Europe, China and the US.*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (119) 123.

<sup>221</sup> Art. 2, 2° WMM; A. CLIQUET, “Recente ontwikkelingen inzake natuurbehoudswetgeving in het mariene en kustzonemilieu van België.”, *TMR* 1999, (346) 348-349.

<sup>222</sup> Art. 2, 6° WMM.

preventieve maatregelen.<sup>223</sup> Onder het begrip milieuschade kan ook puur economisch verlies gebracht worden. Dit is in vergelijking met het CLC en Fondsverdrag een immens verschil omdat theoretische berekende milieuschade absoluut niet vatbaar is voor compensatie onder deze verdragen.<sup>224</sup> Opmerkelijk is wel dat steeds gewerkt moet worden via een aantasting of verontreiniging van het mariene milieu als gevolg van activiteiten op zee.

Het concept milieuverstoring is zoals eerder gezegd een innovatief element in de WMM. Het verschil met schade ligt hem in het feit dat er een negatieve beïnvloeding is van het mariene milieu zonder dat deze schade uitmaakt.<sup>225</sup> Er is met andere woorden geen echte schade geleden. Wanneer een nadelige invloed niet als schade gekwalificeerd kan worden, vallen we terug op het concept milieuverstoring. Bij de invoer hiervan had de Belgische wetgever collectieve goederen voor ogen, *res nullius of res communes*, namelijk niet-toegeëigende milieubestanddelen. Men ondervindt met betrekking tot dergelijke goederen geen eigen persoonlijke schade dus het gemeenrechtelijk aansprakelijkheidsregime biedt geen hulp. Een uitdrukking van deze bestanddelen aan de hand van een economische waarde kan niet aangezien ze niet rechtstreeks genereren in een inkomen voor de mens en zijn dus niet onder te brengen in het begrip milieuschade. Om hieraan tegemoet te komen voerde men dit tweede concept in.<sup>226</sup> Probleem is echter dat niet geheel duidelijk is wanneer we nu te maken hebben met milieuverstoring. Een duidelijke omschrijving geven van wat een nadelige beïnvloeding van het mariene milieu is, is niet eenvoudig.

92. Wat de aansprakelijkheid en vergoeding betreft bestaan veel gelijkenissen met de bestaande internationale verdragen. België hanteert het principe van objectieve aansprakelijkheid waarbij een fout in hoofde van de veroorzaker niet noodzakelijk is. Degene die aan de basis ligt van de schade of verstoring van het mariene milieu, moet instaan voor het herstel ervan. Hierbij kan deze persoon zich echter van zijn aansprakelijkheid pogen te ontdoen door zich te beroepen op de gevallen van exoneratie, opgesomd in artikel 37, §2 WMM. Daarnaast bevat de Belgische nationale regelgeving ook een beperking van de aansprakelijkheid.<sup>227</sup> Het is duidelijk dat deze regelgeving in lijn ligt met het internationale aansprakelijkheidsregime.<sup>228</sup>

---

<sup>223</sup> M. A. HUYBRECHTS en K. N. VAN DAMME, "Protection of the marine environment under Belgian law.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (119) 124.

<sup>224</sup> A. CARETTE, "De aansprakelijkheidsregeling uit de wet ter bescherming van het mariene milieu.", *TMR* 1999, (362) 362.

<sup>225</sup> Art. 2, 7° WMM.

<sup>226</sup> A. CARETTE, "De aansprakelijkheidsregeling uit de wet ter bescherming van het mariene milieu.", *TMR* 1999, 363; F. DE CLIPPELE, "Olie op de golven.", *RW* 2002-2003, nr. 34, (1321) 1322; P. DE SMEDT, "Aansprakelijkheidstelling voor en herstel door aantasting van het mariene leefmilieu: beroerde baren van de vergramde Neptunus?", *TPR* 2002, afl. 2, (1067) 1139-1140; M. A. HUYBRECHTS en K. N. VAN DAMME, "Protection of the marine environment under Belgian law.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (119) 125.

<sup>227</sup> Art. 37, §5 WMM.

<sup>228</sup> A. CARETTE, "De aansprakelijkheidsregeling uit de wet ter bescherming van het mariene milieu.", *TMR* 1999, (362) 364-366; M. A. HUYBRECHTS en K. N. VAN DAMME, "Protection of the marine environment under Belgian law.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (119) 126-127.

93. Wanneer een milieuverstoring plaatsvindt moeten er volgens het gemeenrecht twee herstelwijzen onderscheiden worden, herstel *in natura* en herstel bij wijze van equivalent. In de WMM verlenen de beleidsmakers de voorkeur aan herstel in de oorspronkelijke toestand, zonder dat ze de andere herstelwijze uitdrukkelijk uitsluiten. De wet zelf biedt geen uitsluitel of het mogelijk is om naast een daadwerkelijk herstel van de milieuverstoring ook een compensatie toe te kennen voor dat deel van het mariene milieu dat onherstelbaar verstoord is. Aangezien er op dit punt onduidelijkheid bestaat, moeten we noodzakelijkerwijze teruggrijpen naar het gemeenrecht. Hieruit blijkt duidelijk dat de staat een geldelijke compensatie mag vorderen voor een milieuverstoring die niet *in natura* te herstellen blijkt of wanneer het herstel *in natura* een onredelijke kost zou meebrengen. Een vergoeding voor milieuverstoring is dus mogelijk en men beoogt hiermee de aangetaste ecologische functie die het milieu vervult te compenseren. Echter rijst hier het probleem hoe een verstoring van het mariene milieu correct begroot kan worden. De begroting van het mariene milieu verloopt soms arbitrair bij gebrek aan eenduidige methodes. De theoretische waarderingsmethoden die men in de VSA gretig hanteert voor de economische waardering van milieubestanddelen kennen in de Belgische praktijk geen succes. Weinig mensen zijn hier voorstander van. In het gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsrecht aanvaardt men slechts twee theoretische waarderingsmethodes, in geval van een verkeersongeval en wanneer schade is berokkend aan een boom behorende tot het openbaar domein. Slecht in deze twee specifieke gevallen kent men een theoretische begroting, bij milieuschade heeft men in België nog geen vergelijkbare methode ontwikkeld. In tegenstelling tot de theoretische berekeningsmethode gaan Belgische rechters milieuschade naar billijkheid waarderen. Het Hof van Cassatie verplicht de lagere rechters om ten eerste goed te argumenteren waarom ze de aangereikte informatie en feiten naast zich neerleggen, en ten tweede waarom ze een theoretische waardering in de wind slaan en alleen een begroting naar billijkheid mogelijk is.<sup>229</sup> Het Grondwettelijk Hof voegde hier nog aan toe dat een schadevergoeding naar billijkheid zo goed mogelijk aan de concrete werkelijkheid moet worden aangepast.<sup>230</sup> Dit indachtig, beperkt de Belgische wetgever de economische waarde tot de redelijke kosten van herstel *in natura* die reeds zijn gemaakt of nog zullen worden gemaakt.<sup>231</sup> De aansprakelijke persoon is bijgevolg vrijgesteld van vergoeding voor de resterende schade wanneer deze niet volledig *in natura* kan worden hersteld. De milieuschade zal blijven bestaan en men hoopt dat deze in de toekomst van zelf zal verdwijnen. Wanneer de milieuschade financieel moeilijk te kwalificeren is, valt men terug op theoretische berekeningen. In deze situatie baseert men de vergoeding op de kosten gemaakt voor herstel door middel van herintroductie van de milieubestanddelen die verstoord of gekwetst zijn. Dit houdt bij wijze van voorbeeld in dat men zoveel nieuwe zeehonden zal vrijlaten in de vrije natuur als het aantal dat gestorven is door een incident,

---

<sup>229</sup> L. PROOT en H. BOCKEN, "Environmental damage and Belgian law.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage*, Dordrecht, Springer, 2005, (27) 35-37.

<sup>230</sup> GwH 21 januari 2016, nr. 7/2016, *TBBR* 2017, afl. 4, (257) 263, noot P. GILLAERTS.

<sup>231</sup> A. CARETTE, "De aansprakelijkheidsregeling uit de wet ter bescherming van het mariene milieu.", *TMR* 1999, (362) 369-373; A. CARETTE, "Milieuaansprakelijkheid.", in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV. Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, (121) 180; F. MAES, "De wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België: op weg naar een duurzaam gebruik van de zee.", *TMR* 1999, (270) 277+284.

alsook de kosten voor de verzorging van de gewonde zeehonden zullen in rekening worden gebracht.<sup>232</sup>

België kent binnen het kader van de WMM een financiële compensatie voor milieuschade. In vergelijking met het regime op internationaal niveau en niveau van de EU is dit opmerkelijk. De milieuschaderichtlijn kent drie herstelwijzen, namelijk primair, complementair en compenserend herstel, maar een monetaire waarderingstechniek gebruikt men niet om financiële compensatie voor milieuschade te begroten. Dergelijke technieken gebruikt men binnen de EU en de milieuschaderichtlijn alleen om de omvang van de vereiste complementaire en compenserende herstelmaatregelen vast te leggen. Met andere woorden hanteert men in de EU monetaire begrotingsmethoden niet voor dezelfde doeleinden als in de WMM. Wat het internationaal niveau betreft, kan ik kort zijn. Het CLC en Fondsverdrag voorzien een financiële compensatie voor milieuschade met een beperking tot de kosten van redelijke herstelmaatregelen en verschillen op dit punt duidelijk van de WMM.<sup>233</sup>

94. Na de invoer van de WMM, zat de Belgische regelgever niet stil. Op 10 december 2003 werd een nieuwe aanpak aangekondigd met betrekking tot het mariene milieu. België streeft vanaf dan naar nultolerantie wat schade en verstoring van het mariene milieu betreft. Om dit streefdoel te bereiken werkten de Belgische wetgevers vijf punten uit, o.a. invoer van nieuwe technologieën, actieve internationale samenwerking, verbod van enkelwandige schepen, ...<sup>234</sup> Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat zich daadwerkelijk een daling van het aantal opgespoorde olieverontreinigingen heeft voorgedaan. We kunnen dus stellen dat de Belgische wetgevende initiatieven vruchten afwerpen.<sup>235</sup>

Wanneer er zich dan toch eens een ongeval voordoet waarbij olie in zee terechtkomt, is een vergoeding noodzakelijk. Hierbij hanteert men het beginsel dat de vervuiler betaalt. De vervuiler moet met andere woorden opkomen voor de kosten ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging en de kosten gemaakt voor het herstel van de schade. Met herstel beoogt men het mariene milieu in zijn oorspronkelijke toestand te herstellen. Dit is echter niet altijd mogelijk of redelijk. Om de schade en het herstel te begroten, kijkt men naar de opruimingskosten, de middelen die zijn ingezet voor het herstel, welke verliezen aan gebruikswaarden men heeft geleden en welke redelijke herstelmaatregelen genomen zijn.

---

<sup>232</sup> F. MAES, "De wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België: op weg naar een duurzaam gebruik van de zee.", *TMR* 1999, (270) 284.

<sup>233</sup> L. PROOT en H. BOCKEN, "Environmental damage and Belgian law.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage*, Dordrecht, Springer, 2005, (27) 37-38.

<sup>234</sup> M. A. HUYBRECHTS en K. N. VAN DAMME, "Protection of the marine environment under Belgian law.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (119) 133-134; M. PRICE en J. P. VOGT, *Olievervuiling op zee*, [www.vliz.be/projects/indicatoren/kustkompas/IDO-102.pdf](http://www.vliz.be/projects/indicatoren/kustkompas/IDO-102.pdf).

<sup>235</sup> M. PRICE en J. P. VOGT, *Olievervuiling op zee*, [www.vliz.be/projects/indicatoren/kustkompas/IDO-102.pdf](http://www.vliz.be/projects/indicatoren/kustkompas/IDO-102.pdf).

### 2.3.2 Verenigde Staten van Amerika

95. Het systeem dat Amerikaanse beleidsmakers hanteren is op het eerste zicht helemaal niet te vergelijken met het internationale aansprakelijkheidsregime. De reden hiervoor is dat de VSA het CLC en Fondsverdrag niet hebben geratificeerd. De VSA weigerden toetreding tot deze verdragen om twee redenen. Ten eerste vond men de aansprakelijkheidslimieten veel te laag en ten tweede oordeelden ze dat de procedures veel te stroef zijn.<sup>236</sup> Bovenop deze twee redenen speelde ook het feit dat de Amerikaanse regelgevers zich niet konden vinden in de definitie die men aan schade door verontreiniging geeft in de internationale verdragen. Het IMO probeerde de afwezigheid van de VSA bij het CLC op te vangen door een verhoging van de limieten door te voeren in het aanvullend protocol van 1984 in de hoop een toetreding van VSA te bekomen. De afwezigheid van de VSA had immers aanzienlijke gevolgen voor de landen die wel lid zijn bij het CLC en Fondsverdrag, hun financiële bijdrage is veel groter dan wanneer de VSA lid zouden zijn omdat zij zouden instaan voor maar liefst 25% van de bijdragen aan het compensatiefonds.<sup>237</sup> VSA weigerden echter nog steeds de toetreding. In de VSA kennen ze dus niet hetzelfde systeem zoals men internationaal toepast, wel hebben ze een eigen regelgeving ontwikkeld om de aansprakelijkheid te beperken.

96. Aanvankelijk regelden Amerikaanse wetgevers de aansprakelijkheid en vergoedingen naar aanleiding van olieverontreiniging in vier verschillende federale statuten, zijnde Federal Water Pollution Control act, Outer Continental Shelf Lands act, Deepwater Port act en Trans-Alaska Pipeline Authorization act. Wat de aansprakelijkheidsbeperkingen betreft, voert de Amerikaanse federale wet van 1851 "Limitation of shipowners' liability act"<sup>238</sup> een beperking in van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Deze wet kwam er op aandringen van de scheepseigenaars nadat in 1848 een scheepseigenaar onbeperkt aansprakelijk werd gehouden wegens een verlies van lading.<sup>239</sup> De wet is ruimer dan olie alleen. Het handelt over aansprakelijkheid in het algemeen, maar heeft natuurlijk een weerslag op de aansprakelijkheid bij olieverontreiniging.<sup>240</sup> De regeling van 1851 is nog steeds ongewijzigd van toepassing, met uitzondering van enkele technische aanpassingen, aangezien beleidsmakers in de loop der jaren deze wet nooit ten gronde hebben herzien.<sup>241</sup>

Inhoudelijk vertrekt de Amerikaanse regelgeving van het principe dat de scheepseigenaar in geval van aansprakelijkheid zijn schip moet overdragen aan een vereffenaar. In de praktijk stapte men echter snel over naar een overdracht van de waarde van het schip, in plaats van het daadwerkelijke schip. De scheepseigenaar kan een limitatiefonds vormen voor de

---

<sup>236</sup> E. BRANS, "Aansprakelijkheid voor ecologische schade onder de Oil Pollution Act 1990", in X., *Bestrijding van illegale olielozingen Noordzee: rapportage onderzoek optimalisering sanctie-instrumentarium*, Rotterdam, Instituut voor Milieuschade, 1994, (59) 59; E. GOLD, "Marine pollution liability after Exxon Valdez: The US all-or-nothing lottery.", *JMLC* 1991, (423) 432-433.

<sup>237</sup> C. WU, *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures*, Parijs, Pedone, 1994, 276.

<sup>238</sup> Limitation of Liability Act van 1851, nu terug te vinden in 46 USC §§ 30501 – 30512.

<sup>239</sup> US Supreme Court 1 januari 1848, 47 U.S. 344, New Jersey Navigation Co/Merchant's Bank.

<sup>240</sup> A. I. MENDELSON en E. R. FIDELL, "Liability for oil pollution: United States law.", in D. J. CUSINE en J. P. GRANT (eds.), *The impact of marine pollution*, Londen, Croom Helm, 1980, (293) 293.

<sup>241</sup> F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid: Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 27.

bepierking van zijn aansprakelijkheid. Daarnaast bestaat er ook een bijkomend fonds voor het geval van overlijden en lichamelijke schade. Dit bijkomende fonds werd in 1935 opgericht na de ramp met de Morro Castle in 1934. Het schip vertrok in Havana met eindbestemming New York, maar werd onderweg geteisterd door brand vooraleer het zijn eindbestemming kon bereiken. Op dit bijkomende fonds doet men beroep wanneer de geleden persoonlijke schade niet volledig vergoed kan worden op basis van de waarde van het schip alleen. Aanvankelijk bedroeg dit fonds 60 USD per ton. In 1984 werd dit bedrag opgetrokken tot 420 USD per ton.<sup>242</sup>

Belangrijk om te vermelden is dat dit Amerikaanse systeem van limitatiefondsen geen internationale werking heeft. De schadelijders kunnen met andere woorden een procedure instellen in een andere land naast deze die ze reeds hebben gestart binnen het Amerikaanse systeem. Er rust dus een zware last op de schouders van de scheepseigenaars jegens wie benadeelden een procedure hebben gestart. Daarnaast houdt het gebrek aan internationale werking ook in dat de Amerikaanse rechtbanken en rechtscolleges de in het buitenland gevormde fondsen ter beperking van de aansprakelijkheid niet erkennen.<sup>243</sup>

97. In VSA ziet men de beperking van de aansprakelijkheid echter als een puur persoonlijk middel van verweer van de scheepseigenaar. De verzekeraar van de scheepseigenaar kan zich niet beroepen op deze limitatie van aansprakelijkheid. Het arrest *Olympic Towing Corp versus Nebel Towing Corp*<sup>244</sup> maakte deze tegenstelling heel duidelijk. De scheepseigenaar was slechts beperkt gehouden, in tegenstelling tot zijn verzekeraar die onbeperkt aansprakelijk werd gesteld. Gelukkig heeft men deze rechtspraak in de jaren 1980 gemilderd. Het is nu toegelaten om door middel van een clause in de afgesloten verzekeringsovereenkomst de dekking te beperken tot de maximale aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Het Hof<sup>245</sup> heeft geoordeeld dat dergelijke clause in een polis geldig is en tegenstelbaar aan de schuldeisers. Het is dus zeer belangrijk voor Amerikaanse verzekeraars om zo'n clause op te nemen, zo niet blijven zij onbeperkt aansprakelijk.<sup>246</sup>

98. Het is zacht gezegd dat VSA er een opmerkelijk systeem op nahouden wat mariene aansprakelijkheid betreft, niet alleen met betrekking tot de aansprakelijkheid, meer nog wat de vergoeding van veroorzaakte schade aan het mariene milieu betreft. Na deze algemene uitleg, ga ik nu dieper in de Amerikaanse mariene regelgeving, in het bijzonder het aansprakelijkheidsregime naar aanleiding van accidentele olieverontreiniging afkomstig van schepen. De betrokken wet is de Oil Pollution Act van 1990 en het daarin ontwikkelde Oil Spill Liability Trust Fund.

De Amerikaanse OPA<sup>247</sup> trad in werking op 18 augustus 1990. Aan de basis voor de totstandkoming ligt de ramp met de Exxon Valdez. Op 24 maart 1989 strandde de 25-jarige

---

<sup>242</sup> B. W. B. REYNOLDS en M. N. TSIMPLIS, *Shipowners' limitation of liability*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2012, 51.

<sup>243</sup> F. STEVENS, *Bepierking van aansprakelijkheid: Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 28-29.

<sup>244</sup> US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 9 juli 1969, no. 26386, *Olympic Towing Corp/Nebel Towing Corp*, 419 F.2d 230.

<sup>245</sup> US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 5 maart 1986, no. 82-3749, *Crown-Zellerbach/Ingram Industries*, 783 F.2d 1296.

<sup>246</sup> F. STEVENS, *Bepierking van aansprakelijkheid: Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, 58.

<sup>247</sup> Oil Pollution Act van 18 augustus 1990, Pub. L. No. 101-380, 104 Stat. 486.

Amerikaanse olietanker op een rif gelegen te Alaska. Als gevolg hiervan kwam zeer veel ruwe olie<sup>248</sup> in zee terecht en verontreinigde zo ongeveer 2.000 kilometer kust. De verontreiniging zorgde voor enorme schade aan de lokale visindustrie, alsook zijn zo'n 1.000 dode zeeotters en meer dan 3.500 dode vogels teruggevonden. Deze ramp is in de geschiedenis van VSA nog steeds de grootste olieverontreiniging afkomstig van een schip ooit.<sup>249</sup> De verantwoordelijke oliemaatschappij Exxon heeft verscheidene schadevergoedingen moeten betalen voor het veroorzaken van deze catastrofe. Tot op heden zijn deze vergoedingen goed voor ongeveer 2,11 miljard euro, waaronder ook een vergoeding voor de veroorzaakte milieuschade is begrepen. Men poogde door middel van opkuisactiviteiten de veroorzaakte schade aan de natuur te compenseren. Meer dan 10.000 mensen droegen hun steentje bij. Op basis van de *contingent valuation methode*, waarover later een uiteenzetting volgt, raamden experts de milieuschade tussen de 3 biljoen en 15 biljoen USD. Exxon heeft in een schikking buiten de rechtbank ingestemd met 1 biljoen USD.<sup>250</sup> Dit bedrag is groot maar veel minder dan wat Exxon had moeten betalen indien de rechtbank in een proces beslist had over de schadevergoeding.<sup>251</sup>

99. Inhoudelijk bevat de OPA een reeks van vereisten met het oog op verbetering van de veiligheid en zeewaardigheid van schepen en andere olietransportfaciliteiten. Door middel van deze preventieve maatregelen poogt men olierampen te voorkomen. Daarnaast werkt de wet de aansprakelijkheid en aansprakelijkheidslimieten voor het vervoer van olie uit. Wat de beperking van aansprakelijkheid betreft zal alleen het OPA van toepassing zijn op olieverontreiniging en de "Limitation of Liability Act" van 1985 niet langer toepassing vinden op scheepsrampen met olieverontreiniging.<sup>252</sup> De olievervoerder moet instaan voor zes categorieën van kosten die samengevat kunnen worden als volgt:

- schade aan private belangen en eigendommen, inclusief puur economisch verlies;
- onmogelijkheid gebruik te kunnen maken van natuurlijke rijkdommen;
- vermindering en verlies van overheidsinkomsten ten gevolge van schade aan of vernietiging van eigendommen of natuurlijke rijkdommen;
- verlies van voordelen en aantasting van inkomstencapaciteit wegens beschadiging van private eigendommen of natuurlijke rijkdommen;
- door de overheid verstrekte diensten tijdens of na opruimactiviteiten, vb. opvangvoorziening van getroffen woningen, goedkoop doktersbezoek, ....;
- schade, verlies of vernietiging van natuurlijke rijkdommen.<sup>253</sup>

<sup>248</sup> Er scheurden acht van de elf cargotankers waardoor ongeveer 40.000 ton olie in zee lekte.

<sup>249</sup> L. DELWAIDE, "Kritische beschouwingen bij de aansprakelijkheidsregeling in geval van verontreiniging van de zee door olie.", in E. VAN HOOYDONK (ed.), *Zeeverontreiniging: Preventie, bestrijding en aansprakelijkheid*, Antwerpen, Maklu, 2004, (89) 98.

<sup>250</sup> Gelijk aan 938.174.312.787 euro. Volgens wisselkoers van 13 april 2017.

<sup>251</sup> J. B. LOOMIS, "Contingent valuation methodology and the US institutional framework.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS (eds.), *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries*, New York, Oxford University Press, 1999, (613) 622.

<sup>252</sup> T. J. SCHOENBAUM, "Environmental damages: The emerging law in the United States.", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages*, Oxford, Oxford University Press, 1997, (159) 162-163.

<sup>253</sup> OPA 33 USC §2702 (b); J. BOYD, "Compensation for oil pollution damages: the American oil pollution act as an example for global solutions?", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage*:

Vooral dit laatste type van schade verdient onze aandacht vermits we dit als dusdanig niet terugvinden in andere juridische regimes. De waarde van natuurlijke rijkdommen is moeilijk te berekenen, wat het zeer lastig maakt om een gepaste compensatie voor deze schade te bepalen. Wegens gebrek aan een private eigenaar, ontbreekt een economische waarde en is verhandeling op de markt van deze rijkdommen niet mogelijk.

Het OPA laat duidelijk blijken dat puur economisch verlies ook voor compensatie in aanmerking komt. Indien er toch nog twijfel zou bestaan is deze volledig opgelost door de uitspraak van het hof van beroep in de VSA die stelt dat partijen een compensatie kunnen vorderen voor puur economisch verlies naar aanleiding van olieverontreiniging op zee.<sup>254</sup> Het hof heeft hiermee een einde gemaakt aan de lange traditie waarin puur economisch verlies niet vatbaar was voor compensatie omwille van een gebrek aan persoonschade of schade aan persoonlijke bezittingen. Deze traditie kende in 1927<sup>255</sup> haar intrede en vormde sindsdien de geldende regel binnen de Amerikaanse rechtspraak.<sup>256</sup>

100. Er zijn heel wat verschillen waar te nemen tussen het Amerikaanse aansprakelijkheidsregime van het OPA en het internationale regime zoals uitgewerkt in het CLC en Fondsverdrag. Ten eerste beschikt het OPA over een ruime scala aan personen die aansprakelijk kunnen worden gesteld. Onder het OPA kan men eenieder die eigenaar is van een schip aansprakelijk stellen, alsook personen die het schip besturen of het schip charteren. De eigenaar van de lading kan men niet aansprakelijk stellen, dit is één van de weinig actoren die geen aansprakelijkheidsrisico ondervinden.<sup>257</sup> Het CLC daarentegen kanaliseert de aansprakelijkheid naar de scheepseigenaar en sluit bepaalde personen uitdrukkelijk uit van aansprakelijkheid.<sup>258</sup> In verband met de aansprakelijkheid, valt ook te melden dat de schadevormen die in aanmerking komen voor compensatie verschillen naargelang men het OPA of het CLC toepast.<sup>259</sup>

Op de tweede plaats kent het OPA in vergelijking met het CLC, waartoe VSA niet zijn toegetreden, veel hogere aansprakelijkheidslimieten. Met betrekking tot deze limieten is ook een gelijkenis waar te nemen want net zoals het CLC beperkt men de aansprakelijkheid op basis van de bruto-tonnage van het betrokken schip. Voor een tanker van meer dan 3.000 ton, is de limiet 10 miljoen USD per tanker of 1.200 USD per ton, afhankelijk welke van de twee het hoogste is. Indien de tanker minder dan 3.000 ton weegt, is het maximum 2 miljoen USD per tanker of 1.200 USD per ton, afhankelijk welke van de twee het hoogste is.

---

*Recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (137) 137; Z. O. ÖZÇAYIR, *Liability for oil pollution and collisions*, Londen, LLP Reference Publishing, 1998, 268-269; T. WAGNER, "The oil pollution act of 1990: an analysis.", *JMLC* 1990, (569) 574.

<sup>254</sup> US Court of Appeal (1<sup>st</sup> circuit) 18 augustus 1994, no. 94-1059, *Ballard Shipping Co/Beach Shellfish*, 32 F.3d 623.

<sup>255</sup> Door de uitspraak in *Robins Dry Dock versus Flint*. US Supreme court 12 december 1927, no. 102, *Robins Dry Dock & Repair Co./Flint*, 275 US 303.

<sup>256</sup> Zie als voorbeelden US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 31 mei 1983, no. 82-3345, *Akron Corp./ M/T Cantigny*, 706 F.2d 151 en US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 11 februari 1985, no. 82-3059, *State of Louisiana/ M/V Testbank*, 752 F.2d 1019.

<sup>257</sup> OPA 33 USC §2701 (32).

<sup>258</sup> G. GAUCI, *Oil pollution at sea. Civil liability and compensation for damage*, Chichester, John Wiley & Sons Ltd., 1997, 118-119.

<sup>259</sup> I. KIM, "A comparison between the international and US regimes regulating oil pollution liability and compensation.", *Marine Policy* 2003, (265) 272.



Wanneer het betrokken vaartuig geen tanker is maar een ander type schip bedraagt de limiet 500.000 USD of 6.000 UDS per ton.<sup>260</sup>

Ten derde heeft het OPA niet als doel andere regelgeving te vervangen. Oplossingen en schadevergoedingen voorzien in andere nationale wetgeving blijven mogelijk. Het OPA ondergraaft andere bestaande regelgeving niet, in tegenstelling tot het CLC dat als doel heeft het exclusieve toepasselijke juridische kader te zijn met betrekking tot deze materie. Rechtspraak heeft de exclusiviteit van het CLC echter al gemilderd door te stellen dat gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregels complementair zijn aan het CLC.

Op de vierde plaats zijn de mogelijkheden van exoneratie onder het OPA veel beperkter.<sup>261</sup> Alleen wanneer de olieverontreiniging uitsluitend het gevolg is van hetzij een daad van god, hetzij een oorlogsdaad, hetzij een handeling of nalatigheid van een derde, kan men zich van zijn aansprakelijkheid ontdoen. Dit is dus zeer beperkt. Het begrip “derde partij” kent bovendien een enge invulling waardoor de mogelijkheid van exoneratie nog beperkter is. Een werknemer of individuele contractor van de aansprakelijke partij valt buiten dit begrip.<sup>262</sup> Hieruit vloeit voort dat een incident veroorzaakt door een sleepboot of loods niet tot exoneratie kan leiden.<sup>263</sup> In het CLC zijn meerdere exoneratie-clausules opgenomen.

Ten vijfde is het toepassingsgebied van het OPA veel ruimer dan dit van het CLC. De aansprakelijkheidsregeling van het OPA is van toepassing op gelekte olie, ongeacht het type en ongeacht de bron waaruit deze lekte. Het CLC en Fondsverdrag zijn alleen van toepassing op persistente olie en bovendien moet deze olie lekken uit een tanker. Bovendien bevat het OPA een duidelijke omschrijving van zowel opkuiskosten als herstellingsmaatregelen. Dit is een voordeel in vergelijking met het CLC en Fondsverdrag.

Ten zesde zijn er verschillen waar te nemen wat de plicht tot het afsluiten van een verzekering betreft. Het CLC voorziet een verzekeringsplicht voor schepen waarvan het laadvermogen 2.000 ton olie omvat of overschrijdt. Het OPA daarentegen verplicht alle schepen van 300 ton of meer om een financiële zekerheid af te sluiten, alsook elk schip dat de exclusieve economische zone die onder de bevoegdheid van de VSA valt gebruikt voor het transport van olie.<sup>264</sup> De omvang van de Amerikaanse verzekeringsplicht is dus breder dan deze onder het CLC. Het OPA voorziet ook een ruimer scala aan financiële zekerheden die toegelaten zijn.<sup>265</sup>

---

<sup>260</sup> OPA 33 USC §2704 (a).

<sup>261</sup> OPA 33 USC § 2703 (a).

<sup>262</sup> OPA 33 USC §2703 (a).

<sup>263</sup> US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 18 juli 1980, no.78-3261, United States/LeBeouf Brothers Towing Co., 621 F.2d 787; US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 25 augustus 1980, no. 80-1647, United States/Hollywood Marine, Inc., 625 F.2d 542.

<sup>264</sup> OPA 33 USC §2716 (a).

<sup>265</sup> OPA 33 USC §2716 (e); L. TIANSHENG en H. LIXIN, “National interests influence in compensation for damages resulting from oil pollution: the experience of the United States and its reference to China.”, in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages.*, Oxford, Oxford University Press, 1997, (285) 292-294.

Ten slotte is het risico op verlies van aansprakelijkheidsbeperking voor de verantwoordelijke veel groter onder het OPA dan bij het CLC.<sup>266</sup> De aansprakelijke persoon kan zich niet op de limieten beroepen wanneer een grove nalatigheid of moedwillig wangedrag of een inbreuk op federale wetgeving met betrekking tot de veiligheid, onderhoud en werkvoorschriften van zijn kant aan de basis ligt van de verontreiniging. Daarenboven is geen beperking van de aansprakelijkheid mogelijk wanneer de verontreiniging niet tijdig werd gemeld door de verantwoordelijke partij of deze nalaat samen te werken en opvolging te geven aan de bevelen tot opkuis van de olie.<sup>267</sup>

Gelukkig bestaan er naast tal van verschilpunten ook gelijkenissen. De twee belangrijkste zijn de structuur van compensatie bestaande uit twee lagen en het feit dat men het de vervuiler-betaalt beginsel als uitgangspunt hanteert.

101. Met de inwerkingtreding van de OPA, verleenden de regelgevers ook hun toestemming voor de inwerkingtreding van het Oil Spill Liability Trust Fund. Dit fonds kent een vergoeding toe aan benadeelden die geen vergoeding kunnen bekomen op basis van het OPA voor vijf gevallen van kosten, zijnde

- verwijderingskosten gefinancierd door federale autoriteiten of een deelstaat;
- kosten opgelopen ten gevolge van schade aan natuurlijke rijkdommen;
- verwijderingskosten en schade als resultaat van olieverontreiniging afkomstig van buitenlands offshore installaties;
- niet vergoede verwijderingskosten en schade;
- federale administratieve, operationele en personeelskosten en andere uitgaven die verband houden met de OPA.<sup>268</sup>

De benadeelde moet zich dus in principe eerst tot de schadeveroorzaker wenden of zijn verzekeraar. Indien deze geen vergoeding betaald binnen de 90 dagen, is de benadeelde gerechtigd zich tot dit fonds te wenden. Het fonds wordt vervolgens gesubrogeerd in de rechten van deze benadeelde.<sup>269</sup> Het fonds kan tot 1 biljoen USD spenderen per incident, waarbij men een bedrag van 500 miljoen USD voorziet voor schade aan natuurlijke rijkdommen.<sup>270</sup> Het geld waarover het fonds beschikt is afkomstig van vijf inkomstenbronnen, onder andere een taks van vijf dollarcent op elke vat olie dat in de VSA

---

<sup>266</sup> G. GAUCI, *Oil pollution at sea. Civil liability and compensation for damage*, Chichester, John Wiley & Sons Ltd., 1997, 23-24.

<sup>267</sup> OPA 33 USC §2704 (c).

<sup>268</sup> OPA 33 USC §2712 (a); E. BRANS, "Aansprakelijkheid voor ecologische schade onder de Oil Pollution Act 1990", in X., *Bestrijding van illegale olielozingen Noordzee: rapportage onderzoek optimalisering sanctie-instrumentarium*, Rotterdam, Instituut voor Milieuschade, 1994, (59) 62; G. GAUCI, *Oil pollution at sea. Civil liability and compensation for damage*, Chichester, John Wiley & Sons Ltd., 1997, 24-25; Z. O. ÖZÇAYIR, *Liability for oil pollution and collisions*, Londen, LLP Reference Publishing, 1998, 274; C. WU, *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures*, Parijs, Pedone, 1994, 312-312; X., *Oil pollution deskbook*, Washington, Environmental Law Institute, 1991, 10

<sup>269</sup> D. ROOMBERG, *The price of nature: a comparison between three systems of civil liability for environmental damage to natural resources*, Alphen aan den Rijn, Samsom, 2000, 123-124; C. WU, *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures*, Parijs, Pedone, 1994, 315-316; X., *Oil pollution deskbook*, Washington, Environmental Law Institute, 1991, 11.

<sup>270</sup> OPA 26 USC 9509 (c) (2) (a).

wordt geproduceerd of getransporteerd, boetes wegens het niet naleven van het OPA, gelden waarover oudere fondsen nog beschikten, ...<sup>271</sup> Taksen opgelegd aan de petroleumindustrie vormen de belangrijkste inkomstenbron van het fonds.

102. In vergelijking met het internationale regime voor olieverontreiniging en het daar bestaande fonds, zijn enkele verschillen waar te nemen. Het eerst wat direct opvalt is het verschil in maximale compensatie. Het Amerikaanse fonds heeft een maximum van 1 biljoen USD per incident. Het IOPC Fonds hanteert een maximum van 203 miljoen SDR en in heel uitzonderlijke gevallen 300,74 miljoen SDR wat overeenkomt met 400 miljoen USD. Onder het Amerikaanse systeem is men dus guller. Wat ook opvalt met betrekking tot het Oil Spill Liability Trust Fund is een direct toegang voor benadeelden in het geval dat (nog) niemand aansprakelijk werd gesteld. Daarenboven bestaat nog een kleine verschilpunt betreffende de bijdragen tot het fonds. Onder het internationale regime gebeurt dit via jaarlijkse bijdragen van de staten, in de VSA vormt een taks per vat olie de voornaamste inkomstenbron.<sup>272</sup>

103. Met de invoering van het OPA keerden de VSA hun rug toe naar de wereld en de internationale gemeenschap. De VSA maakten met hun OPA duidelijk dat ze de gedachte van een uniform internationaal regime met betrekking tot olierampen en verontreiniging niet steunen. Dit is te betreuren. Met het oog op een beter aansprakelijkheidsregime naar aanleiding van olieverontreiniging, kunnen we alleen maar hopen dat in de toekomst regelgevers toch een poging tot uniformiseren ondernemen tussen het Amerikaanse en internationale regime. Deze poging zou de internationale handel alleen maar ten goede komen. Nu moeten actoren uit de olie-industrie voldoen aan beide regimes wat sommigen ondervinden als een hinderpaal.

### **2.3.2.1 Schade aan natuurlijke rijkdommen**

104. Schade aan natuurlijke rijkdommen kan verschillende vormen aannemen: verstoring van het ecologische evenwicht, beschadiging van fauna en flora, vermindering van biodiversiteit, verlies van bepaalde gebruiksfuncties, esthetische kenmerken die aangetast zijn, ... Allen resulteren ze in een negatief effect op de gezondheid of leefomgeving. Deze schade noemt men in Europa ook wel zuiver ecologische schade, milieuverstoring of schade aan het milieu zelf.

105. Wat nu precies onder het begrip “natuurlijke rijkdommen” valt, verduidelijkt het OPA gelukkig zelf. Het betreft land, vissen, biota, lucht, water en zoveel meer.<sup>273</sup> Het gaat om bronnen die een publieke entiteit beheert en beschermt. Schade aan eigendommen van puur

---

<sup>271</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 273; E.BRANS, *Liability for damage to public natural resources: standing, damage and damage assessment*, Den Haag, Kluwer, 2001, 78; M. FAURE, Y. D. TIEBLEY en H. WANG, “Responsabilité civile et réparation des pollutions marines – Leçons à tirer des déversements provenant des plateformes pétrolières.”, *Amén.* 2011, vol. 2, (88) 93-94.

<sup>272</sup> I. KIM, “A comparison between the international and US regimes regulating oil pollution liability and compensation.”, *Marine Policy* 2003, (265) 272-273.

<sup>273</sup> OPA 33 USC §2701(20).

privaat belang valt buiten deze begripsomschrijving. Belangrijk te benadrukken is dat het niet alleen rijkdommen betreft waarvan de overheid volle eigenaar is. Het is voldoende dat een overheidsinstantie een wezenlijke graad van regulering, beheer of andere vorm van controle uitoefent over de betrokken natuurlijke rijkdom.<sup>274</sup> Natuurlijke rijkdommen worden dus eigenlijk door de overheid beheerd ten bate van de burgers met het oog op bescherming ervan tegen inbreuken door particulieren.<sup>275</sup>

106. Schade aan natuurlijke rijkdommen onder het OPA kent drie belangrijke kernelementen. Ten eerste beschikt de overheid over de bevoegdheid om schade aan natuurlijke rijkdommen te herstellen. De overheid handelt in deze optiek niet als eigenaar van de rijkdommen, maar eerder als beheerder van deze rijkdommen in het voordeel van de samenleving. Het is hun taak het milieu in stand te houden opdat de bevolking ervan zou kunnen genieten. Ten tweede hebben de herstelmaatregelen die men uitvoert als enige doel om de beschadigde natuur te herstellen zodat een toestand bereikt wordt die gelijkaardig is aan deze voor de beschadiging van de natuurlijke rijkdommen. Ten slotte zijn de verantwoordelijke personen voor de veroorzaakte schade strikt aansprakelijk en gehouden tot volledige compensatie ten aanzien van de overheid.<sup>276</sup>

107. Het is mogelijk de schade aan natuurlijke rijkdommen te herstellen. Men opteert in eerste instantie voor herstel *in natura* waarbij men de aangetaste natuur zoveel als mogelijk probeert te herstellen in zijn oorspronkelijke toestand door middel van herstelactiviteiten. Daarnaast staat de mogelijkheid van ecologische compensatie open, hierbij gaat men de veroorzaakte milieuschade compenseren door nieuwe, gelijkaardige natuurwaarden op te bouwen of reeds bestaande natuurwaarden die zich op een andere plaats bevinden te beschermen. Vereist is wel dat de compensatiemaatregelen zich in de nabijheid van de beschadigde plaats bevinden. Daarenboven moet duidelijk blijken dat de maatregelen dienen ter compensatie en herstel van de beschadigde milieubestanddelen. Veel internationale regelgeving vertelt jammer genoeg niets over deze hersteloptie. Als er al iets is opgenomen over deze optie, is het vaak in onduidelijke bewoordingen. Ook in België bestaat deze mogelijkheid. Er is één bepaling in het aansprakelijkheidsrecht die ook de mogelijkheid voorziet om bestanddelen van het mariene milieu te vervangen door gelijkwaardige elementen en deze vinden we terug in artikel 37 van WMM.<sup>277</sup> Voordeel van deze methode is dat een monetaire begroting van het beschadigde milieu niet vereist is. Nadeel is dat men een volledig herstel niet kan bereiken om de reden dat de waarde van het milieu in zijn oorspronkelijke toestand niet gelijk zal zijn aan de waarde van het milieu na de compensatiemaatregelen. Tot slot kan men ook kiezen voor herstel bij equivalent. Deze

---

<sup>274</sup> J. BOYD, "Compensation for oil pollution damages: the American oil pollution act as an example for global solutions?", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: Recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (137) 140.

<sup>275</sup> E. BRANS, "Aansprakelijkheid voor ecologische schade onder de Oil Pollution Act 1990", in X., *Bestrijding van illegale olielozingen Noordzee: rapportage onderzoek optimalisering sanctie-instrumentarium*, Rotterdam, Instituut voor Milieuschade, 1994, (59) 65.

<sup>276</sup> W. D. BRIGHTON en D. F. ASKMAN, "The role of government trustees in recovering compensation for injury to natural resources.", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages*, Oxford, Oxford University Press, 1997, (177) 178.

<sup>277</sup> Zie hierover punt 2.3.1 van deze masterproef.

mogelijkheid staat alleen open wanneer herstel *in natura* onmogelijk is of onredelijke kosten met zich meebrengt én wanneer ecologische compensatie onmogelijk blijkt. Indien men hiervoor kiest, moet de schadeveroorzaker de waarde van de aangetaste natuur vergoeden. Dit gaat echter gepaard met begrotingsmoeilijkheden.<sup>278</sup>

### 2.3.2.2 Vergoeding van schade aan natuurlijke rijkdommen

108. Het is duidelijk dat natuurlijke rijkdommen een waarde vertegenwoordigen die aan de gehele maatschappij een voordeel toekennen. In geval van schade aan het milieu zijn niet alleen de opkuisactiviteiten voor vergoeding vatbaar, maar ook de kosten gepaard met herstel, rehabilitatie, vervanging, heropbouw op andere plaats, ...<sup>279</sup> Het is echter zeer moeilijk om een economische waarde te kleven op dit collectieve sociale voordeel. Handel in deze rijkdommen is niet mogelijk waardoor een economische prijs ontbreekt. De overheid moet dus een andere techniek hanteren bij het bepalen van de waarde van deze rijkdommen, wat niet evident is. Wegens gebrek aan economische waarde en het feit dat deze natuurlijke rijkdommen niet verhandelbaar zijn op de markt, moeten de Amerikaanse autoriteiten terugvallen op waarderingstechnieken die los staan van de markt.

Om een correcte begroting te maken van deze ecologische schade moeten we goed voor ogen houden dat deze is opgebouwd uit verschillende deelwaarden. Er is de gebruikswaarde, deze waarde kan men gemakkelijk economische waarderen. Deze waarde is op de mens gericht en er is een markt voorhanden. Denk maar aan de waarde van een bos om hout te winnen. Er zal een waardevermindering van dit stuk land plaatsvinden ten gevolge van verontreiniging. De waarde wordt bepaald door het menselijk gebruik. Daarnaast bestaat er ook de bestaanswaarde. Deze is niet economisch waardeerbaar maar wel ook op de mens gericht. Het gaat hier over de waarde waarover een milieubestanddeel beschikt door het loutere bestaan. Zo is er bijvoorbeeld de waarde die mensen aan een natuurreserveaat hechten, ook al hebben ze dit nog nooit daadwerkelijk bezocht. Ten slotte is er de intrinsieke waarde. Dit is de waarde die inherent verbonden is aan de natuur, los van de waarde die de mens hieraan hecht. Deze drie bestanddelen samen vormen de waarde van een milieu-element.<sup>280</sup>

109. In de VSA ontwikkelde men drie soorten technieken om de waarde van milieuschade te begroten met het oog op het herstel bij wijze van equivalent wanneer herstel *in natura* onmogelijk of onwenselijk blijkt. Experts in de VSA doen hun best om toch een monetaire waarde toe te kennen aan bestanddelen van het milieu die dit op het eerste zicht niet hebben. Deze benadering is tegengesteld aan die onder het CLC en Fondsverdrag want daar

---

<sup>278</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 189-190; S. DELODDERE, "Ecologische schade en het herstel ervan.", *NJW* 2004, (38) 40-42; V. REBEYROL, "The Erika case: an incitement to rewrite the CLC.", *EEELR* 2013, (33) 41-42.

<sup>279</sup> OPA 33 USC §2706 (d) (1) (A-C).

<sup>280</sup> F. B. CROSS, "Natural resource damage valuation.", *Vanderbilt Law Review* 1989, vol. 42, (269) 280-297; G. GAUCI, *Oil pollution at sea. Civil liability and compensation for damage*, Chichester, John Wiley & Sons Ltd., 1997, 128-129.

vindt men een financiële begroting van elementen die geen monetaire waarde kennen te arbitrair.<sup>281</sup>

Ten eerste zijn er de directe evaluatietechnieken. Deze technieken deelt men verder op in twee soorten. Enerzijds kan men uitgaan van een surrogaatmarkt waarop men goederen en diensten verhandelt tegen een bepaalde prijs. Deze prijs wordt beïnvloed door het beschadigde milieubestanddeel. Toepassingen hiervan in VSA zijn de hedonische eigendomsprizentechniek<sup>282</sup> en de reiskostmethode<sup>283</sup>. De eerste is wat schade aan natuurlijke rijkdommen betreft echter zeer duur. De tweede vorm is met betrekking tot milieuschade ook minder nuttig, men houdt hierbij niet met alle deelwaarden rekening. Anderzijds kan men ook uitgaan van een hypothetische markt. Hier gaat men milieubestanddelen verhandelen hoewel er geen werkelijke marktgegevens bestaan. Een gekend voorbeeld waarbij men een hypothetische markt hanteert is de *contingent valuation method*. Hierop ga ik later in detail in.

Ten tweede bestaan er indirecte evaluatiemethodes waarbij men de waarde van een milieubestanddeel poogt te achterhalen aan de hand van het effect dat dit bestanddeel heeft op andere goederen. Deze techniek is indirect. Men probeert niet de daadwerkelijke waarde van het milieu-element te begroten, maar een waardering van het effect dat deze milieuschade heeft op andere goederen en op de maatschappij. Het resultaat dat men bereikt is echter het minst accurate, aangezien men werkt op basis van de relatie tussen het aangetaste milieubestanddeel en andere goederen. Bovendien houdt deze techniek geen rekening met alle deelwaarden van het milieu, wat deze begrotingswijze nadelig maakt.

Ten derde, en ten laatste, zijn er forfaitaire evaluatietechnieken waarbij men gebruik maakt van theoretische modellen en abstracte rekensommen om de waarde van de schade aan milieubestanddelen te achterhalen. Het resultaat dat men hierbij bereikt zal veel dichter aansluiten bij een volledige schadevergoeding, dan wat de rechter kan begroten op basis van de billijkheid. Daarenboven speelt het voordeel dat onderzoekers hierin veel minder tijd en geld moeten investeren, in vergelijking met andere waarderingstechnieken.<sup>284</sup>

110. De *contingent valuation method*, een voorbeeld van een directe evaluatietechniek, is mijns inziens, de beste methode om tot een correcte begroting van milieuschade te komen. Men brengt hierbij de verschillende waarde-bestanddelen in rekening, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de reiskostmethode en hedonische eigendomsprizentechnieken waarbij men

---

<sup>281</sup> R. FORCE, "A comparison of the recovery of compensation for injury to natural resources under the 92 CLC and Fund conventions with the US oil pollution act of 1990.", in M. G. FAURE, H. LIXIN en S. HONGJUN (eds.), *Maritime pollution liability and policy: China, Europe and the US.*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2010, (263) 265.

<sup>282</sup> Hierbij baseert men de waarde aan de hand van het geobserveerde gedrag in aanverwante markten. Vereist is dat er complementariteit aanwezig is tussen het geobserveerde marktgedrag en het milieu-element waarvan men de waarde wil begroten. Vaak zal de vastgoedmarkt gebruikt worden als aanverwante substitueerbare markt.

<sup>283</sup> Hierbij gaat men aan de hand van de kosten die de mens bereid is te betalen om van een bepaald milieubestanddeel gebruik te kunnen maken, de waarde van dit bestanddelen berekenen. Het gaat over de hoeveelheid tijd en geld mensen willen investeren om voor recreatie naar een natuurgebied te reizen.

<sup>284</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen.*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 168-189 + 192-195; R. SLABBINCK, "Ecologische schade in internationaal perspectief.", *TMR* 2004, afl. 1, (20) 27.

de intrinsieke waarde en bestaanswaarde vergeet. Men creëert een hypothetische markt en vraagt via enquête hetzij hoeveel men bereid is te betalen om een bepaald milieubestanddeel te behouden hetzij hoeveel men verwacht te ontvangen indien een bestanddeel van het milieu verdwijnt. Het eerste is *willingness to pay* (WTP) en het tweede noemt men *willingness to accept* (WTA).<sup>285</sup> Deze bevraging van het publiek kan via ja-neenvragen, maar kan ook een effectieve waarde vragen aan de ondervraagde persoon.<sup>286</sup> Onderzoek heeft aangetoond dat gesloten-vragen een accurater beeld geven. Voor de ondervraagde persoon is het gemakkelijker te antwoorden of ze bereid zijn te betalen voor een welbepaald milieubestanddeel, dan hoeveel ze maximaal willen betalen.<sup>287</sup> De *contingent valuation method* houdt eigenlijk vijf stappen in. Eerst creëert men een hypothetische markt om vervolgens gegevens te verzamelen bij het publiek. Dit kan in persoon gebeuren, via mail, telefoon, ... Ten derde maakt men een schatting van het verwachte gemiddelde WTP en WTA. Daarna maakt men een grafiek van de verkregen antwoorden om ter afsluiting een oordeel te vellen over de waarde van het milieubestanddeel.<sup>288</sup> Ter vergemakkelijking van het gebruik van deze methode en ter versterking van de bewijswaarde voor de rechtbank, heeft een studiegroep<sup>289</sup> richtlijnen ontwikkeld. Deze richtlijnen zijn algemeen aanvaard en hanteren practici veelvuldig.

Nadeel van deze methode is echter dat ze gepaard gaat met hoge kosten, vatbaar is voor vooringenomenheid en onvoldoende statistische gegevens voor handen zijn. De gegevensverzameling is onderworpen aan uitvoerig wetenschappelijk debat, wat op zijn beurt resulteert in hoge kosten voor de overheid.<sup>290</sup> Men zou deze waarderingmethode kunnen bekritisieren om de reden dat het slechts een subjectieve afspiegeling vormt en geen definitieve economische waarde-uitdrukking. Daarenboven zijn er ook beduidende verschillen in het bekomen resultaat afhankelijk of de onderzoekers WTP of WTA hanteerden.<sup>291</sup> Afhankelijk van welke vragen en hoe men deze stelt, kan de onderzoeker

---

<sup>285</sup> J. BOYD, "Compensation for oil pollution damages: the American oil pollution act as an example for global solutions?", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: Recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (137) 147-150; P. NUNES en A. DE BLAEIJ, "Economic assessment of marine quality benefits: applying the use of non-market valuation methods.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage*, Dordrecht, Springer, 2005, (135) 143-144; C. WU, *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures*, Parijs, Pedone, 1994, 437-438.

<sup>286</sup> E. BRANS, *Liability for damage to public natural resources: standing, damage and damage assessment*, Den Haag, Kluwer law international, 2001, 105; R. PRINCE over R. C. MITCHELL en R. T. CARSON, *Using surveys to value public goods: the contingent valuation method*, Washington, Resources for the future press, 1989, 446 p. in *Natural resources journal* 1989, vol. 29, 900-902.

<sup>287</sup> W. M. HANEMANN, "The economic theory of WTP and WTA.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS (eds.), *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries*, New York, Oxford University Press, 1999, (42) 74.

<sup>288</sup> X., *Direct methods for valuation of environmental goods*, lecture on environmental economics, 7 mei 2004, <http://www.uio.no/studier/emner/sv/oekonomi/ECON4910/v04/undervisningsmateriale/Lecture2.pdf>.

<sup>289</sup> United States National Oceanic and Atmospheric Administration.

<sup>290</sup> J. BOYD, "Compensation for oil pollution damages: the American oil pollution act as an example for global solutions?", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: Recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, (137) 144.

<sup>291</sup> R. SUGDEN, "Neo-classic theory of choice.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS (eds.), *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries*, New York, Oxford University Press, 1999, (131) 171.

eigenlijk een invloed uitoefenen op het resultaat. Dit is één van de redenen waarom de *contingent valuation methode* nog niet wereldwijd is doorgesijpeld.

111. Naast de *contingent valuation methode*, heeft er zich recent een nieuwe techniek ontwikkeld die men de *stated-preference methode* noemt. In plaats van milieubestanddelen als aparte elementen voor te stellen, gaat men de verontreiniging van het milieu als een geheel beschrijven. Bij de bevraging naar de waarde zullen de ondervraagden hun waardeoordeel moeten geven over de gehele situatie, waar men voorheen naar een gedetailleerd element van het mariene milieu vroeg. Een voorbeeld ter verduidelijking. Bij de *contingent valuation methode* stelt men de vraag hoeveel waarde men aan een ijsbeer toekent die naar aanleiding van een ramp is gestorven aan de gevolgen van gelekte olie. Bij de *stated-preference methode* gaat men de hele situatie van de olieverontreiniging beschrijven en vragen welk waarde men op het gehele beschadigde mariene milieu plakt. Onderzoekers vragen niet naar de individuele waarde maar naar de waarde *in globo*. Deze recente techniek kent nog niet veel toepassing in de praktijk. Practici verwachten wel dat deze snel een vaste bijdrage zal worden bij het begroten van milieubestanddelen. Dit omwille van zijn flexibiliteit en zijn gelijkenis met de goed ingeburgerde *contingent valuation methode*.<sup>292</sup>

112. De vergoeding voor schade aan natuurlijke rijkdommen is een belangrijke innovatie die op het Amerikaanse nationaal niveau goed is uitgewerkt en waarvan men globaal heel wat zou kunnen opsteken. Internationaal zou men al een hele vooruitgang boeken moest men het belang en de waarde van natuurlijke rijkdommen leren appreciëren. Als gevolg hiervan zou men ook de kosten voor het herstel ervan in rekening brengen bij het bepalen van een gepaste schadevergoeding. Onder het internationale systeem kent men alleen een vergoeding toe voor de redelijke herstelmaatregelen die men nam of in de toekomst gaat nemen. In het OPA is een vergoeding voor zowel de herstelkosten als de waardevermindering en de kosten gepaard met schadebegroting voorzien. De waardevermindering beperkt men in de VSA niet tot een vermindering van de economische gebruikswaarde, maar ook de zuiver ecologische waarde brengt men in rekening zodanig dat de volledige waarde van het milieu het uitgangspunt vormt. Naar mijn mening kan men heel wat leren van het Amerikaanse systeem. Helaas wordt dit op internationaal vlak niet erkend.

Wereldwijd staat men weigerachtig tegenover deze Amerikaanse evaluatietechnieken omwille van de hoge kosten, gebrek aan economische onderzoek, arbitraire insteek, afwezigheid van statistische data, ... De doorslaggevende reden is de mening van het IOPC Fonds dat zich uitdrukkelijk tegen een abstracte economische waardering van milieuschade verzet. Rechters kiezen ervoor om geval per geval te oordelen en te begroten *ex aequo et bono*, op basis van billijkheid. Moesten de evaluatietechnieken beter ingeburgerd zijn, ontwikkelde zich vanzelf voldoende data om tot algemeen aanvaarde standaarden te komen

---

<sup>292</sup> W. L. ADAMOWICZ, P. C. BOXALL, J. J. LOUVIERE, J. SWAIT EN M. WILLIAMS, "Stated-preference methods for valuing environmental amenities.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS (eds.), *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries.*, New York, Oxford University Press, 1999, (460) 460-461+476.



die een abstracte begroting van milieuschade wel kunnen verantwoorden. Als men zich internationaal meer zou openstellen komt dit de waardering van schade aan natuurelementen alleen maar ten goede.<sup>293</sup> In Vlaanderen gaan er gelukkig steeds meer stemmen op om dergelijke methodes te integreren bij de begroting van milieuaantasting. We hebben echter nog een lange weg af te leggen waarbij vooral het milieu-ethisch debat een hinderpaal vormt.<sup>294</sup> Ook binnen de EU heeft men de voordelen van het Amerikaanse systeem ingezien. Er ontstaat een groeiend draagvlak en bescherming van het milieu treedt meer op de voorgrond van de politieke agenda binnen de EU. Ondanks de terughoudendheid omwille van ethische redenen en politieke twijfel wegens gebrek aan technische kennis over de waarderingssystemen, poogt men op Europees vlak regelgeving uit te vaardigen die begroting van ecologische schade stimuleert.<sup>295</sup> De milieuschaderichtlijn<sup>296</sup> is duidelijk geïnspireerd door het Amerikaanse systeem ter compensatie van ecologische schade. Groot probleem echter is dat deze richtlijn geen toepassing vindt in gevallen die onder het toepassingsgebied van het CLC vallen. Uit deze complicatie vloeit voort dat het CLC aangepast dient te worden opdat alle vormen van ecologische schade in aanmerking komen voor compensatie, waarbij men het Amerikaanse systeem als leidraad kan hanteren.<sup>297</sup>

---

<sup>293</sup> R. SLABBINCK, "Ecologische schade in internationaal perspectief.", *TMR* 2004, afl. 1, (20) 28.

<sup>294</sup> A. CARETTE, "De aansprakelijkheidsregeling uit de wet ter bescherming van het mariene milieu.", *TMR* 1999, (362) 373.

<sup>295</sup> F. BONNIEUX en P. RAINELLI, "Contingent valuation methodology and the EU institutional framework.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS (eds.), *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries.*, New York, Oxford University Press, 1999, (585) 593-594.

<sup>296</sup> Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad nr. 2004/35/EG, 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade, *Pb.L.* 30 april 2004, afl. 143, 56-75.

<sup>297</sup> V. REBEYROL, "The Erika case: an incitement to rewrite the CLC.", *EEELR* 2013, (33) 42.

## Hoofdstuk 3 Toepassingen in de praktijk

113. Dit deel van de masterproef vormt de kern met betrekking tot accidentele olieverontreiniging. Hierbij ga ik in op incidenten die een belangrijke invloed hebben uitgeoefend om de bestaande lacunes in wetgeving bloot te leggen of olierampen die onvoorzienbare gevolgen hadden met aanzienlijke nadelen voor mens en milieu.

Vooraleer ik de bespreking van deze praktijkgevallen aansnijdt, volgt een overzicht van de vergoedingsregeling onder het CLC en Fondsverdrag. Daarnaast geef ik een specifiek inzicht in de schade aan milieubestanddelen. Wat schade aan het milieu betreft wil ik hier kort vermelden dat ook de mensenrechten een basis kunnen vormen waarop men tot actie kan overgaan. Specifiek in het geval van verontreiniging zijn er twee mensenrechten die tot herstel van schade aan het milieu kunnen leiden, enerzijds het recht op leven<sup>298</sup> en anderzijds het recht op eerbiediging van privé-, gezins- en familielevens<sup>299</sup>. Uit het recht op leven volgt de verplichting voor staten om een minimum niveau aan wetgeving ter bescherming van het milieu aan te nemen.<sup>300</sup> De overheid kan het milieu niet onbeschermd laten en dient een minimum aan beschermende bepalingen te voorzien in de nationale regelgeving. Bovendien biedt ook het recht op eerbiediging van het leven een hulp voor benadeelden van milieuschade. Schade aan het milieu heeft immers een negatieve invloed op het leven van een individu en kan leiden tot vermindering van genot van het privé- of gezinsleven. Uit het EVRM kan ik dus afleiden dat op staten de verplichting rust om hun inwoners tegen verontreiniging te beschermen.<sup>301</sup>

114. Bij het bekijken van praktijkgevallen, valt snel op dat het niet altijd evident is om de bedragen die zijn toegekend ter compensatie te achterhalen. In sommige gevallen vindt er daadwerkelijk een gerechtelijke procedure plaats. Met betrekking tot de meeste incidenten echter verloopt de afhandeling via een *out of court settlement*. Bij de hantering van deze compensatietechniek is het zo goed als onmogelijk om de toegekende bedragen na te gaan. De betrokken partijen komen dan in onderling overleg tot een overeenkomst betreffende de grootte van de geleden schade en hieraan gekoppelde schadevergoeding. Voor de slachtoffers van verontreiniging behelst deze methode het voordeel van snelle afhandeling. Er volgt geen ellselange gerechtelijke procedure en het reële risico op confrontatie met een opdoffer verkleint. Ook voor de aansprakelijke partijen kent deze techniek een voordeel. Omdat geen uitspraak van de rechter volgt, wordt hier ook geen publicatie aangegeven. Er is dus geen publiciteit over de zaak. Het imago van de betrokken partijen uit de olie-industrie blijft ongeschonden. Bovendien ondervinden beide partijen het voordeel dat deze handelswijze goedkoper is dan de gerechtelijke weg. Wanneer het tot een procedure komt voor de rechtbank zullen hier veel kosten mee gepaard gaan. Deze kosten kunnen de

---

<sup>298</sup> Art. 2 EVRM.

<sup>299</sup> Art. 8 EVRM.

<sup>300</sup> E. M. K. UHLMANN, "State community interests, jus cogens and protection of the global environment: Developing criteria for peremptory norms," *GIELR* 1998, vol. 1, (101) 118.

<sup>301</sup> T. H. REIS, *Compensation for environmental damages under international law: The role of the international judge*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2011, 41-44.

betrokken partijen nu uitsparen. Ten slotte omhelst deze werkwijze ook een voordeel voor het IOPC Fonds. Door de afhandeling van incidenten buiten de rechtbank bestaat er geen vrees om een precedent te scheppen met betrekking tot toegekende bedragen en de waarde van bepaalde zaken. Conclusie, voor alle partijen heeft deze *out of court settlement* heel wat voordelen. Nadeel echter is dat een goed zicht op de grootte van de toegekende bedragen naar aanleiding van de olieverontreiniging ontbreekt.

## **3.1 Vergoedingsregime onder het CLC en Fondsverdrag**

### **3.1.1 Werking van het compensatiesysteem**

115. Het CLC en Fondsverdrag zijn van toepassing wanneer de schade zich heeft voorgedaan in een staat die partij is bij de verdragen en wanneer de voorwaarden met betrekking tot het type schip, soort olie en type schade zijn voldaan.

116. Op basis van het CLC is de scheepseigenaar aansprakelijk. Deze aansprakelijkheid speelt voor verontreiniging van de zee met persistente olie ten gevolge van het wegvloeiën of ontsnappen uit een tanker. Het verdrag hanteert een objectieve aansprakelijkheid, dus ongeacht of een fout aan de basis van de verontreiniging ligt of niet. Ter compensatie van deze objectieve gehoudenheid, kan de scheepseigenaar normaal gezien zijn aansprakelijkheid beperken op basis van de bruto-tonnage van de betrokken tanker. Zoals in deel 2.1.1.2 reeds is uiteengezet, bestaat de mogelijkheid voor de scheepseigenaar om zich van zijn aansprakelijkheid te ontdoen.

Het IOPC Fonds komt in de kijker wanneer de compensatie op basis van het CLC ontoereikend blijkt om alle schade te vergoeden. Er zijn drie situaties waarin dit kan gebeuren, ofwel is de omvang van de schade betrekkelijk groter dan wat het CLC als maximale financiële gehoudenheid van de scheepseigenaar voorziet, ofwel kan niemand aansprakelijk worden gesteld onder het CLC, ofwel is de aansprakelijke scheepseigenaar financieel insolvabel.<sup>302</sup>

117. Met betrekking tot de compensatie, kan ik dus stellen dat de eerste laag van vergoedingen op de scheepseigenaar rust. Hij is degene die primair gehouden is om een compensatie te betalen, maar een aansprakelijkheidsbeperking geniet op basis van de bruto-tonnage van de tanker.

In geval van een tanker met een bruto-tonnage kleiner dan 5.000, beperkt men de aansprakelijkheid tot 4,51 miljoen SDR. Voor een tanker met bruto-tonnage tussen 5.000 en 140.000, ligt de limiet op 4,51 miljoen SDR vermeerderd met 631 SDR per bijkomende ton. Wanneer het bruto-tonnage van de tanker 140.000 ton overschrijdt, is de maximale aansprakelijkheid van de scheepseigenaar 89,11 miljoen SDR.<sup>303</sup> In de realiteit is het de

---

<sup>302</sup> Art. 4, 1 Fondsverdrag.

<sup>303</sup> Art. V, 1 CLC.

*Protection & Indemnity club*, hierna afgekort als P&I club, van de betrokken scheepseigenaar die deze vergoeding voor zijn rekening zal nemen. Een P&I club is een vorm van onderlinge verzekering waarbij alle leden jaarlijks een bijdrage moeten leveren. Er ontstaat zo een potje met geld dat men zal gebruiken wanneer één van de leden aansprakelijk wordt geacht en compensatie moet betalen. Wanneer de scheepseigenaar een vergoeding moet betalen is deze dus eigenlijk afkomstig van de gespaarde financiële pot van de P&I club. De last van de aansprakelijkheid wordt op deze manier gedragen door alle leden van de P&I club. Indien de eigenaar niet is aangesloten bij dergelijke club, draagt hij de financiële last volledig zelf.

118. Bovenop de eerste compensatie-laag, bestaat een tweede laag waarbij het IOPC Fonds instaat voor de schadeloosstelling. De maximale vergoeding van het Fonds bedraagt 203 miljoen SDR, ongeacht de tonnage van de tanker. Let wel op want in dit maximum zit de vergoeding betaald door de scheepseigenaar of zijn verzekeraar onder het CLC reeds inbegrepen.<sup>304</sup>

119. Wanneer de staat die getroffen is door de olieverontreiniging lid is bij het supplementair protocol van 2003, komt bovenop de vaste twee lagen en derde compensatie-laag. Het supplementair fonds zal instaat voor een additionele compensatie met een limiet van 750 miljoen SDR. Ook in dit maximum zijn de bedragen betaald op basis van het CLC en Fondsverdrag reeds inbegrepen.<sup>305</sup> Dit supplementair fonds vergroot de kans dat benadeelden de veroorzaakte schade volledig vergoed zullen zien en kent dus vele voordelen.

### **3.1.2 Vordering tot bekomen van compensatie**

120. Vooraleer men als benadeelde een compensatie kan bekomen, moet men een vordering instellen. Eenieder die schade heeft geleden ten gevolge van olieverontreiniging in een staat die partij is bij het CLC kan dergelijke vordering instellen. Onder eenieder vallen zowel particulieren, als ondernemingen, publieke organisaties, staten, lokale entiteiten, ... Indien de staat alleen partij is bij het CLC, kan de benadeelde de claim alleen richten tegen de scheepseigenaar en zijn verzekeraar. Wanneer de staat partij is bij zowel het CLC als Fondsverdrag, kan men de vordering richten tot zowel de scheepseigenaar en zijn verzekeraar, als het IOPC Fonds. Indien de staat het optioneel protocol heeft geratificeerd, zal het fonds de vordering automatisch in aanmerking nemen als vatbaar voor compensatie van het supplementair protocol.

121. Er zijn tal van praktische vereisten waaraan een vordering moet voldoen. Denk hierbij aan de tijd waarbinnen de benadeelde een vordering moet instellen, de wijze waarop dit moet gebeuren, een aantal verplichte vermeldingen, ... Alle voorwaarden worden in het CLC en Fondsverdrag vermeld.

---

<sup>304</sup> Art. 4, 4 Fondsverdrag.

<sup>305</sup> Art. 4 Protocol ter oprichting supplementair fonds.

### 3.1.3 Schadevormen vatbaar voor compensatie

122. In deze masterproef wordt de kern gevormd door de schadevormen die ten gevolge van olieverontreiniging voor het systeem van compensatie in aanmerking komen. Lichamelijke schade heeft het IMO niet uitdrukkelijk opgenomen in het CLC en Fondsverdrag, maar het is toegelaten aan te nemen dat deze schadevorm is inbegrepen in het begrip “schade door verontreiniging”. Een confrontatie met deze soort van schade heeft het IOPC Fonds in de loop der jaren nog niet veel gehad, logisch want naar aanleiding van olieverontreiniging ondervinden benadeelden slechts sporadisch lichamelijke schade.<sup>306</sup>

123. In eerste instantie zijn opruimactiviteiten en preventieve maatregelen voor compensatie vatbaar, meer bepaald de kosten die gepaard gaan met redelijke opruimaanpak, alsook deze van redelijke maatregelen ter voorkoming of vermindering van schade. Sinds de wijziging in 1992 vallen ook preventieve maatregelen die effectief een verontreiniging hebben voorkomen onder het compensatiesysteem. Voorheen gold de voorwaarde dat olie daadwerkelijk in zee gelekt moest zijn.

Onder deze schadevorm vallen maatregelen om kustlijnen op te kuisen na een incident, maatregelen om de verspreiding van olie op zee te beperken, inzetten van vliegtuigen om de omvang van de vervuiling vast te stellen, maatregelen om getroffen dieren te helpen, ... Deze groep van kosten is heel ruim. Het IOPC Fonds heeft verduidelijkt dat kosten van een reddingsoperatie van het schip en/of de lading niet vatbaar zijn voor vergoeding, tenzij het hoofddoel van dergelijke actie het voorkomen van schade door verontreiniging is. Indirecte kosten verbonden aan opruimactiviteiten en preventieve maatregelen vallen hier ook onder. Bijvoorbeeld kosten voor verblijf en voedsel van de besmeurde dieren, benodigd materiaal, verblijfplaats voor experts in opkuis van olie, ...<sup>307</sup>

Het kan gebeuren dat deze maatregelen op hun beurt schade aanrichten, bijvoorbeeld schade aan het weggennet door zware machines. De kosten die gepaard gaan met het herstel van deze additionele schade, vallen ook onder deze schadevorm en zijn dus voor compensatie vatbaar.

Met betrekking tot deze vorm van schade speelt de vereiste van redelijkheid. Wat het IOPC Fonds wel en niet als redelijk beschouwd is op voorhand niet met zekerheid te zeggen. Alles hangt af van de concrete omstandigheden. Een objectieve beoordeling moet gebeuren op basis van alle relevante feiten en informatie zoals deze beschikbaar was op het moment van de beslissing door de persoon die de maatregelen nam en geval per geval.<sup>308</sup> Als onredelijke maatregelen kan men beschouwen, het opkuisen van rotsen die niet openbaar toegankelijk

---

<sup>306</sup> B. SANDVIK en S. SUIKKARI, “Harm and reparation in international treaty regimes: an overview.”, in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages*, Oxford, Oxford University Press, 1997, (57) 62.

<sup>307</sup> IOPC FONDS 1992, *Claims manual*, oktober 2016, 6e editie, 27+29.

<sup>308</sup> W. OOSTERVEEN, “Some recent developments regarding liability for damage resulting from oil pollution – from the perspective of an EU member state.”, in G. BETLEM en E. BRANS (eds.), *Environmental liability in the EU. The 2004 Directive compared with US and Member State Law*, Londen, Cameron May, 2006, (245) 255.

zijn. Hier opteert men ervoor om de zee zijn werk te laten doen en is geen menselijke tussenkomst nodig.

Voor de compensatie van deze vorm van kosten ten gevolge van olieverontreiniging is het zeer belangrijk om over voldoende documentatie te beschikken die de gedane uitgaven bevestigen en staven.

124. Ten tweede schade aan eigendommen en persoonlijke bezittingen. Indien zich ten gevolge van olieverontreiniging schade manifesteert aan eigendommen, zal men kosten maken voor het kuisen, repareren en eventueel vervangen ervan. Deze kosten komen voor vergoeding in aanmerking. Indien kuisen en herstellen geen soelaas bieden, kan men overgaan tot vervanging. Hierbij beperkt men de kosten rekening houdend met de ouderdom van de beschadigde zaken en de normale levensduur ervan. Men krijgt dus niet integraal de kostprijs terug van de nieuwe zaak die dient ter vervanging van de oude beschadigde persoonlijke bezitting.<sup>309</sup> Indien ten gevolge van opruimactiviteiten en preventieve maatregelen schade wordt berokkend aan private bezittingen komt dit ook voor compensatie in aanmerking.

Voorbeelden hiervan zijn kosten voor de vervanging van visbenodigdheden van professionele vissers, voor het kuisen van installaties die gebruik maken van zeewater voor de werking ervan, voor opkuisen van besmeurd landgoed, ...

125. Ten derde inkomensverlies. Het verlies dat benadeelden leiden door het feit dat hun bezittingen beschadigd zijn door olieverontreiniging en ze hierdoor hun activiteiten niet kunnen verderzetten. De benadeelde zal in dit geval een vordering tot schadevergoeding instellen voor een inkomstendaling die het gevolg is van verontreiniging.<sup>310</sup> Deze schade hangt nauw samen met de vorige vorm. Het is namelijk door beschadiging van bezittingen dat men zijn activiteiten niet meer kan uitoefenen en verlies leidt. Bij schade aan eigendommen viseert men de kosten voor het daadwerkelijk kuisen, herstellen of vervangen daarvan. Bij deze schade compenseert men eigenlijk het verlies dat men leidt in de tussentijd. Een goed voorbeeld is een visser die niet langer zijn visactiviteiten kan uitoefenen doordat zijn netten besmeurd zijn met olie.

126. Ten vierde puur economisch verlies. Deze schadevorm houdt in dat een persoon inkomensverlies ondervindt ten gevolge van de olieverontreiniging maar los van enige beschadiging van zijn bezittingen. Het doorslaggevende criterium is de graad van afhankelijkheid tussen het economische bestaan van de benadeelde en de aangetaste omgeving. Een rechtstreeks verband met de olieverontreiniging is met andere woorden vereist en trekt de lijn tussen puur economisch verlies dat wel of niet vatbaar is voor compensatie. Bovendien spelen nog drie andere criteria een rol, zijnde de geografische nabijheid tussen het getroffen gebied en de benadeelde onderneming, het bestaan van alternatieve inkomstenbronnen voor de eiser en de graad waarin de getroffen onderneming

---

<sup>309</sup> IOPC FONDS 1992, *Claims manual*, oktober 2016, 6<sup>e</sup> editie, 14+31.

<sup>310</sup> G. GONSAELES, *De vergoeding van ecologische schade bij olieverontreiniging op zee onder het huidige internationale aansprakelijkheidsregime.*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid Ugent, 2000-2001, 43.

een integraal geheel vormt met de economische activiteit van het door vervuiling getroffen gebied.<sup>311</sup> Belangrijk om te vermelden is dat het IOPC Fonds deze criteria in de loop der jaren heeft ontwikkeld op basis van praktijkgevallen. De criteria zijn echter niet bindend voor de beoordelende rechtbank, maar vormen een handige leidraad waarbij de behandelende rechter kiest of hij deze wil gebruiken of niet.<sup>312</sup> In tegenstelling tot de meeste nationale rechtstelsels, heeft het IOPC Fonds zuiver economische schade gemakkelijker aanvaard voor personen die voor hun inkomen rechtstreeks afhankelijk van activiteiten op zee en aan de kust.<sup>313</sup> Duidelijke voorbeelden zijn hoteluitbaters die een daling in het aantal klanten zien ten gevolge van het vervuilde strand, vissers die in een bepaalde zone van de zee niet meer kunnen vissen omwille van verontreiniging, toeristische attracties die minder klanten trekken, ... Onder deze schadepost vallen ook de redelijke kosten die men maakt om het inkomensverlies zoveel als mogelijk te beperken, door bijvoorbeeld reclamecampagnes. Belangrijk is wel om deze schadevorm goed te onderscheiden van verlies geleden door de mens wegens verlies in genot van het milieu. De compensatie die het IOPC Fonds betaalt, komt alleen toe aan de personen die daadwerkelijk een economisch verlies naar aanleiding van olieverontreiniging hebben ondervonden. De natuur en de gemeenschap genieten in principe niet van de compensatie die voor puur economisch verlies wordt toegekend.<sup>314</sup>

Puur economisch verlies in de sector van de visserij, visverwerking en aquacultuur komt veel voor naar aanleiding van olieverontreiniging op zee. De zee ondervindt vervuiling door olie, dit tast de aanwezige vissen en schaaldieren aan en als gevolg daarvan ondervinden mensen afhankelijk van deze dieren hinder. Deze hinder kan bestaan uit een aantasting met olie, maar ook het verbod uit een bepaalde zone van de zee producten te gebruiken, een daling van het aantal schaaldieren die voldoen aan de criteria voor consumptie en een verstoring van voedselketens en groeicyclusen.

Daarenboven ondervindt de toeristische sector vaak ook nadelige gevolgen na een incident met olieverontreiniging. Met het oog op compensatie is het echter niet voldoende dat een olieverontreiniging zich heeft voorgedaan. Het economische verlies moet duidelijk veroorzaakt zijn door de verontreiniging. Op basis van deze vereiste maakt het IOPC Fonds een onderscheid tussen drie categorieën. Ten eerste de groep van mensen die hun goederen

---

<sup>311</sup> IOPC FONDS 1992, *Claims manual*, oktober 2016, 6e editie, 14+ 32-34; P. K. MUKHERJEE, "Liability and compensation for environmental damage caused by ship-source oil pollution: actionability of claims.", in M. G. FAURE, H. LIXIN en S. HONGJUN (eds.), *Maritime pollution liability and policy: China, Europe and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2010, (75) 79; B. SOYER, "Funds' admissibility criteria for pure economic loss claims versus British judicial stand: complementary or contradictory?", in M. G. FAURE, H. LIXIN en S. HONGJUN (eds.), *Maritime pollution liability and policy: China, Europe and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2010, (97) 99-101; P. WETTERSTEIN, "A proprietary or possessory interest: a condition sine qua non for claiming damages for environmental impairment?", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages*, Oxford, Oxford University Press, 1997, (29) 37.

<sup>312</sup> B. SOYER, "Funds' admissibility criteria for pure economic loss claims versus British judicial stand: complementary or contradictory?", in M. G. FAURE, H. LIXIN en S. HONGJUN (eds.), *Maritime pollution liability and policy: China, Europe and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2010, (97) 105-106.

<sup>313</sup> M. JACOBSSON en N. TROTZ, "The definition of pollution damage in the 1984 protocols to the 1969 civil liability convention and the 1971 fund convention.", *JMLC* 1986, (467) 478.

<sup>314</sup> E. BRANS, *Liability for damage to public natural resources: standing, damage and damage assessment*, Den Haag, Kluwer law international, 2001, 321-322.

of diensten rechtstreeks aan toeristen aanbieden, bijvoorbeeld een hotel, restaurant, bar. De tweede categorie omvat mensen wiens beroepsactiviteit beïnvloed wordt ten gevolge van een daling van het aantal bezoekers en toeristen in de getroffen regio. Ten slotte de groep van mensen die slechts indirect een negatieve invloed ondervinden, bijvoorbeeld de makers van postkaarten. Deze laatste groep kan geen beroep doen op het CLC en Fondsverdrag om compensatie te bekomen. Het rechtstreekse verband met de olieverontreiniging ontbreekt.<sup>315</sup>

Naar aanleiding van olieverontreiniging pogen mensen uit de toeristische sector en vis- en schaaldierensector door middel van maatregelen het zuiver economisch verlies te voorkomen of op zijn minst te beperken. Deze acties gaan natuurlijk gepaard met kosten. Dergelijke kosten zijn ook vatbaar voor compensatie onder het CLC en Fondsverdrag. Men kan een vordering instellen. Ook hier grijpt men terug naar de redelijkheidsvoorwaarde, alleen redelijke kosten komen in aanmerking voor compensatie. Daarenboven spelen de vereisten dat de maatregelen reeds effectief zijn uitgevoerd, de kosten mogen niet disproportioneel zijn en de maatregelen moeten een redelijke kans op succes in zich dragen. Voor de beoordeling van deze criteria plaatst het IOPC Fonds zich op het moment dat men de maatregelen heeft genomen, hierbij nemen ze alle concrete omstandigheden in aanmerking.<sup>316</sup>

127. Tot slot milieuschade. Dit type van schade behandel ik uitvoerig in het volgende deel van deze masterproef. Deze schadevorm geniet extra aandacht omwille van het waardevolle karakter van het mariene milieu, verschillende wereldwijde visies en wetgeving die op dit vlak enige modernisering kan gebruiken.

## **3.2 Schade aan milieubestanddelen**

128. De aantasting van het mariene milieu zelf vormt de aanleiding voor heel wat moeilijkheden. De bevolking beschouwt het milieu als een element dat bepalend is voor de kwaliteit van het leven. Men zal daarom alles in het werk stellen om de hieraan veroorzaakte schade ongedaan te maken. Het lekken van olie in zee heeft desastreuze gevolgen voor het mariene milieu. Zo raken vissen en schaaldieren getroffen door infecties ten gevolge van de giftige bestanddelen van olie, ook speelt een ecologische impact, zijnde besmeuring van kusten, vervuiling van de zee, nadelig effect op de voedselketen, vogels die sterven, ... Wat de concrete omvang betreft, hangt veel af het type gelekte olie en de locatie. Herstel van het verontreinigde milieu is het streefdoel. Wanneer dit milieu echter niet voor vergoeding vatbaar is onder één van de verdragen, is het de gemeenschap die moet opdraaien voor de gemaakte kosten. Voorkomen van dergelijke aantasting is beter dan het te moeten genezen vermits herstel een proces van lange adem is, gepaard met hoge kosten.

---

<sup>315</sup> IOPC FONDS 1992, *Claims manual*, oktober 2016, 6<sup>e</sup> editie, 34-37.

<sup>316</sup> IOPC FONDS 1992, *Claims manual*, oktober 2016, 6<sup>e</sup> editie, 37-38.



129. In essentie kan men op twee wijzen reageren op het voordoen van schade, zoals reeds in hoofdstuk 1 van deze masterproef is uiteengezet. Op de eerste plaats streeft men herstel *in natura* plaats. Wanneer dit echter onmogelijk blijkt of gepaard gaat met een onwezenlijke meerkost, stapt men over naar herstel bij wijze van equivalent. Deze herstelwijze zal meestal bestaan uit een geldelijke compensatie. Met betrekking tot ecologische schade is het nastreven van een integraal herstel *in natura* echter een illusie. Dit komt omdat een herstel *in natura* van een aangetast milieu technisch vaak niet mogelijk is. Denk maar aan een uitgestorven diersoort, deze kan niet terug tot leven komen. In dergelijke gevallen staat alleen de mogelijkheid van een geldelijke vergoeding open.<sup>317</sup> De geldelijke vergoeding van schade aan het milieu loopt echter ook niet van een leien dakje. De oorzaken die hiervoor aan de basis liggen, hebben verband met de conflicterende kenmerken van het traditionele aansprakelijkheidsrecht en van milieubestanddelen. Ten eerste is er een persoonlijk belang vereist met het oog op schadevergoeding, waar dit bij milieuschade veeleer over collectieve belangen gaat. Milieubestanddelen zijn niet toegeëigend, er is geen eigenaar en een persoonlijk belang ontbreekt. Hieraan gekoppeld rijst ook de vraag aan wie de aansprakelijke een schadevergoeding moet betalen. Het milieu zelf kan geen vergoedingen in ontvangst nemen. Ten tweede vormt de begroting van het schadebedrag een struikelblok. Er is geen markt voorhanden op basis waarvan men een schatting kan maken van de waarde van milieubestanddelen. De begroting van zuiver ecologische schade is dus geen evidentie.<sup>318</sup>

Desondanks is het belangrijk dat men aandacht besteed aan de compensatie van milieuschade. De preventieve werking van het aansprakelijkheidsrecht mag niet verloren gaan. Daarenboven verhoogt een monetaire waardering van milieubestanddelen de erkenning van de waarde van het milieu. Men kan de natuur niet opnieuw uitvinden, men moet dus alles in werking stellen om de aantasting ervan te verhinderen. Het afschrikkend effect van hoge schadevergoedingen en meer bewustwording leiden hopelijk tot minder schade aan het milieu.<sup>319</sup>

130. Met betrekking tot milieuschade werpt men altijd het probleem van afwezigheid van persoonlijke schade op. Dit probleem kan men in de eerste plaats oplossen door schade aan het mariene milieu te beschouwen als een vermindering van het gebruik of genot dat men normaal kan hebben van het milieu. In deze optiek leiden benadeelden dan wel persoonlijke schade. Publieke entiteiten die daadwerkelijk belast zijn met de bescherming van de waterkwaliteit en de vissen beschikken natuurlijk wel over het vereiste persoonlijk belang om compensatie te vorderen voor de veroorzaakte schade.<sup>320</sup> Ten tweede men kan ervoor kiezen zuiver ecologische schade niet meer te moeten vertalen in persoonlijke schade, maar deze op zichzelf vatbaar maken voor compensatie. Naar mijn mening moeten we opteren

---

<sup>317</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 83-84.

<sup>318</sup> R. SLABBINCK, "Ecologische schade in internationaal perspectief.", *TMR* 2004, Kluwer, (20) 20.

<sup>319</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 170.

<sup>320</sup> H. BOCKEN, "The compensation of ecological damage in Belgium.", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages*, Oxford, Oxford University Press, 1997, (143) 152.

voor deze laatste mogelijkheid. Zo niet, zal men het belang van het milieu nooit correct kunnen waarderen. Om het potentieel van de natuur volledig tot uiting te laten komen, is er nood aan een stelsel dat los staat van het klassieke aansprakelijkheidsregime. Ongeacht welke oplossing men ook kiest, het begrotingsprobleem zal altijd een hindernis vormen.

131. Globaal bestaan een drietal verschillende wijzen waarop onherstelbare schade aan het mariene milieu benaderd kan worden.

Ten eerste kan men de compensatie beperken tot de redelijke herstelmaatregelen. Hierbij compenseert men de schade echter niet volledig waardoor een ecologische restwaarde achterblijft. Deze zal zich met de tijd door middel van natuurlijke regeneratie herstellen. Zo niet, legt men zich gewoon neer bij het feit dat een deel van de schade aan het milieu zal blijven voortbestaan.<sup>321</sup> Door gebruik te maken van redelijke herstelmaatregelen, ontwijkt men eigenlijk het begrotingsprobleem van milieubestanddelen. Men neemt de economische waarde van het aangetaste milieubestanddeel hier niet in rekening. We vinden deze benadering terug in het CLC en Fondsverdrag.

Een tweede benadering poogt de onherstelbare schade te compenseren door het betalen van een geldsom. Hierbij is er nood aan evaluatietechnieken die het mogelijk maken een geldwaarde te klevan op milieubestanddelen. Deze begroting is niet evident vermits geen markt aanwezig is waarop elementen uit de natuur verhandeld worden. Voor de begroting van schade aan het milieu zal men eerst pogen de waarde van de verschillende bestanddelen apart te bepalen om zo tot een totaalsom te komen. De waarde van de betrokken bestanddelen hangt hierbij grotendeels af of het hernieuwbare of niet-hernieuwbare natuurlijke rijkdommen betreft.<sup>322</sup>

De laatste benadering probeert milieuschade te compenseren door de beschadigde natuurwaarde op een andere locatie weer op te bouwen. Het gaat hier dus niet over het louter vervangen door een gelijkaardige zaak op de plaats van aantasting. De compensatie gebeurt op een plaats anders dan deze die door verontreiniging is aangetast. Deze benadering zal in de praktijk niet veel toepassing vinden aangezien hiervoor nood is aan voldoende beschikbare open ruimte en een vervangbare natuurwaarde.<sup>323</sup>

132. In het volgende deel verdiep ik mij in de milieubestanddelen in de maritieme sector. Hiervoor grijp ik terug naar het CLC en het Fondsverdrag en is het belangrijk een onderverdeling voor ogen te houden, zijnde schade door verontreiniging en preventieve maatregelen.

---

<sup>321</sup> M. REMOND-GOUILLOUD, "Le prix de la nature: l'évaluation du patrimoine naturel.", *Rev. fr. Adm. Pub.* 1990, (61) 62-63.

<sup>322</sup> M. BOTHE, "Le droit de l'environnement: sa voie de développement entre écologie et économie.", in M. BOTHE en P. H. SAND (eds.), *La politique de l'environnement: de la réglementation aux instruments économiques*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 2003, (37) 52-53; T. H. REIS, *Compensation for environmental damages under international law: The role of the international judge*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2011, 135-137.

<sup>323</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 167-168 +192 +195.

133. Met betrekking tot schade door verontreiniging hanteert het CLC een ruime begripsomschrijving. Of schade aan het mariene milieu zelf voor vergoeding vatbaar is, hangt af van de invulling die de rechters aan deze begripsomschrijving geven. In België zal dit slechts het geval zijn wanneer deze schade eigen schade uitmaakt in hoofde van de eiser. Belgische rechters koppelen maar al te graag terug aan het klassieke schadebegrip uit artikel 1382 BW. Er hangt met andere woorden veel af van de behandelende rechter. Nationale verschillen begonnen zich in het verleden af te tekenen en dit was ook de Algemene Vergadering van het IOPC Fonds niet ontgaan. Als reactie besloot deze uniformiteit te scheppen. De Algemene vergadering van het IOPC Fonds stelt in een resolutie<sup>324</sup> duidelijk dat een begroting van vergoedingen die het fonds betaalt niet mag gebeuren op basis van abstracte berekeningen en theoretische modellen. De Algemene Vergadering oordeelt dat elke monetaire begroting van milieuschade arbitrair is en daarom niet kan dienen als basis van een vordering ter compensatie van schade.<sup>325</sup>

Deze zienswijze houdt ook in de aanvullende protocollen bij het CLC stand en maakt duidelijk dat schade aan het mariene milieu zelf niet voor vergoeding in aanmerking komt.<sup>326</sup> Het enige wat men terugbetaalt, zijn de uitgaven die men redelijk acht voor het uitvoeren van herstelmaatregelen. De waarde van het aangetaste mariene milieu komt geenszins in aanmerking om door het IOPC Fonds te worden terugbetaald. In de hoop een vergoeding te bekomen van het IOPC Fonds stellen verscheidene personen vorderingen in. Met betrekking tot ecologische schade zijn dit dus personen die in naam van het milieu een vergoeding voor schade aan dat milieu willen bekomen. Ze moeten duidelijk onderscheiden worden van personen die een vordering instellen voor andere vormen van schade, zoals lichamelijke schade, schade aan persoonlijke bezittingen, ... De betrokken vergoeding komt dus toe aan de mensen die herstelmaatregelen hebben uitgevoerd met het oog op herstel van het aangetaste mariene milieu. Het fonds gaat er hierbij van uit dat de vergoeding zal gebruikt worden om terug in het milieu te investeren. Op basis van het CLC beschikt éénieder over een vorderingsrecht ter vergoeding van herstelmaatregelen voor milieuschade, zowel de overheid als particulieren.<sup>327</sup> Nadeel met betrekking tot de overheid is vaak het gebrek aan politieke wil om op te treden tegen deze schadevorm, bovendien hechten politici meer waarde aan industriële belangen van hun land dan aan het milieu. In de praktijk zullen vooral milieugroeperingen opkomen voor milieuschade en fungeren als waakhond tegenover de industrie en mogelijke vervuilende activiteiten.<sup>328</sup>

Om te voorkomen dat de door het IOPC Fonds betaalde vergoedingen extreme omvang aannemen, voerden de beleidsmakers een beperking in. Alleen redelijke herstelmaatregelen

---

<sup>324</sup> Resolutie nr. 3 van de Algemene Vergadering van het IOPC Fonds (oktober 1980), F.D. FUND/A/ES/1/13.

<sup>325</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 251-253.

<sup>326</sup> M. JACOBSSON en N. TROTZ, "The definition of pollution damage in the 1984 protocols to the 1969 civil liability convention and the 1971 fund convention.", *JMLC* 1986, (467) 468-487.

<sup>327</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 253-254+257.

<sup>328</sup> P. WETTERSTEIN, "A proprietary or possessory interest: a condition sine qua non for claiming damages for environmental impairment?", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages*, Oxford, Oxford University Press, 1997, (29) 52-53.

die reeds uitgevoerd zijn en redelijke herstelmaatregelen die men in de toekomst zal nemen, zijn vatbaar voor vergoeding.<sup>329</sup> Het gaat hierbij wel om maatregelen die verdergaan dan louter het opkuisen van de gelekte olie. Redelijkheid vormt dus de voorwaarde en zorgt ervoor dat de aansprakelijke scheepseigenaar niet om het even welke schade moet vergoeden. Hoe deze redelijkheid beoordeeld wordt, zal afhangen van de concrete omstandigheden van het incident. Het CLC of Fondsverdrag zelf geven geen verduidelijking over wat men onder “redelijk” moet verstaan. Dit komt de rechtszekerheid spijtig genoeg niet ten goede. Gelukkig ontwikkelde het IOPC Fonds vijf criteria die het in acht neemt bij de beoordeling. Om redelijk te zijn moeten de maatregelen een versnelling van het natuurlijk regeneratieproces inhouden, tot doel hebben verdere schade te voorkomen, niet resulteren in degradatie van andere leefgebieden of een negatieve invloed uitoefenen op natuurlijke rijkdommen, technisch haalbaar zijn en ten slotte moeten de kosten proportioneel zijn tot de voordelen die men beoogt te bereiken.<sup>330 331</sup> Wanneer herstelmaatregelen op het moment van de ingreep in het licht van de op dat moment beschikbare technische informatie of bijstand niet nodig of geschikt bleken, zal geen vergoeding plaatsvinden van de gemaakte kosten. Uit de praktijk leiden juristen af dat de kosten niet meer mogen bedragen dan het voordeel dat men van het milieu ondervindt, echter speelt ook hier weer het probleem van de waardering van het nut van het milieu.

Conclusie, zuiver schade aan het mariene milieu vergoedt het IOPC Fonds niet, alleen de redelijke herstelmaatregelen komen voor vergoeding in aanmerking. Onredelijke maatregelen komen niet voor compensatie in aanmerking, net zoals pure milieuschade die eisers ondervonden maar zonder dat enige maatregelen tot herstel of heropbouw is genomen. Ik wijs hierbij op het feit dat een vergoeding van redelijke herstelmaatregelen voor beschadigd mariene milieu niet noodzakelijk hetzelfde is als vergoeding van schade aan het mariene milieu zelf. Beiden vallen alleen samen indien men een volledig herstel van het mariene milieu bereikt met deze herstelmaatregelen.

134. Wat de preventieve maatregelen betreft, is het CLC duidelijk. De maatregelen genomen ter beperking of voorkoming van olieverontreiniging gaan gepaard met kosten, deze kosten zijn compenseerbaar op basis van het verdrag. Ook hier speelt de redelijkheidsvoorwaarde. Maatregelen die het reinigen en opkuisen van het aangetaste milieu als doel hebben, vallen onder het begrip “preventieve maatregelen” en de hiermee gepaard gaande kosten zijn vatbaar voor compensatie.

---

<sup>329</sup> B. SANDVIK en S. SUIKKARI, “Harm and reparation in international treaty regimes: an overview.”, in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages*, Oxford, Oxford University Press, 1997, (57) 64-65.

<sup>330</sup> W. OOSTERVEEN, “Some recent developments regarding liability for damage resulting from oil pollution – from the perspective of an EU member state.”, in G. BETLEM en E. BRANS (eds.), *Environmental liability in the EU. The 2004 Directive compared with US and Member State Law*, Londen, Cameron May, 2006, (245) 258-259.

<sup>331</sup> Deze criteria vinden we ook in de VSA terug. Zie US Court of Appeal (1<sup>st</sup> circuit) 12 augustus 1980, Commonwealth of Puerto Rico/The SS Zoe Colocotroni, 628 F.2d 652.

### 3.3 Amoco Cadiz ( 1978 )

135. De ramp met de Amoco Cadiz, een Amerikaanse tanker, is één van de grootste milieurampen in de geschiedenis tot nu toe. De tanker vertrok vanuit de Perzische golf met als eindbestemming Le Havre in Frankrijk. Omwille van zwaar weer ondervond de kapitein van de tanker moeilijkheden om het gevaarte onder controle te houden. Op 16 maart 1978 was het noodlot nabij en liep de tanker uiteindelijk aan de grond op zo'n vijf kilometer van de Franse kust in het noordwestelijke puntje van Bretagne. Het gevolg hiervan was dramatisch. De tanker brak in twee delen en de gehele lading, ongeveer 225.000 ton olie, stroomde in zee. Aan de oorzaak lag een technisch defect, maar een menselijke fout gaf de doorslag. De bemanning en kapitein reageerden te traag en een poging om het defect te herstellen kon niet meer baten. De moeilijke weersomstandigheden, een technisch defect en een menselijke fout hebben in combinatie met gebrek aan adequate activiteiten met het oog op het redden van de beschadigde tanker tot deze ernstige olieverontreiniging geleid.<sup>332</sup> Het kanaal tussen Groot-Brittannië en Frankrijk ondervond ernstige vervuiling en zo'n 300 kilometer van de Bretoense kust werd besmeurd met olie. Aanvankelijk had Frankrijk een eerder pragmatische houding ten opzichte van olieverontreiniging. De ramp met de Amoco Cadiz zorgde voor een ommekeer in deze houding en vanaf dit moment speelt een voortdurende bezorgdheid om het mariene milieu in het Franse kamp.<sup>333</sup>

136. De gevolgen van deze ramp waren aanzienlijk, vooral waterorganismen moesten het met hun leven bekopen. Amper twee weken na het in twee breken van de tanker spoelden miljoenen dode weekdieren, zee-egels en andere zeedieren aan, daarenboven lieten zo'n 20.000 vogels het leven als gevolg van deze verontreiniging. Naast negatieve gevolgen voor diersoorten kenden ook oesterkwekers een aanzienlijke terugval, maar liefst 9.000 ton oesters was vervuild met olie en bijgevolg onbruikbaar voor verkoop. Ook de visserij en het toerisme ondervonden nadelige gevolgen van deze ramp. De kust van Bretagne in Frankrijk is een zeer geliefde vakantiebestemming, maar door dit incident ondervonden de mensen en bedrijven die leven van het toerisme een aanzienlijke daling in hun inkomsten.

Opruimingsactiviteiten en herstelmaatregelen hebben uiteindelijk ongeveer 1,5 miljard euro gekost. Naast deze kost werd de veroorzaakte milieuschade ook in rekening gebracht. Het herstel van de rotsachtige kusten verliep relatief snel, in tegenstelling tot de zout moerassen waar de opkuis en het herstel heel wat voeten in de aarde hadden. Al de gemaakte kosten dienen gecompenseerd te worden. Het grote probleem echter was dat op het moment van het incident met de Amoco Cadiz het Fondsverdrag nog niet in werking was. Het voorval leidde wel tot een groeiend besef dat de limieten opgenomen in het CLC

---

<sup>332</sup> Het internationaal verdrag met betrekking tot reddingsactiviteiten was nog niet in werking getreden. Dit had tot gevolg dat redders alleen vergoeding kregen wanneer het schip in zijn geheel gered kon worden. Indien een aanzienlijke verontreiniging voorkomen kon worden zonder dat het betrokken schip volledig in veiligheid aan wal kon worden gebracht, leidde dit tot een situatie waar de redder geen vergoeding kreeg. Men was met andere woorden terughoudend om dergelijke activiteiten uit te voeren. R. R. CHURCHILL en A. V. LOWE, *The law of the sea*, Manchester, Manchester University Press, 1999, 356; T. GRIGALUNAS, "The geographic distribution of the economic costs of large oil spills: a case study of the Amoco Cadiz.", in X., *The cost of oil spills*, Parijs, OECD, 1982, (42) 47-49.

<sup>333</sup> E. GOLD, *Handbook on marine pollution*, Arendal (Noorwegen), Gard, 1985, 29.

ontoereikend waren.<sup>334</sup> Het toonde aan dat het IMO moest overgaan tot een optrekking van de limieten. Het IMO erkende de problematiek en dit resulteerde in een stijging van de maximale aansprakelijkheid in een aanvullend protocol.

Het incident met de Amoco Cadiz leverde het publiek en de overheden een wijze les op over de impact van dergelijke rampen op het mariene milieu en die hiermee onlosmakend verbonden herstelmaatregelen.

137. Wat vanuit het oogpunt van deze masterproef het belangrijkste is, zijn de vergoedingen die men toekent na een accidentele olieverontreiniging van de zee. Vooraleer men een vergoeding kan toekennen, moet er een bevoegde rechtbank zijn. De Amerikaanse rechter van de thuishaven van de tanker verklaarde zich territoriaal bevoegd. De tanker behoorde toe aan een Liberiaanse onderneming, Amoco Transport Company en had zijn voornaamste handelsplaats in Hamilton.<sup>335</sup> Deze onderneming maakte deel uit van een grote groep van ondernemingen waarvan de voornaamste zetel van bestuur zich in Chicago, Illinois bevond. Op basis van deze laatste zetel van bestuur verklaarde het United States District Court, Northern District of Illinois zich bevoegd om uitspraak te doen in deze zaak.

De vordering ingesteld tegen de bergingsonderneming die een poging had gedaan de beschadigde tanker te slepen, verklaarde de rechtbank onontvankelijk. De vordering ingesteld tegen Amoco International Oil Company kende meer succes. De onderneming oefende controle uit over de transportoperatie en stond in voor het onderhoud van de tanker en training van de crew. De rechtbank hield deze onderneming aansprakelijk wegens gebrek aan onderhoud en zeewaardig karakter van de tanker. Limitatie van aansprakelijkheid van deze onderneming sloot de rechtbank daarenboven uit. Daarnaast werd ook Amoco Transport Company aansprakelijk gehouden wegens gebrek aan afdoende bewijs dat zij geen weet hadden van de gebrekkige toestand van de tanker die uiteindelijk resulteerde in een breuk. Ten slotte achtte de rechtbank ook Standard Oil Company aansprakelijk op basis van nalatigheid. De onderneming oefende te weinig controle uit over haar dochterondernemingen die instonden voor het onderhoud, herstellingen, opleiding van de crew, ... De enige entiteit die op basis van het CLC aanspraak maakte op een beperking van aansprakelijkheid was Amoco Transport Company, vermits deze onderneming de geregistreerde tankereigenaar was.<sup>336</sup> Uiteraard stelden de veroordeelden hoger beroep in tegen deze uitspraak, echter volgden de rechters in beroep de uitspraak in eerste aanleg. Ze kenden bovendien een bijkomende som toe aan Frankrijk voor de uitgevoerde

---

<sup>334</sup> L. DELWAIDE, "Kritische beschouwingen bij de aansprakelijkheidsregeling in geval van verontreiniging van de zee door olie," in E. VAN HOOYDONK (ed.), *Zeeverontreiniging: Preventie, bestrijding en aansprakelijkheid*, Antwerpen, Maklu, 2004, (89) 93.

<sup>335</sup> Dit is de hoofdstad van Bermuda, wat een overzees gebied is behorend tot het territorium van het Verenigd Koninkrijk.

<sup>336</sup> US District Court Northern District of Illinois 18 april 1984 + 11 januari 1988, MDL 376, Amoco Transport Co. en Bugsier Reederei und Bergungs/Cotes du Nord en Bretagne.

opkuisacties.<sup>337</sup> De totale rechterlijke procedure verliep niet van een leien dakje en nam meer dan 14 jaar in beslag.<sup>338</sup>

De uitspraak van de rechtbank had aanzienlijke gevolgen. Grote ondernemingen met verschillende dochterondernemingen voerden massaal aanpassingen door aan hun structuren zodanig dat de ondernemingen als afzonderlijke entiteiten beschouwd zouden worden. De moederonderneming, Standard Oil Company, werd immers aansprakelijk geacht in de ramp met de Amoco Cadiz. Dit willen ondernemingen in de toekomst voorkomen.<sup>339</sup>

Niet alleen voor ondernemingen had de uitspraak van de Amerikaanse rechtbank gevolgen, maar ook voor het CLC en Fondsverdrag. De rechtbank verduidelijkte in zijn arrest dat het CLC en Fondsverdrag niet de enige openstaande mogelijkheden zijn voor benadeelden van een olieramp. In eerste instantie moet men teruggrijpen naar deze verdragen en de nationale wetgeving ter omzetting ervan, maar wanneer deze niet tot een gunstig resultaat leiden is het toegelaten soelaas te zoeken in het gemeenrechtelijk aansprakelijkheidsregime.<sup>340</sup>

138. Concrete info over de toegekende vergoedingen ontbreekt. De reden hiervoor is dat het Fondsverdrag nog niet in werking was. Het IOPC Fonds kon dus nog niet tussen beiden komen en een uitgebreid verslag over het incident met de tanker Amoco Cadiz mist.

Er werden natuurlijk wel studies uitgevoerd over de veroorzaakte schade en de kost hiervan. Een studie uitgevoerd door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, OESO, maakte een schatting van de geleden schade en hanteerde hierbij een onderscheid tussen schade te dragen door de regio, door het land en op wereldwijd niveau. Verscheidene factoren brachten de onderzoekers in rekening om een zo goed mogelijk beeld te scheppen. De verschillende bestanddelen zijn:

- inkomensverlies in de toeristische sector;
- schade aan visserij en aquacultuur;
- opruimings- en herstelactiviteiten;
- schade aan persoonlijke bezittingen;
- waarde van de gelekke olie;
- waarde van de gezonken tanker;
- administratieve kosten;
- schade aan gezondheid;
- schade aan fauna en flora in de omgeving van de plaats van de ramp;
- indirecte schadeposten.

---

<sup>337</sup> US Court of Appeal (7<sup>th</sup> circuit) 24 januari 1992, in the matter of oil spill by the Amoco Cadiz off the coast of France on march 16 1978, 954 F.2d 1279.

<sup>338</sup> G. GONSAELES, *De vergoeding van ecologische schade bij olieverontreiniging op zee onder het huidige internationale aansprakelijkheidsregime.*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid Ugent, 2000-2001, 9.

<sup>339</sup> D. JACOBSEN en J. YELLEN, "Oil pollution: 1984 London protocols and the Amoco Cadiz.", *JMLC* 1984, vol. 15, (467) 486.

<sup>340</sup> J. BOUQUET-ELKAIM, "L'affaire de l'Erika. L'illustration jurisprudentielle d'une complémentarité entre la convention CLC et le droit commun de la responsabilité.", *REDE* 2008, (267) 271.

Op basis hiervan kwam de studie tot het resultaat dat de kosten geleden door de regio naar schatting tussen de 358 miljoen en 570 miljoen FF liggen.<sup>341</sup> Zo'n 80 procent van deze bedragen wordt gevormd door inkomensverlies in het toerisme, beschadigde oesterculturen en de kosten van herstel en opruiming.

De schatting van de kosten te dragen door Frankrijk als natie ligt tussen de 516 miljoen en 625 miljoen FF, waarbij de kosten van opruiming en herstel veruit de grootste schadepost vormen.

Op het wereldwijde niveau worden de kosten tussen 662 miljoen en 730 miljoen FF geraamd. Het onderzoek heeft aangetoond dat de grootste kost op wereldniveau gelijkaardig is aan deze op nationaal niveau, zijnde opruimings- en herstelkosten.

Naar aanleiding van deze studie ondervonden de onderzoekers heel wat problemen, waarbij het grootste de begrotingsmoeilijkheden. Vooral de afwezigheid van voldoende gegevens vormt een struikelblok, alsook het kleven van een waarde op elementen die normaal geen economische waarde hebben. Daarenboven vormt het effect op lange termijn ook een hinderpaal. Neem als voorbeeld de dood van een groep vissen. Dit heeft op korte termijn invloed op de voedselmarkt, maar op lange termijn heeft dit een effect op het hele ecosysteem. Wat als zo'n groot aantal door olie getroffen is waardoor voortplanting onmogelijk is geworden? Krijgen we dan een overvloed aan organismen die lager in de voedselketen staan? Zullen dieren die afhangen van vissen als voedselbron op hun beurt ook uitsterven? Dit zijn nog maar enkele van de vele vragen die het onmogelijk maken een correcte begroting te realiseren. Om aan deze moeilijkheden tegemoet te komen is het uitvoeren van meerdere schattingen vereist. Houdt hierbij echter rekening met het feit dat het uitvoeren van deze onderzoeken ook gepaard gaat met kosten.<sup>342</sup>

### 3.4 Erika ( 1999 )

139. De ramp met de tanker Erika is één van de olierampen die in velen van ons hun geheugen is gegrift, dit vooral door de hoeveelheid olie die in zee wegvloede en de hierdoor veroorzaakte schade. Vooraleer ik de vergoedingen kan behandelen, is een uiteenzetting van de feiten onontbeerlijk.

140. De Erika, een tanker onder de vlag van Malta, vertrok in Duinkerken met 31.000 ton zware olie als lading en het beoogde eindpunt lag in Italië, Livorno. De bevrachter van deze tanker was Total International Ltd. De olie werd aangekocht door het Italiaanse elektriciteitsbedrijf ENEL bij Total Raffinage Distribution SA, rechtsvoorganger van Total France SA. Voor de duidelijkheid, Total France SA is de producent van de olie en Total International Ltd. is de verkoper en bevrachter.<sup>343</sup> De eigenaar van de betrokken tanker was

---

<sup>341</sup> De bedragen zijn op basis van de monetaire waarde van de Franse Frank in 1978.

<sup>342</sup> F. BONNIEUX en P. RAINELLI, "Oil spills and tourism: case study of the Amoco Cadiz.", in X., *The cost of oil spills*, Parijs, OECD, 1982, (150) 150-151; T. GRIGALUNAS, "The geographic distribution of the economic costs of large oil spills: a case study of the Amoco Cadiz.", in X., *The cost of oil spills*, Parijs, OECD, 1982, (42) 50-57.

<sup>343</sup> D. ADETORO en S. ADETORO, "Resolving disputes involving accidental pollution by oil: What are the challenges?", *EEELR* 2009, (209) 212; M. BOON, "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, afl. 5, (155) 155; N. DE SADELEER, "Arrêt Erika: le principe du pollueur-payeur et la



Tevere Shipping Co Ltd. De tanker bereikte zijn bestemming echter nooit. Op 12 december 1999 sloeg het noodlot toe. De tanker brak in twee delen op ongeveer 70 mijlen ten zuiden van Brest en maar liefst 19.800 ton olie lekte in de zee. Als gevolg hiervan werd zo'n 400 kilometer kust verontreinigd met deze zware olie. De olie vermengde zich op zijn beurt met zand, stenen en andere materialen aanwezig op de kust en vormde afval. Daarenboven had het milieu het hard te verduren na het voordoen van deze ramp. Meer dan 150.000 dode vogels trof men aan na de ramp. Bovendien was de vissenpopulatie aangetast doordat de olie ook naar de zeebodem was gezakt. Alsook zorgde de vervuiling voor een aantasting van flora met een totale ontregeling van het ecosysteem tot gevolg. Ten slotte ervaarde het toerisme in de getroffen regio enorme achteruitgang. Er werd een poging ondernomen om de resterende 10.000 ton olie uit de gebroken tanker over te pompen om het lekken hiervan te voorkomen. Total spendeerde zo'n 200 miljoen euro na het voordoen van de ramp, waarvan 72 miljoen voor het overpompen van de resterende olie, 40 miljoen voor de opkuis van de aangetaste kusten en 72 miljoen voor de behandeling van het ontstane afval.<sup>344</sup>

141. De olieverontreiniging afkomstig van de Erika valt onder het CLC en Fondsverdrag. Frankrijk was op het moment van deze ramp partij bij deze verdragen en deze vormen dan ook de basis voor de toekenning van een compensatie. Het totale bedrag dat ter beschikking is op basis van het CLC en Fondsverdrag bedraagt 135 miljoen SDR, wat volgens de muntwaarde op 15 februari 2000 overeenkomt met 184.763.149 euro.<sup>345</sup> De maximale aansprakelijkheid van de tankereigenaar bedraagt 12.843.484 euro<sup>346</sup> op basis van de bruto-tonnage van de tanker.

Op het einde van het jaar 2008 hadden benadeelden in totaal 7.131 vorderingen ingesteld, samen goed voor 389,9 miljoen euro. Hiervan wees het IOPC Fonds 1.016 vorderingen af wegens ongegrond. Uiteindelijk bleven er 5.938 claims over die samen een bedrag van 129.690.505 euro vormden. Dit totaal is als volgt samengesteld<sup>347</sup>

|                               |             |
|-------------------------------|-------------|
| aquacultuur en oesterkwekers  | 7.763.339 € |
| schaal- en schelpdiervisserij | 892.502 €   |

---

responsabilité pour l'élimination des déchets engendrés par le naufrage d'un navire pétrolier.", *JDE* 2008, (239) 239; N. DE SADELEER, *Les principes du pollueur-payeur, de prévention et de précaution: essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement*, Brussel, Bruylant, 1999, 31-32; G. GONSAELES en E. SOMERS, "The consequences of the sinking of the M/S Erika in European waters: towards a total loss for international shipping law?", *JMLC* 2010, (57) 59-60; J. LE CORRE, *Mers noires*, Rennes, Apogée, 2010, 11-21; V. REBEYROL, "The Erika case: an incitement to rewrite the CLC.", *EEELR* 2013, (33) 33-34; R. SLABBINCK, "Vergoeding voor slachtoffers van schadegevallen met olietankers. Hertekent de Erika-rechtspraak het landschap?", in I. BOONE, I. CLAEYS en L. LAVRYSEN (eds.), *Liber amicorum Hubert Bocken*, Brugge, Die Keure, 2009, (455) 456-457; W. VANDENBERGHE en G. VAN CALSTER, "Recente arresten van het Hof van Justitie en adviezen van de advocaat-generaal.", *MER* 2008, (221) 223-224.

<sup>344</sup> L. DELWAIDE, "Kritische beschouwingen bij de aansprakelijkheidsregeling in geval van verontreiniging van de zee door olie.", in E. VAN HOOYDONK (ed.), *Zeeverontreiniging: Preventie, bestrijding en aansprakelijkheid*, Antwerpen, Maklu, 2004, (89) 99; TOTAL, *Les clés pour comprendre le procès de l'Erika*, intern document, 3.

<sup>345</sup> Het uitvoerend comité besliste dat men moest waarden volgens de muntwaarde op 15 februari 2000.

<sup>346</sup> De bruto-tonnage bedroeg 19.666 ton. 4,51 miljoen SDR voor de eerste 5.000 ton vermeerderd met 631 SDR voor de resterende 14.660 ton, dit komt samen op 13.760.460 SDR. Volgens de toen geldende muntwaarde stemt dit overeen met 12.843.484 euro.

<sup>347</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 79.

|                                    |              |
|------------------------------------|--------------|
| visserijboten                      | 1.099.551 €  |
| verwerkers van vis en schaaldieren | 977.631 €    |
| toerisme                           | 76.108.170 € |
| schade aan bezittingen             | 2.556.905 €  |
| opruimactiviteiten                 | 31.904.886 € |
| inkomensverlies                    | 8.387.521 €  |

Het uiteindelijke bedrag vatbaar voor compensatie werd enerzijds gedragen door de scheepseigenaar, in realiteit zijn verzekeraar, en bedroeg 12,8 miljoen euro, en anderzijds door het IOPC Fonds dat instond voor 116,9 miljoen euro.<sup>348</sup> Deze vergoedingen konden hogere bedragen aannemen moest het protocol van 2003 reeds in werking zijn. Dit protocol heeft per slot van rekening als doel een verhoging van de aansprakelijkheidsbedragen door te voeren. Het was echter nog niet in werking op het moment van het voordoen van deze ramp.<sup>349</sup>

142. De volledige bespreking van de verschillende gerechtelijke procedures die naar aanleiding van deze olieramp zijn gestart, zou mij te ver leiden in deze masterproef. Niet alleen stelde het IOPC Fonds een vordering in tot regres ten aanzien van de voor de ramp verantwoordelijke partijen, maar ook werden verscheidene vorderingen ingesteld tegen het fonds, de scheepseigenaar, de verzekeringsmaatschappij, ...<sup>350</sup> Ik beperk mij bij de uiteenzetting tot de belangrijkste gerechtelijke procedures waarin vergoedingen voor de geleden schade aan bod komt.

De bevoegde rechtbanken bevonden zich in Frankrijk aangezien de voornaamste schade geleden werd in Frankrijk en dit doorslaggevend is bij het bepalen van jurisdictie. Hierna ga ik de verschillende vorderingen ingesteld door de benadeelde personen ten gevolge van deze olieramp overlopen, te beginnen met de belangrijkste.

143. De lokale overheden organiseerden tal van opruimingsacties in het getroffen gebied. De gemeente, Commune de Mesquer, poogde de gemaakte kosten te verhalen op Total International Ltd. en Total France SA.<sup>351</sup> Hun vordering bedroeg 70.000 euro. De gemeente had echter geen geluk, zowel in eerste aanleg voor het Tribunal de commerce de Saint-Nazaire<sup>352</sup>, als in hoger beroep voor het Cour d'appel de Rennes<sup>353</sup>, verloren ze hun zaak.<sup>354</sup> In principe kunnen benadeelden hun kosten van herstel en opkuis alleen verhalen op de

---

<sup>348</sup> IOPC, *Voorgedane incidenten waarbij het fonds tussen kwam*, [www.iopcfunds.org/incidents/incidents-summary-table/](http://www.iopcfunds.org/incidents/incidents-summary-table/); IOPC, "Incidents involving the IOPC Fund 2013.", *Annual report 2013*, 6.

<sup>349</sup> J. MAKOWIAK, "Spécificité de l'ordre juridique communautaire et pragmatisme de la Cour: ou comment lutter efficacement contre les pollutions maritimes;", *RTD eur.* 2009, afl. 2, (402) 402-420.

<sup>350</sup> Voor een volledige bespreking zie IOPC, *Annual report of 2008*, 81-84; IOPC, "Incidents involving the IOPC FUND 2013", *Annual report of 2013*, 7-11.

<sup>351</sup> N. DE SADELEER, "Arrêt Erika: le principe de pollueur-payeur et la responsabilité pour l'élimination des déchets engendrés par le naufrage d'un navire pétrolier.", *JDE* 2008, (239) 239.

<sup>352</sup> Tribunal de commerce de Saint-Nazaire 6 december 2000, Commune de Mesquer/Total France SA en Total International Ltd.

<sup>353</sup> Cour d'appel de Rennes 13 februari 2002, Commune de Mesquer/Total France SA en Total International Ltd.

<sup>354</sup> M. BOON, "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, afl. 5, (155) 155.

eigenaar van de tanker. De gemeente probeerde in deze zaak echter vergoeding te bekomen van de producent van de olie en de verkoper ervan. Dit was de reden waarom de behandelende rechtbanken hun vordering tweemaal afwezen. Hun laatste hoop lag bij het Hof van Cassatie. Het Franse hof stelde drie prejudiciële vragen aan het Europese Hof van Justitie<sup>355</sup> alvorens uitspraak te kunnen doen in deze zaak. Onze aandacht gaat vooral uit naar de derde prejudiciële vraag waarbij het Hof van Cassatie vraagt of de producent en/of de verkoper en bevrachter beschouwd kunnen worden als producent en/of houder van een afvalstof in de zin van de afvalstoffenrichtlijn.<sup>356</sup> In geval van een bevestigend antwoord heeft deze afvalstoffenrichtlijn immers een invloed op de aansprakelijkheid van olieproducenten en zou de getroffen gemeente wel compensatie kunnen bekomen van de betrokken olieproducent.

144. In eerste instantie besliste het Europese hof dat de gelekte olie in vermenging met zand, stenen en andere materialen als afval onder de afvalstoffenrichtlijn te beschouwen is. Vervolgens concludeerde het Hof dat een olieproducent aansprakelijk kan worden gesteld op basis van artikel 11 van de afvalstoffenrichtlijn indien deze zijn zorgplicht niet voldoende heeft uitgeoefend. Het artikel stelt dat, overeenkomstig het vervuiler-betaalt-principe, de houder, vroegere houder of producent van het afvalstoffen voortbrengend product moet instaan voor de verwijderingskosten van dit afval. De producent van olie riskeert dus aansprakelijkheid wanneer de olie in vermenging met andere sedimenten als afval wordt gekwalificeerd. Als voorwaarde stelt men dat de producent een duidelijke rol moet spelen in de totstandkoming van een risico op vervuiling. Het grote probleem met deze afvalstoffenrichtlijn echter is dat de regelgevers van de EU geen aansprakelijkheidslimieten hebben opgenomen. De olieproducent moet hiervoor terugvallen op het toepasselijke nationale recht.<sup>357</sup> Daarnaast ontwikkelde het Hof ook een nieuwe interpretatie met betrekking tot de vervuiler-betaalt-principe waarbij ze verder bouwen op eerdere rechtspraak in verband met dit principe, namelijk de Stanley-zaak<sup>358</sup> en de Van de Walle-zaak<sup>359</sup>.

Deze uitspraak van het Hof van Justitie is baanbrekend vermits er geen aansprakelijkheidsrisico rust op de olieproducent op basis van het CLC en Fondsverdrag, maar het hof toelaat hiervoor terug te grijpen naar de afvalstoffenrichtlijn. De afvalstoffenrichtlijn laat cumulatie met het CLC en Fondsverdrag in geval van olieverontreiniging toe, in tegenstelling tot de milieuschaderichtlijn zoals besproken in deel

---

<sup>355</sup> HvJ (grote kamer) 25 juni 2008, C-188/07, ECLI:EU:C:2008:359, Commune de Mesquer/Total France SA and Total International Ltd.

<sup>356</sup> Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen nr. 75/442/EEG, 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen, *Pb.L.* 25 juli 1975, afl. 194, 39-41.

<sup>357</sup> M. BOON, "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, afl. 5, (155) 163; N. DE SADELEER, "Arrêt Erika: le principe de pollueur-payeur et la responsabilité pour l'élimination des déchets engendrés par le naufrage d'un navire pétrolier.", *JDE* 2008, (239) 239-240; G. GONSAELES en E. SOMERS, "The consequences of the sinking of the M/S Erika in European waters: towards a total loss for international shippinglaw?", *JMLC* 2010, (57) 73-77.

<sup>358</sup> HvJ (5<sup>de</sup> kamer) 29 april 1999, C-239/97, ECLI:EU:C:1999:215, The Queen/Secretary of State for the Environment and Minister of Agriculture, Fisheries and Food ex parte H.A. Standley e.a. and D.G.D. Metson e.a.

<sup>359</sup> HvJ (2<sup>de</sup> kamer) 7 september 2004, C-1/03, ECLI:EU:C:2004:490, Paul Van de Walle, Daniel Laurent, Thierry Merschen Texaco Belgium SA.

2.2.2. Nooit eerder bestond een mogelijkheid om olieproducenten aansprakelijk te houden voor een olieverontreiniging. Vanaf deze uitspraak vreest een olieproducent dus aansprakelijkheid, niet op basis van het CLC, maar op basis van de afvalstoffenrichtlijn. Olie vermengd met zand, stenen en andere materialen beschouwde het Hof als afval en maakte zo deze richtlijn van toepassing op olieverontreiniging. Aangezien deze uitspraak van het Hof van Justitie ingaat tegen de geest en letter van het CLC, kan ik alleen maar concluderen dat het hof een signaal wou geven tegenover de actoren uit de oliesector om voldoende aandacht aan de dag te leggen.

Na de uitspraak van het Hof van Justitie kon het Franse Hof van Cassatie verder met de zaak. In december 2008 oordeelden de rechters in cassatie dat Total diende beschouwd te worden als vorige houder of producent van afval in de betekenis van de afvalstoffenrichtlijn. De hieruit voortvloeiende aansprakelijkheid maakt dat Total moet instaan voor de opruimingskosten van de veroorzaakte schade.

145. Uit de uitspraak van het Franse hof en het Europese Hof van Justitie is nog een belangrijke gevolgtrekking af te leiden. Beiden hoven vermelden dat het CLC en Fondsverdrag geen exclusieve toepassing kunnen opeisen met betrekking tot schadevorderingen naar aanleiding van olieverontreiniging. In de eerste plaats moeten benadeelden zich beroepen op de nationale wetgeving die een omzetting vormt van het CLC en Fondsverdrag. Wanneer deze regelgeving echter geen soelaas biedt ten gevolge van aansprakelijkheidsbeperkingen en opheffing van aansprakelijkheid, staat een toepassing van het gemeen aansprakelijkheidsrecht nog open, alsook een toepassing van het Europese toepasselijke recht. Ik leidt hieruit af dat het CLC en Fondsverdrag eerder complementair zijn aan andere aansprakelijkheidsregimes in geval van olieverontreiniging.<sup>360</sup> Nadeel van deze complementariteit is de uitholling van een kanalisatie van aansprakelijkheid naar de scheepseigenaar waarin het CLC voorziet. Er ontstaat meer onzekerheid voor actoren in de olietransportindustrie met betrekking tot het risico op aansprakelijkheid.<sup>361</sup>

146. Na deze belangrijke gerechtelijke procedure, bespreek ik nog enkele kleinere burgerrechtelijke vorderingen die benadeelden hebben ingesteld in de hoop compensatie te bekomen voor schade geleden ten gevolge van de ramp met de Erika.

Een voedselproducent beweerde schade te hebben geleden na de ramp met de Erika. Hij leverde bevroren en vacuüm verpakt eten aan restaurants, maar door de ramp ondervonden de klanten waaraan hij leverde een daling in het aantal restaurantbezoekers. De voedselproducent stelde een vordering in tot bekomen van een compensatie voor het geleden economisch verlies en raamde deze op 136.339 euro. Het IOPC Fonds weigerde voor deze producent een compensatie te voorzien wegens een gebrek aan voldoende causaal verband tussen de daling in zijn verkoop en de olieramp. De rechtbank in eerste

---

<sup>360</sup> J. BOUQUET-ELKAIM, "L'affaire de l'Erika. L'illustration jurisprudentielle d'une complémentarité entre la convention CLC et le droit commun de la responsabilité.", *REDE* 2008, (267) 271.

<sup>361</sup> R. SLABBINCK, "Vergoeding voor slachtoffers van schadegevallen met olietankers. Hertekent de erikarechtspraak het landschap?", in I. BOONE, I. CLAEYS en L. LAVRYSEN (eds.), *Liber amicorum Hubert Bocken*, Brugge, Die Keure, 2009, (455) 465.

aanleg te Lorient volgde in zijn uitspraak in mei 2008 de redenering van het fonds en oordeelde dat de vordering slechts een indirect karakter had ten opzichte van de ramp. De vordering werd afgewezen en de eiser ondernam geen verdere stappen.<sup>362</sup>

Een vereniging van zoutproducenten stelde ook een vordering in wegens commercieel verlies, een beschadiging van hun imago en enkele bijkomende en procedurekosten ten gevolge van het incident met de Erika. Het IOPC Fonds weigerde gevolg te geven aan deze vordering. De vereniging beschikte nog over voldoende voorraad om de verkoop in 2000 te kunnen dekken, waardoor er geen invloed op hun verkoop waarneembaar is volgens het fonds. De rechters in eerste aanleg hielden er een andere mening op na dan het fonds. Ze kenden een vergoeding van 378.042 euro toe voor de redelijke maatregelen om het imago van de vereniging terug op te krikken, bovenop dit bedrag een som van 21.347 euro voor preventiemaatregelen en een bedrag van 12.000 euro voor juridische en additionele kosten. Zowel het fonds en de eiser waren echter niet blij met de uitkomst in eerste aanleg en stelden hoger beroep in. Het hof van beroep wees in zijn uitspraak van juni 2008 alle ingestelde vordering van de eiser af als ongegrond wegens onvoldoende causaal verband met de Erika-ramp.<sup>363</sup>

In april 2007 deed de rechtbank van eerste aanleg te Quimper uitspraak naar aanleiding van een vordering tot compensatie ingesteld door een visgroothandelaar die beweerde verliezen te hebben geleden ten gevolge van de olieramp. Zijn klanten vreesden dat de kwaliteit van de vissen aangetast was door de gelekte olie. De rechtbank verwierp de vordering van 1.005.356 euro omdat de eiser onvoldoende bewijsmiddelen had voorgelegd ter staving van zijn inkomensverlies en volgde hiermee de argumentatie van het IOPC Fonds. De visgroothandelaar heeft het hier niet bij gelaten en stapte naar het hof van beroep. Dit hof heeft de uitspraak in eerste aanleg bevestigd.<sup>364</sup>

Daarnaast hebben ook twee tour-operatoren uit het Verenigd Koninkrijk een vordering ingesteld wegens inkomensverlies geleden in de periode van 2000 tot 2001, de ene voor 2.582.673 pond en de andere voor 2.360.393 pond. Het IOPC Fonds kende een compensatie toe voor het jaar 2000 van 751.935 pond en 756.052 pond, maar verwierp de compensatieclaim voor het jaar 2001. De rechtbank in eerste aanleg van Lorient volgde de redenering van het fonds en verwierp de vordering. Ook in hoger beroep vingen de eisers bod want de rechters bevestigden de uitspraak gedaan in eerste aanleg.<sup>365</sup>

Een onderneming gespecialiseerd in de bouw van ultralichte vliegtuigen en het maken van reclame in de lucht door middel van banners vorderde een compensatie van 142.185 euro voor geleden inkomensverlies. Het IOPC Fonds verwierp de claim wegens een gebrek aan voldoende verbondenheid met de olieramp. De onderneming was niet direct afhankelijk van de toeristen in de getroffen onderneming, maar eerder te beschouwen als een secundair

---

<sup>362</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 84.

<sup>363</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 84-85.

<sup>364</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 85-86.

<sup>365</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 86.

benadeelde partij. Zowel in eerste aanleg, als in hoger beroep verwierpen de rechters de vordering wegens gebrek aan een causaal verband.<sup>366</sup>

Ten slotte is er de vordering tot schadevergoeding ingesteld door de verzekeringsonderneming van een hotelgroep voor een bedrag van 630.000 euro. De hotelgroep kende een immens inkomensverlies door de annulatie van een gepland festival dat niet langer kon doorgaan op de vervuilde stranden wegens een toegangsverbod. De verzekeraar wenst regres te bekomen ten aanzien van het IOPC Fonds, maar deze weigerde in te gaan op de vordering. In eerste aanleg veroordeelden de rechters de scheepseigenaar, zijn verzekeraar en het fonds tot de betaling van 430.000 euro aan de verzekeringsonderneming van de getroffen hotelgroep voor inkomensverlies ten gevolge van de annulatie van het festival. Het fonds stelde hoger beroep in deze uitspraak. In november 2006 had het hof van beroep oren naar de argumentatie van het fonds en verwierp de ingestelde vordering. Als reactie stelde de eisende partij cassatie in. Het Hof van Cassatie ging akkoord met de uitspraak in hoger beroep. Er werd geen compensatie toegekend aan de eiser wegens gebrek aan causaliteit.<sup>367</sup>

147. Naast de burgerrechtelijke procedures, werd ook een strafrechtelijke procedure gestart. Ondanks het feit dat de strafrechtelijke aansprakelijkheid niet binnen het afgebakende onderwerp valt, is deze toch te interessant om niet te vermelden. Ik ga hier naar aanleiding van de ramp met de Erika kort op in. In januari 2008 verklaarde het gerechtshof te Parijs de tankereigenaar, het hoofd van de management-onderneming, de classificatiemaatschappij en Total France SA schuldig voor de verontreiniging en het gevaar gecreëerd voor andermans leven. De eigenaar en de management-onderneming werden elk veroordeeld tot het betalen van een boete van 75.000 euro. De rechtbank legde een boete op aan de Italiaanse classificatiemaatschappij, RINA, en Total France SA, elk voor 375.000 euro.<sup>368</sup> Tegen deze beslissing in eerste aanleg werd hoger beroep ingesteld. De classificatiemaatschappij werd strafrechtelijk veroordeeld omdat de betrokken inspecteur een onaanvaardbare fout had begaan. Hij tekende, weliswaar onder druk van de eigenaar, het certificaat hoewel bij de inspectie duidelijk roestplekken waren vastgesteld. RINA poogde in hoger beroep van deze aansprakelijkheid te ontsnappen door zich te beroepen op het CLC. Deze bescherming bestaat inderdaad omdat vorderingen wegens verontreiniging enkel mogelijk zijn tegen de scheepseigenaar en de classificatiemaatschappij dus eigenlijk niet aansprakelijk kon worden gehouden. Het hof van beroep<sup>369</sup> raamde de totale schade en toegekende vergoedingen op basis van de verschillende schade-onderdelen, zijnde materiële schade<sup>370</sup>, morele schade<sup>371</sup> en schade aan het mariene milieu zelf<sup>372</sup>. In cassatie

---

<sup>366</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 86-87.

<sup>367</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 87-88.

<sup>368</sup> J. CUYT, "Held of schurk? Pragmatische beschouwingen bij het fenomeen van de criminalisatie van zeelieden.", in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door zee. Hedendaags internationaal zee- en maritiem recht.*, Antwerpen, Maklu, 2015, (333) 344.

<sup>369</sup> HvB Parijs, 30 maart 2010, *TBH* 2013, vol. 3, (200) 200, noot F. STEVENS.

<sup>370</sup> In eerste aanleg werd deze begroot op 163,91 miljoen euro. In hoger beroep werd dit bedrag verhoogd tot 165,4 miljoen euro.

<sup>371</sup> In eerste aanleg begroot op 26,92 miljoen euro en in hoger beroep op 34,1 miljoen euro.

<sup>372</sup> Begroot op 1,32 miljoen euro in eerste aanleg. In hoger beroep werd deze schade geraamd op 4,3 miljoen euro.

verwierp men het oordeel van het Hof van beroep dat stelde dat de classificatiemaatschappij dergelijke bescherming niet kon inroepen. Volgens cassatie kon dergelijke kanalisatie wel als bescherming worden opgeworpen. Echter bood het bij deze olieramp geen uitweg aangezien de fout begaan door de inspecteur onaanvaardbaar en roekeloos was waardoor de kanalisatie van aansprakelijkheid niet speelt.<sup>373</sup> Total werd veroordeeld omwille van gebrek aan controle op de zeewaardigheid van de tanker en niet op basis van een direct toerekenbare fout die aan de basis lag van de verontreiniging. De onderneming had meer voorzichtigheid aan de dag moeten leggen bij de keuze van tanker. De redenering van het hoogste gerechtshof is duidelijk ingegeven door economische overwegingen. Total was de rijkste van de verweerders, beschikte over een groter kapitaal en had een imago proper te houden. De kans was dus groter dat ze in stemden met de betaling van een boete.<sup>374</sup> Daarenboven werd de Indiase bevelvoerder van de tanker, kapitein Karun Mathur, enkele weken in hechtenis genomen door de onderzoeksrechter. Het onvrijwillig veroorzaken van verontreiniging is op basis van het Franse recht vatbaar voor sanctionering.<sup>375</sup> Met betrekking tot de burgerlijke partijen werden de verweerders samen veroordeeld tot het betalen van een bedrag van 192 miljoen euro.

148. Na deze ramp kwam er zeer veel protest vanuit het publiek en ontstond een kritische houding bij de wetgevers ten aanzien van de bestaande regelgeving. Vier redenen liggen hieraan de basis.

Ten eerste was de veroorzaakte schade enorm. De hoeveelheid gelekte olie in combinatie met een zeer strenge winter bemoeilijkte de opruiming van de verontreiniging. Als gevolg was de ramp met de Erika de kostelijkste in de geschiedenis van het IOPC Fonds. Benadeelden stelden massaal vorderingen in tot het bekomen van een compensatie voor de door hen geleden schade. Niet elke vordering kende een succesverhaal.

Ten tweede was het verantwoordelijkheidsgevoel van de betrokken partijen ver te zoeken, allen ontkenden ze hun betrokkenheid. Het imago, de geloofwaardigheid en het eergevoel van de zeevaartindustrie ondervond een flinke deuk en er ontstond een zware druk om deze te herstellen.

Ten derde legde deze olieramp de tekortkomingen van het bestaande wetgevend kader bloot. Het grootste probleem bleek het gebrek aan implementatie van wetgeving.

---

<sup>373</sup> Cass. (fr.) 25 september 2012, nr. H 10-82-938, ms. 'Erika', *TBH* 2013, vol. 3, (200) 200, noot F. STEVENS.

<sup>374</sup> D. ADETORO en S. ADETORO, "Resolving disputes involving accidental pollution by oil: What are the challenges?", *EEELR* 2009, (209) 213.

<sup>375</sup> M. A. HUYBRECHTS, "De criminalisatie van kapitein en scheepsbemanning in geval van olieverontreiniging: een brug te ver? Een mogelijk conflict tussen het Zeerechtverdrag, MARPOL en de Europese Richtlijn 2005/35/EC." in F. DERUYCK, M. DE SWAEF, J. ROZIE, M. ROZIE, P. TRAEST en R. VERSTRAEREN (eds.), *De wet voorbij. Liber amicorum Luc Huybrechts.*, Antwerpen, Intersentia, 2010, (181) 202; IOPC, "Incidents involving the IOPC Fund 2013", *Annual report of 2013*, 6-11.

Ten vierde ontstond een hevige kritiek over de scheepscontroles. Men stelde hun intensiteit en kwaliteit in vraag. Het volk vroeg zich af hoe het kon dat een tanker simpelweg in twee brak, hoewel deze door verschillende entiteiten op voorhand was geïnspecteerd en de classificatiemaatschappij een goedkeuring had verleend.<sup>376</sup>

149. Zoals eerder uiteengezet in deze masterproef, gaf het incident met de tanker Erika aanleiding tot nieuwe wetgevende initiatieven. Zo vaardigde de regelgever binnen de EU drie nieuwe pakketten van bepalingen uit om de lacunes die naar aanleiding van dit incident waren boven komen drijven op te lossen. Deze innovaties heb ik reeds in deel 2.2.3 van deze masterproef besproken, in dit deel ligt de focus op de veroorzaakte schade en toegekende vergoedingen.

150. Als conclusie bij deze ramp kan ik stellen dat het Europese Hof van Justitie een extra basis heeft ontwikkeld waarop olieproducenten aansprakelijk kunnen worden gesteld. Men beschikt nu over een Europeesrechtelijke uitvalsbasis. Voorheen bestond er alleen een grondslag binnen het nationaal recht waardoor een verhouding ten opzichte van het CLC en Fondsverdrag ontbrak. Als gevolg van dit incident kwam tot uiting dat het CLC en het Fondsverdrag geen rechtsbasis bieden waarop benadeelden olieproducenten aansprakelijk kunnen stellen. Het vormen van een fonds zou een geschikte oplossing kunnen zijn. De olieproducent zou dan een verzekering moeten afsluiten of een bepaalde bijdrage storten in een fonds.<sup>377</sup> Wanneer de olieproducent een risico op aansprakelijkheid draagt, zal deze zijn gedrag beter afstellen op de regelgeving.

Daarnaast is het ook opvallend dat in deze zaak wel een vergoeding wordt toegekend voor schade aan de natuur. De Franse rechtbank heeft het probleem van gebrek aan persoonlijke schade omzeild door zich op twee bepalingen uit het Franse recht te beroepen waarbij publieke entiteiten wel een vordering kunnen instellen voor milieuschade. Naar aanleiding van deze zaak heeft men in Frankrijk het bestaan van milieuschade als apart element naast economische schade, materiële schade en morele schade herkent. Met betrekking tot schade aan het milieu is het wel duidelijk dat men deze veel lager begroot dan de andere onderdelen van de totale shadesom. Grootste reden hiervoor is dat deze zeer moeilijk te ramen is. Men heeft wel een idee van hoeveel vogels er getroffen zijn, de lengte van het getroffen stuk kust, de giftigheid van de olie, ... maar hoe kan hieraan een concrete waarde gekoppeld worden? Het gebrek aan correcte elementen ter staving van de waarde van natuurelementen is volgens mij de grootste reden waarom men eerder lage compensatiebedragen toekende voor mariene verontreiniging. De internationale mariene wereld staat hier voor een grote uitdaging. De vraag is echter of zij dit zelf als werkpunt zien of dit eerder voor hun uitschuiven? De toekomst brengt hopelijk meer duidelijkheid.

---

<sup>376</sup> H. RINGBOM, "The Erika accident and its effects on EU maritime regulation.", in M. H. NORDQUIST en J. N. MOORE (eds.), *Current marine environmental issues and the international tribunal for the law of the sea*, Den Haag, Kluwer, 2001, (265) 266-267.

<sup>377</sup> M. BOON, "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, (155) 163-164.



### 3.5 Baltic carrier ( 2001 )

151. Het incident met de Baltic carrier is in vergelijking met de Erika minder bekend, maar daarom niet minder interessant om te bespreken. De Baltic carrier was een tanker die onder de vlag van de Marshalleilanden 30.000 ton zware olie vervoerde van Estland naar Zweden. De olie was geproduceerd door de olieproducent Chevron Corporation<sup>378</sup>. Op 29 maart 2001 omstreeks 00u30 sloeg het noodlot toe, de olietanker was tijdens zijn doortocht van de Baltische zee in aanvaring gekomen met het schip de Tern op zo'n 30 mijl van het noordoosten van de Duitse stad Rostock. De Tern vervoerde onder de vlag van Cyprus suiker van Cuba naar Letland. Aan de oorzaak van deze aanvaring lag een technisch defect in het stuurmechanisme van de olietanker. Naar aanleiding van dit incident ontstond een gat van ongeveer 20 vierkante meter in een tank van de Baltic carrier en kwam zo'n 2.500 ton olie in zee terecht en vervuilde zo de kusten van Grønsund, van de eilanden Farø, Bogø, Møn, en de kustlijn gelegen op het noordwestelijke deel van Falster. Naast deze vervuiling ondergaan in Denemarken, ondervond men ook schade in Duitsland en Letland, weliswaar in mindere mate. Naar schatting was tussen de 30 en 50 kilometer kustlijn besmeurd met olie.<sup>379</sup>

Het rampenplan nam direct aanvang en door middel van maatregelen poogde men het ontsnappen van olie te beperken. De weersomstandigheden en de kenmerken van de betrokken olie bemoeilijkten echter deze operaties. De olie had een zeer hoge viscositeit waardoor oppompen of opzuigen onmogelijk was. De materialen waarover men beschikte bleken niet gemaakt voor dit type van olie en gepaste machines dienden gehuurd te worden. Ondanks de moeilijke omstandigheden slaagde men er toch in om in de dagen na de ramp 965 ton olie vanop zee en ongeveer 820 ton olie op het strand en de kustlijn te verzamelen dankzij de hulp van 15 schepen en 220 personen. Bovendien kon men 250 ton olie redden uit de Tern. Hulpverleners en opruimingsspecialisten konden in totaal 2.135 ton olie verzamelen, dit mede dankzij de goede samenwerking met Zweedse en Duitse milieugroeperingen. Ondanks de grote omvang van de opruimactiviteiten kon men schade aan fauna en flora niet voorkomen. Voor ongeveer 2.300 dode vogels kon geen hulp meer baten en zij werden dood teruggevonden aan de kustlijn. Gelukkig zijn de gevolgen van deze ramp voor het milieu niet desastreus, experts schatten dat er geen onomkeerbare schade is veroorzaakt, noch aan dierlijke organismen, noch aan het milieu zelf. Eén jaar na de olierampen vertonen vogels geen negatieve gevolgen van de olie, met uitzondering van de waadvogels.<sup>380</sup>

152. De botsing tussen de Tern en de olietanker Baltic carrier valt onder de toepassing van het CLC en Fondsverdrag. Op basis van deze verdragen stelt men de maximale

---

<sup>378</sup> Beter gekend als Texaco.

<sup>379</sup> S. LE FLOCH, B. LE GUEN en G. VINCENT, "Accident of the oil tanker "Baltic carrier" off the Danish coastline.", *Final report of European task force in Denmark from 1st to 5 april 2001*, 2.

<sup>380</sup> DANISH EMERGENCY MANAGEMENT AGENCY, DEVELOPMENT UNIT, "The oil pollution from the "Baltic carrier" incident.", *Cross-body evaluation and report of experience*, augustus 2001, 4; X., *The "Baltic carrier" oil spill : monitoring and assessment of environmental effects in Grønsund*, 2-3, [http://ec.europa.eu/echo/files/civil\\_protection/civil/marin/reports\\_publications/baltic\\_carrier.pdf](http://ec.europa.eu/echo/files/civil_protection/civil/marin/reports_publications/baltic_carrier.pdf).

aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vast op 118 miljoen DKr.<sup>381</sup> Omwille van dit hoge aansprakelijkheidsbedrag en de relatief weinig veroorzaakte schade is het IOPC Fonds niet moeten tussenkomen ter compensatie van benadeelden en hun kosten.<sup>382</sup>

De olieramp met de Baltic carrier zorgde niet alleen in Denemarken voor schade, maar ook in Duitsland lekte olie in zee. Ten tijde van de ramp liep een gedeelte van de olie gelekt uit de Baltic carrier in het betrokken goederenschip de Tern. Dit laatste schip werd naar de stad Rostock gebracht voor reparatie en daar ontdekte men dat er zich nog ongeveer 230 ton olie in het schip bevond. Tijdens het leegpompen en opkuisen van de Tern, lekte een zeer klein deel van deze olie in de zee. De lokale brandweer was er echter snel bij waardoor ze zo'n grote schade konden vermijden. De totale opkuisactie van de olie bedroeg 600 Duitse marken. De kosten van deze actie vallen onder het toepassingsgebied van het CLC en Fondsverdrag omwille van een voldoende causaal verband tussen de aanvaring met de Baltic carrier en de gelekte olie in Duitsland. De Duitse autoriteiten stelden uiteindelijk geen vordering in tot bekomen van een compensatie. Het bedrag was naar hun mening te laag om stappen te ondernemen.<sup>383</sup>

Na een tussenstop in Duitsland, kon men de Tern verder slepen naar Ventspils, de haven waar de lading uitgeladen moest worden. Bij het lossen van de lading gebeurde echter het onvoorspelbare, er lekte opnieuw olie in zee. Men had in Duitsland de olie, afkomstig van de Baltic carrier, niet volledig uit de Tern verwijderd. Ook hier in Letland ondervond men dus schade naar aanleiding van de ramp met de Baltic carrier. Verschillende opruimactiviteiten werden ondernomen. Uiteindelijk ontving de verzekeraar van de scheepseigenaar van de Baltic carrier verschillende vorderingen tot bekomen van een vergoeding voor schade geleden in Ventspils. De claims waren afkomstig van de havenautoriteit in Ventspils, de terminaleigenaar gelegen naast de plaats waar de olie lekte, een organisatie die instaat voor het mariene milieu, de jachthaven, enkele vissers en ten slotte enkele eigenaars van boten die op het moment van het lekken in de haven lagen. De grote vraag die hierbij rees is of het CLC en Fondsverdrag wel van toepassing zijn op deze bijkomstige olieverontreiniging. Het uitvoerend comité was in juni 2001 de mening aangedaan dat de Tern niet te beschouwen is als een tanker in de zin van het CLC en daarom geen toepassing kan zijn van het CLC en Fondsverdrag. De directeur van dit comité oordeelde dat er geen causaal verband was met de aanvaring met de Baltic carrier en de verontreiniging in Letland te beschouwen is als een apart incident. Het IOPC Fonds daarentegen uitte de mening dat er geen twijfel kan bestaan over de toepassing van de verdragen. De verzekeraar van de scheepseigenaar van de Baltic carrier heeft uiteindelijk een bedrag van 521.000 USD betaald aan de belangenvertegenwoordigers van de Tern voor de opkuiskosten van de gelekte olie opgelopen in Ventspils. De door de scheepseigenaar en zijn verzekeraar betaalde totaalom oversteed de maximale aansprakelijkheid van de internationale verdragen niet waardoor geen vordering ten aanzien van het IOPC Fonds werd ingesteld en deze zich niet diende

---

<sup>381</sup> 3 miljoen + (420 x (23.235 - 5.000)) = 10.658.700 SDR.

<sup>382</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 208-209.

<sup>383</sup> IOPC, *Annual report of 2001*, 126-128.

uitspreken over de toepassing van het CLC en Fondsverdrag op de additionele olieverontreiniging in Letland.<sup>384</sup>

153. Wat de totaal geschatte kosten betreft van de schade ten gevolge van de aanvaring tussen de olietanker Baltic carrier en het cargoschip Tern, kan ik het volgende zeggen<sup>385</sup>:

|  |                |
|--|----------------|
| Opruimactiviteiten                             | 65.900.000 Dkr |
| Opslag van olie                                | 17.400.000 DKr |
| Persoonlijke bezittingen en economisch verlies | 1.600.000 DKr  |
| Visserij                                       | 19.700.000 DKr |
| Monitoring van het milieu                      | 258.000 DKr    |

Met betrekking tot deze laatste schadepost, rees discussie tussen de Deense autoriteiten en de verzekeraar van de scheepseigenaar. Uiteindelijk aanvaardde de verzekeraar deze kosten te dragen, maar alleen dat deel van het monitoringprogramma dat in overeenstemming is met de door het IOPC Fonds ontwikkelde criteria voor milieustudies. Wat de kosten verbonden aan monitoring op lange termijn betreft, aanvaardde de verzekeraar niet dat hij hiervoor moet instaan.<sup>386</sup>

Wat het toerisme in het getroffen Deense gebied betreft, is waar te nemen dat noch de scheepseigenaar, noch het IOPC Fonds hiervoor compensatie hebben betaald. Het gebied is nochtans geliefd voor zwemmers, watersporters en hobby-vissers. In 2001 stelde men een daling van de toeristische omzet vast, maar deze was te wijten aan een heel arsenaal van factoren, waarbij de olieramp te verwaarlozen is.<sup>387</sup>

Drie visverkopende ondernemingen stelden elk een vordering tot bekomen van compensatie in, samen goed voor 36,7 miljoen Dkr, wegens het besmeuren van hun fuiken met olie. De scheepseigenaar en zijn verzekeraar reageerden tegen deze vorderingen en stelden dat zij niet verantwoordelijk kunnen worden gehouden voor een mogelijke daling in de verkoop van vis. De verzekeraar stelde een onafhankelijk studiebureau aan. Dit onderzoek toonde aan dat het technisch gezien nog steeds mogelijk was om vissen te kweken in de getroffen gebieden en op tijd klaar te zijn voor de verkoop in de herfst. De visverkopers contesteerden deze bevindingen en duidden op het feit dat hun grote Japanse aankoper reeds te kennen had gegeven geen vissen uit het getroffen gebied te willen kopen wegens vrees voor verminderde kwaliteit. De discussie werd uiteindelijk afgesloten door een overeenkomst tussen de scheepseigenaar en één van de eisende verkoopondernemingen waarbij deze laatste een bedrag van 15,4 miljoen Dkr heeft ontvangen.<sup>388</sup>

---

<sup>384</sup> IOPC, *Annual report of 2001*, 127-128; IOPC, *Annual report of 2003*, 103-104.

<sup>385</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 208-209.

<sup>386</sup> IOPC, *Annual report of 2001*, 129-130.

<sup>387</sup> SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, T. SÖDERQVIST en L. HASSELSTRÖM, *The economic value of ecosystem services provided by the Baltic Sea and Skagerrak: Existing information and gaps of knowledge.*, Report 5874, December 2008, 67.

<sup>388</sup> IOPC, *Annual report of 2001*, 128-129.

### 3.6 Prestige ( 2002 )

154. De Prestige is een 26-jarige enkelwandige tanker die met een lading van 76.972 ton Russische zeer toxische zware olie op 30 oktober 2002 vertrok in Sint-Petersburg en normaal moest aankomen in Singapore. De tanker opereerde onder de vlag van de Bahamas. Er waren daarenboven nog andere landen betrokken, de reder kwam uit Liberia en Griekenland, de bevrachter was Zwitsers-Russisch, een Amerikaanse classificatiemaatschappij en ten slotte een Griekse kapitein.<sup>389</sup>

De tocht van de Prestige verliep niet zonder slag of stoot. Nadat de tanker in een zware storm terecht was gekomen, startte deze op 13 november 2002 met lekken van olie op zo'n 30 kilometer van Cabo Finisterre, gelegen op de kust van Galicië te Spanje. Aanvankelijk weigerde de kapitein het slepen van de tanker, mogelijks omwille van de hiermee gepaard gaande kosten. Door een scheur van 40 meter in de romp van de tanker werd deze onbestuurbaar. De kapitein van de tanker stuurde een SOS uit en vroeg aan de Spaanse autoriteiten hulp om de Prestige naar een beschutte plaats te brengen op de kust om deze zo in veiligheid te brengen en het lekken van olie te voorkomen. Spanje weigerde echter assistentie te verlenen en verplichtte de tanker om weg te varen van de Spaanse kusten. De Prestige volgde deze opdracht met het noodlot tot gevolg. Op 19 november brak de tanker in twee delen en zonk naar de bodem op ongeveer 260 kilometer van de Spaanse kust. Als gevolg lekte 63.300 ton zware olie in zee en raakten de kusten van Galicië, Spanje, Noord-Portugal en in mindere mate ook de Franse kust besmeurd met olie. Omwille van sterke wind was het mogelijk voor de gelekte olie om grote afstanden af te leggen en veel kusten te vervuilen. Niet alleen ontstond zware schade aan de kusten, bovendien ondervond de visindustrie en het toerisme enorme hinder ten gevolge van de ramp. In alle getroffen landen werden grote opruimingsactiviteiten georganiseerd om de beschadigde kusten, besmeurde dieren, vervuilde planten, ... te kuisen in de hoop te redden wat er te redden valt.<sup>390</sup>

155. Als reactie op de ramp hebben benadeelden in Spanje een gerechtelijke procedure gestart. De vorderingen hielden een strafrechtelijke en burgerrechtelijke aansprakelijkheid in van vier personen, met name de kapitein van de tanker, de eerste stuurman, het hoofd van het ingenieursteam en één Spaanse ambtenaar die betrokken was in de weigeringsbeslissing aan de Prestige hulp te verlenen. Opmerkelijk is de afwezigheid van de eerste minister van Spanje, de Spaanse overheid was immers de enige verantwoordelijke voor deze enorme ramp. Op 16 maart 2012, tien jaar na de ramp met de Prestige, vond de rechtszaak aanvang. De uiteindelijke uitspraak in eerste aanleg viel na acht maanden. De complexiteit van de zaak was enorm gelet op de 2128 betrokken partijen, 133 getuigen, 98 experts, 50 juristen, 21 advocaten en maar liefst 270.000 dossierpagina's. Uiteindelijk

---

<sup>389</sup> W. VAN DER VELDE, "Prestigewedstrijd: wie is aansprakelijk voor schade ten gevolge van olievervuiling?", *TVR* 2003, afl. 2, (53) 53-54.

<sup>390</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 95; IOPC, "Incidents involving the IOPC Fund 2013, *Annual report of 2013*, 12; G. CABALLERO-MIGUEZ en R. FERNÁNDEZ-GONZÁLEZ, "Institutional analysis, allocation of liabilities and third-party enforcement via courts: The case of the Prestige oil spill.", *Marine Policy* 2015, (90) 92-95.

oordeelde de rechtbank<sup>391</sup> dat niemand van de vier personen die terecht stonden strafrechtelijk aansprakelijk kon worden gehouden voor het veroorzaken van schade aan het milieu. De rechters veroordeelden de kapitein wel voor het negeren van de Spaanse bevelen.<sup>392</sup> Tegen deze uitspraak stelden 17 partijen hoger beroep. In januari 2016 deed het hoge gerechtshof in Spanje uitspraak in hoger beroep over de zaak. Het hof concludeerde tot burgerrechtelijke gehoudenheid van de kapitein van de tanker, de scheepseigenaar en zijn verzekeraar. De scheepseigenaar is volgens het hof niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te limiteren en de maximale aansprakelijkheid van zijn verzekeraar is beperkt tot het maximale bedrag van de verzekeringspolis, zijnde 1.000 miljoen USD. De zaak zit nu bij de rechtbank in La Coruña voor de begroting van de schade van de resterende claims.<sup>393</sup> Het is dus wachten op een verdere afhandeling van de zaak.

156. Wat de aansprakelijkheid en vergoedingen betreft, zijn het CLC en Fondsverdrag van toepassing op deze ramp omdat zowel Spanje, Portugal, als Frankrijk partij waren bij deze verdragen op het ogenblik van de feiten. De eigenaar van het schip is aansprakelijk op grond van het CLC en valt niet onder één van de uitzonderingsgevallen.<sup>394</sup> Op basis van de bruto-tonnage van de Prestige, deze is 42.820 ton, stelt men de maximale aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vast en komt men op een bedrag van 22.777.986 euro.<sup>395</sup> De maximale compensatie die beschikbaar is op basis van het CLC en Fondsverdrag bedraagt 135 miljoen SDR, wat gelijk is aan 171.520.703 euro. De uiteindelijke compensatie die betaald werd, bedraagt 121.028.500 euro, waarvan de scheepseigenaar, in realiteit zijn verzekeraar, 22.777.986 euro droegen.

Met het oog op het bekomen van compensatie voor de gemaakte kosten en geleden schade, stelden benadeelden uit alle getroffen landen vorderingen in. In 2008 stond het aantal vorderingen ingesteld in Spanje op 844, goed voor een totaal van 1.020.704.893 euro. Dit totaalbedrag is samengesteld uit verschillende schadeposten, zijnde<sup>396</sup>

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| persoonlijke bezittingen      | 2.066.103 €  |
| opruimactiviteiten            | 3.011.744 €  |
| aquacultuur                   | 20.198.328 € |
| visserij en schaaldierkwekers | 3.610.886 €  |

<sup>391</sup> Audiencia Provincial La Coruña (sectie 1) 13 november 2012, ES:APC:2013:264.

<sup>392</sup> J. ALBAIGÉS, B. MORALES-NIN en F. VILAS, "The Prestige oil spill: a scientific response.", *MPB* 2006, vol. 53, 205-207; J. CUYT, "Held of schurk? Pragmatische beschouwingen bij het fenomeen van de criminalisatie van zeelieden.", in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door zee. Hedendaags internationaal zee- en maritiem recht.*, Antwerpen, Maklu, 2015, (333) 349-352; G. CABALLERO-MIGUEZ en R. FERNÁNDEZ-GONZÁLEZ, "Institutional analysis, allocation of liabilities and third-party enforcement via courts: The case of the Prestige oil spill.", *Marine Policy* 2015, (90) 97-98; J. DE BRUYNE, "De aansprakelijkheid van classificatie- maatschappijen in België en enkele (recente) ontwikkelingen en pijnpunten vanuit een rechtsvergelijkend perspectief.", *TVR* 2014, afl. 4, (83) 87; IOPC, "Incidents involving the IOPC Fund 2013", Annual report of 2013, 12-17; J. M. SOBRINO HEREDIA, "L'affaire du Prestige: cadre juridique communautaire.", in R. CASADRO RAIGÓN (ed.), *L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Brussel, Bruylant, (215) 215-216.

<sup>393</sup> IOPC, *Annual report of 2016*, 14.

<sup>394</sup> Deze aansprakelijkheid geldt enkel voor schade door verontreiniging. Wat de andere schade betreft moet men terugvallen op het nationale aansprakelijkheidsrecht.

<sup>395</sup> 3 miljoen + (420 x (42.820 - 5.000)) = 18.884.400 SDR. Dit bedrag werd omgezet naar euro volgens de muntwaarde op 7 februari 2003.

<sup>396</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 98.

|                   |               |
|-------------------|---------------|
| toerisme          | 688.303 €     |
| verkopers van vis | 20.830.377 €  |
| inkomensverlies   | 1.775.068 €   |
| Spaanse overheid  | 968.524.084 € |

Het grootste bedrag van deze totaal som was afkomstig van vorderingen van de Spaanse overheid zelf. De Spaanse overheid beoogde compensatie te bekomen voor kosten gemaakt voor de opkuis van de zee en de kust, het verwijderen van de resterende olie in het gezonken wrak, publiciteitscampagnes, administratieve kosten, bedragen betaald aan lokale getroffen ondernemingen, ... Aanvankelijk had de Spaanse overheid deze kosten op 968 miljoen euro begroot, maar in 2013 brachten ze dit bedrag naar 984,8 miljoen euro. Dit immens grote bedrag werd uiteindelijk teruggebracht tot 300,2 miljoen euro, hiervoor ontving de Spaanse overheid een compensatiebedrag van het fonds ter waarde van 113.920.000 euro.<sup>397</sup>

Ook de Portugese overheid beoogde de door haar gemaakte kosten van opruimingsactiviteiten en preventieve maatregelen gecompenseerd te zien. De overheid stelde een vordering in voor een bedrag van 4,3 miljoen euro. Het IOPC Fonds begrootte de kosten op 2,2 miljoen euro, een bedrag waarmee de Portugese overheid akkoord ging. Uiteindelijk betaalde het fonds een compensatie van 328.488 euro, wat overeenkomt met 15% van het geschatte bedrag.<sup>398</sup>

In Frankrijk stelden benadeelden van de olieramp met de Prestige ook vorderingen in tot het bekomen van compensatie. Er werden in totaal 482 vorderingen ontvangen, samen goed voor 109,7 miljoen euro. De samenstelling van het totale bedrag is als volgt<sup>399</sup>

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| persoonlijke bezittingen | 87.772 €     |
| opruimactiviteiten       | 10.512.569 € |
| aquacultuur              | 2.336.501 €  |
| schaaldierkwekers        | 116.810 €    |
| visboten                 | 1.601.717 €  |
| toerisme                 | 25.166.131 € |
| visverkopers             | 301.446 €    |
| inkomensverlies          | 2.029.820 €  |
| Franse overheid          | 67.499.154 € |

De claim van de Franse overheid had betrekking op de kosten van opruiming en preventieve maatregelen. Het fonds herschatte deze kosten en bracht ze terug tot 38,5 miljoen euro. Echter betaalde het IOPC Fonds uiteindelijk geen compensatie aan de Franse overheid aangezien zij laatst in rij stonden.<sup>400</sup>

Een uitbater van een bed-and-breakfast in Frankrijk stelde ook een vordering in voor een bedrag van 25.501 euro wegens inkomensverlies ten gevolge van de ramp met de Prestige.

<sup>397</sup> IOPC, "Incidents involving the IOPC Fund 2013.", *Annual report of 2013*, 14-15.

<sup>398</sup> IOPC, "Incidents involving the IOPC Fund 2013.", *Annual report of 2013*, 16.

<sup>399</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 98.

<sup>400</sup> IOPC, "Incidents involving the IOPC Fund 2013.", *Annual report of 2013*, 15-16.

Het IOPC Fonds herleidde dit bedrag naar 451 euro, de eiser nam hier echter geen genoegen mee en stapte naar de rechtbank. De behandelende rechter van de rechtbank van eerste aanleg te Mont-de-Marsan ging mee in de redenering van het fonds dat stelde dat gelijkaardige ondernemingen in de getroffen omgeving niet te kampen hadden met een inkomensverlies van dergelijke omvang.<sup>401</sup>

Tot slot was er nog de vordering van drie verenigingen die belangen van anderen behartigen, twee de belangen van oesterkwekers en één de belangen van alle ondernemingen die afhankelijk zijn van de zee. Hun vorderingen handelden over economisch verlies en beschadiging van hun imago en hoopten op een compensatie van 100 miljoen euro. Het IOPC Fonds verwierp hun claim om de reden dat deze niet binnen de vereiste tijdsperiode was ingesteld. De rechtbank van Rochefort-sur-Mer volgde de argumentatie van het fonds en verklaarde de vordering onontvankelijk.<sup>402</sup>

157. Uit deze uiteenzetting blijkt duidelijk dat de ingestelde claims vaak in bedrag verlaagd worden na een onafhankelijke waardeschatting. Het IOPC Fonds baseert zich niet louter en alleen op de beweringen van de eisers. Het fonds bekijkt de claims en voert een schatting van geleden schade en gemaakte kosten uit. Op basis van deze beoordeling wijst het fonds sommige ingestelde vorderingen af wegens ongegrond of wegens gebrek aan voldoende documentatie ter staving van de claim.

158. De behandeling van de olieramp met de Prestige heeft reeds heel wat tijd en geduld gevegd, maar een eindbeslissing is nog niet gevallen. De twee hoofdredenen voor de aanzienlijke duurtijd zijn enerzijds het probleem van informatie-asymmetrie en anderzijds de politieke invloed uitgeoefend op het proces. De informatie-asymmetrie handelt over de onzekerheid aangaande de oorzaak van de ramp, sommigen beweren dat natuurlijke oorzaken aan de basis lagen, anderen oordelen dat de slechte toestand van de tanker doorslaggevend was voor het in twee breken. Tal van verschillende gerechtelijke instanties waren noodzakelijk voor de afhandeling van alle schadeclaims in processen waar actoren hun bijdrage in de totstandkoming van de ramp betwisten en anderen een grotere genoegdoening hoopten te bekomen. Tot nu toe heeft het IOPC Fonds 113.920.000 euro betaald aan de Spaanse overheid, 523.243 euro aan eisers in Spanje, 5,6 miljoen euro aan Franse eisers en 328.448 euro aan de Portugese overheid. Op een volledige afsluiting van de zaak met de Prestige is het nog even wachten.

159. Europa bleef na afloop van de ramp met de Prestige gelukkig niet bij de pakken zitten. Binnen de EU ontwikkelden regelgevers een nieuw systeem waarbij de hulpverlening naar aanleiding van een grote ramp vlotter kan verlopen. Door middel van dit systeem wil men de middelen waarover de verschillende lidstaten beschikken in kaart brengen zodanig dat men deze efficiënter kan inzetten. Bovendien ontstonden op basis van dit nieuwe systeem uniforme actiecriteria en creëerde men een stappenplan over wat te doen ingeval van een

---

<sup>401</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 102-103.

<sup>402</sup> IOPC, *Annual report of 2008*, 103.

ramp. Regelgevers stellen alles in het werk om de hulpverlening bij een ramp zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.<sup>403</sup>

Naast dit nieuw systeem, stelde de Europese regelgever ook een nieuwe richtlijn op, namelijk de Richtlijn 2005/35/EG van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en de invoering van sancties, met inbegrip van strafrechtelijke sancties, voor verontreinigingsdelicten.<sup>404</sup> Ter aanvulling van deze richtlijn werd ook een kaderbesluit opgesteld.<sup>405</sup> De EU beoogde hiermee de strijd aan te gaan met verontreiniging afkomstig van schepen veroorzaakt door opzettelijk handelen of nalatigheid.<sup>406</sup>

---

<sup>403</sup> T. FAJARDO DEL CASTILLO, "La catastrophe du Prestige: quelques leçons pour la communauté européenne et l'OMI.", in R. CASADRO RAIGÓN (ed.), *L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Brussel, Bruylant, (455) 457.

<sup>404</sup> Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad nr. 2005/35/EG, 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en de invoering van sancties, met inbegrip van strafrechtelijke sancties, voor verontreinigingsdelicten, *Pb.L.* 30 september 2005, afl. 255, 11-21.

<sup>405</sup> Kaderbesluit van de Raad nr. 2005/667/JBZ, 12 juli 2005 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van verontreiniging vanaf schepen, *Pb.L.* 30 september 2005, afl. 255, 164-167.

<sup>406</sup> K. WEIS, "Het zeevervuilingsarrest: het Hof schept duidelijkheid over de strafbevoegdheden van de Europese Gemeenschap.", *T.Strafr.* 2008, nr. 4, (266) 267.



## Hoofdstuk 4 Pijnpunten van het huidige systeem

160. Wat de pijnpunten van het huidige systeem betreft, springen enkele algemene zaken in het oog. Daarnaast bestaan er ook specifieke pijnpunten die verbonden zijn aan een welbepaald verdrag. In dit deel zal een, niet-exhaustief, overzicht gegeven worden van zowel de algemene als de specifieke elementen die voor verbetering vatbaar zijn met het oog op optimalisatie van het huidige systeem.

### 4.1 Algemene pijnpunten

161. Het allergrootste pijnpunt dat in het oog springt betreft het feit dat regelgevers pas optreden wanneer het reeds te laat is. Grote rampen geven vaak aanleiding tot uitvaardiging van nieuwe regelgeving of aanpassing van de bestaande, echter handelen beleidsmakers wanneer het al te laat is.

Bovenop het feit dat regelgevers vaak te laat in actie komen, komt het feit dat vele landen wel toetreden tot internationale verdragen om olieverontreiniging tegen te gaan of beter te beheersen, maar vervolgens onvoldoende inspanningen leveren voor een effectieve toepassing ervan. Het is heel gemakkelijk om een stuk papier te ondertekenen, maar door een handtekening alleen boekt men geen vooruitgang. Naast de ondertekening moeten staten ook actief handelingen stellen met het oog op de implementatie van verdragen en de daadwerkelijke toepassing ervan. Het blijkt maar al te vaak dat de inspanningen die men onderneemt ter implementatie ontoereikend zijn. Er is een positieve houding nodig en een krachtig optreden. Een effectieve toepassing van verdragen omvat eigenlijk drie aspecten. Ten eerste hangt veel af van de tekst van het verdrag zelf. Deze moet duidelijk en eenvoudig zijn opgesteld om de toepassing ervan te verhogen. Ten tweede is het noodzakelijk om over een goed detectiesysteem te beschikken. Het moet mogelijk zijn inbreuken op wetgeving snel op te sporen en vast te stellen. Schepen moeten voor hun vertrek op zee een controle ondergaan om na te gaan of ze wel in overeenstemming zijn met de regelgeving. Bovendien moeten er ook controles plaatsvinden wanneer het schip zich reeds op zee bevindt. Een inspectie zal nagaan of het betrokken schip in orde is met alle opgelegde standaarden. Ten derde moet een staat een vastgestelde inbreuk ook effectief vervolgen. Scheepseigenaars zullen alleen respect tonen voor de regelgeving wanneer zich een dreiging op een sanctie boven het hoofd hangt. Hoge sancties en het effectief veroordelen tot deze sancties zal tot naleving van de regelgeving leiden.<sup>407</sup>

Het is één ding om een verdrag te ondertekenen, maar voor de daadwerkelijke toepassing ervan is een positieve houding en actief handelen van de staten vereist. Scheepseigenaars zullen proberen te ontsnappen aan de toepassing en lacunes pogen op te sporen. Staten moet zich hiervan bewust zijn en correct optreden.

---

<sup>407</sup> V. FRANK, *The European community and marine environmental protection in the international law of the sea*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 225-226; R. M. M'GONIGLE en M. W. ZACHER, *Pollution, politics, and international law: tankers at sea*, Berkeley, University of California Press, 1979, 327-336.

162. Ten tweede kan ik vaststellen dat het bestaande juridisch systeem coherentie mist. Er bestaat regelgeving op verschillende hiërarchische niveaus. Bovendien is het juridisch kader momenteel te beschouwen als een lappendeken van verschillende regels die elk een deelaspect van het grotere geheel regelen. De combinatie van deze twee problemen zorgt ervoor dat de regelgeving coherentie mist wat een uniforme handelswijze ten voordele van het mariene milieu niet ten goede komt.

163. Ten derde bestaat er duidelijk een gebrek aan een uniform systeem ter begroting van milieuschade. Momenteel compenseert men ecologische schade vaak op niet afdoende wijze aangezien men simpelweg niet over efficiënte methodes beschikt om schade aan milieubestanddelen te begroten. Men poogt hiervoor wel een compensatie te voorzien, maar deze is veelal ontoereikend. Juristen schatten het aangetaste milieu vaak te laag in waarde waardoor de geldelijke compensatie niet voldoende is om alle geleden schade te vergoeden.

Er zijn echter verschillende moeilijkheden die een argument vormen om begroting van milieuschade te mijden. Deze vormen ook de reden waarom dit type van schade lange tijd genegeerd is in internationale regelgeving.

Ten eerste is schade vaak onomkeerbaar. Ecologische schade is dikwijls niet vatbaar voor herstel, indien dit wel het geval is kan men echter niet voorspellen hoeveel tijd de natuur nodig heeft om zichzelf te herstellen. De mens kan een handje toesteken ter bevordering van de natuurlijke regeneratie maar voor sommige zaken staat de mens machteloos en zal de veroorzaakte schade onomkeerbaar zijn. De twijfel over al dan niet herstel, en hoelang deze zal duren, bemoeilijkt de begroting van de schade. Een voorbeeld ter verduidelijking. Vrijwilligers kunnen vogels besmeurt met olie wassen en spoelen. Na enige hersteltijd zullen de vogels zich terug als voorheen voelen. In sommige gevallen is de vogel echter zo hard getroffen dat men hem niet kan redden. In de meest extreme gevallen betreft het een uiterst zeldzame vogel die uitsterft. Hoe kan je de waarde van dit getroffen milieubestanddeel dan accuraat begroten?

Ten tweede kunnen onderzoekers de effecten van olieverontreiniging op lange termijn zeer moeilijk inschatten. Het is vooral het puur economische verlies dat men moeilijk kan begroten. Zo zijn er ondernemingen die primair getroffen worden door olieverontreiniging, zoals hoteluitbaters, vissers, schaaldierkwekers, toeristische attracties, ... maar ook de ondernemingen die in contractuele relatie staan met deze primaire slachtoffers ondervinden schade.<sup>408</sup> Vaak is het onmogelijk om de gevolgen op al de getroffen ondernemingen, zowel primair als indirect, correct te begroten.

Ten derde kan het getroffen gebied eertijds al verontreinigd geweest zijn. In dit geval hebben we dus een gebied dat voor een tweede of meerdere maal getroffen wordt door een ramp. De gevolgen zullen harder spelen en fauna en flora zal zich niet meer zo goed kunnen verzetten tegen dergelijke verontreiniging.

Ten slotte speelt ook het gebrek aan objectiviteit een grote rol. In het recht poogt men zoveel als mogelijk het subjectieve achterwege te laten. Bij het begroten van de waarde van

---

<sup>408</sup> R. SLABBINCK, *Ecologische schade in internationaal perspectief: hinkstapspringen naar het ideaal van integrale dekking.*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid Ugent, 2002-2003, 13-14.

milieu-bestanddelen zal dit een uiterst moeilijke opgave worden. De waardeschatting zal altijd een subjectieve invulling krijgen.<sup>409</sup>

In de bestaande wetgeving beperken regelgevers milieuschade vaak tot redelijke herstelmaatregelen. Herstel van ecologische schade streeft men alleen na wanneer dit technisch mogelijk en financieel haalbaar is. Dit is natuurlijk te beargumenteren. Het grote nadeel bestaat erin dat een beschrijving van wat men als redelijk moet beschouwen vaak ontbreekt. Als gevolg hiervan zit er weinig consistentie in de toepassing van deze regels en pogen degene die aansprakelijk zijn hiervan te ontsnappen.

164. Ten vierde bestaat er een pijnpunt met betrekking tot de verplichting een financiële zekerheid af te sluiten in hoofde van de scheepseigenaar. In verschillende internationale regelgevingen stelt men een verzekering voor zeegaande vaartuigen verplicht. We zien deze verplichting in het CLC, HNS, Bunkerverdrag, ... De grote vraag die hierbij rijst is of de verschillende verdragen wel eenzelfde kwaliteitsgraad nastreven. Vanuit het IMO ontstond het idee om uniforme wetgeving uit te vaardigen met het oog op het bekomen van geharmoniseerde maritieme verzekeringen. Momenteel heeft elk verdrag een eigen opvatting over een maritieme verzekering, waarbij men de opgenomen aansprakelijkheidsgrenzen in verband brengt met het financiële draagvermogen waarover de verzekeringsonderneming beschikt. Kort gezegd, de maximale aansprakelijkheid die de scheepseigenaar vreest in geval van een incident is eigenlijk niets anders dan het bedrag dat de verzekeringsonderneming wil en kan verzekeren.<sup>410</sup> Het is momenteel wachten op het moment dat het IMO erin slaagt om een internationaal verdrag ter harmonisatie van de zeeverzekeringen te ontwikkelen.

Een zeeverzekering is absoluut noodzakelijk voor internationale transacties om de reden dat het internationaal zeetransport gepaard gaat met aanzienlijke risico's. Door middel van een verzekering dekt men het vaartuig, de goederen die hierin vervoerd worden en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar tegen deze risico's. Belangrijk is wel om deze verschillende soorten goed van elkaar te onderscheiden. Verzekeringsmaatschappijen staan soms weigerachtig tegenover het verzekeren van aansprakelijkheid. Vooral een verzekering voor milieuschade bieden verzekeringsmaatschappijen niet vaak aan. Reden hiervoor is dat het te moeilijk is om een premie te berekenen omwille van twijfel omtrent het risico en de omvang van mogelijke schade. Het zijn vooral de P&I clubs die een voorname rol spelen. Deze clubs spelen duidelijk in op de vereisten van het CLC, zodanig dat er voldoende zekerheid bestaat dat aan de opgelegde vereisten is voldaan. Het grote nadeel van deze clubs is dat ze enkel de goede scheepseigenaars aantrekken. Als een scheepseigenaar al meerdere malen in de problemen zat waardoor hij aansprakelijkheidsvergoedingen moest betalen, zal een P&I club zijn lidmaatschap weigeren of zijn bestaande lidmaatschap komen te vervallen. Daarenboven komt het probleem dat vele P&I clubs niet bereid zijn financiële

---

<sup>409</sup> G. GAUCI, *Oil pollution at sea. Civil liability and compensation for damage.*, Chichester, John Wiley & Sons Ltd., 1997, 126-127.

<sup>410</sup> M. A. HUYBRECHTS, "Is er noodzaak aan een internationale overeenkomst inzake maritieme verzekeringen?", in C. VAN SCHOU BROECK, W. DEVROE, K. GEENS en J. STUYCK (eds.), *Over grenzen. Liber amicorum Herman Cousy.*, Antwerpen, Intersentia, 2011, (137) 145-146.

zekerheid te verstrekken voor scheepseigenaars die aansprakelijkheid vrezen onder het Amerikaanse OPA. De P&I clubs verwerpen het OPA omwille van politieke en commerciële redenen. Politiek, uit vrees dat zich nog andere nationale systemen zouden ontwikkelen waardoor de geloofwaardigheid van het internationale systeem onderuit wordt gehaald. Commercieel daar de clubs niet bereid zijn in gerechtelijke procedures tegen hun leden op te treden en als partij gedagvaard te worden. Hier bovenop komt de onmogelijkheid om contractuele voorwaarden, beperkingen, ... vast te leggen. De financiële waarborgsteller kan onder het OPA zeer gemakkelijk geconfronteerd worden met een aansprakelijkheidsbedrag dat de limiet van de zekerheid overschrijdt. Het OPA biedt de mogelijkheid om de limiet van aansprakelijkheid veel gemakkelijker te breken dan onder enig andere internationale regelgeving.<sup>411</sup>

Wetgevers stelden een verzekering voor zeetransport in verscheidene verdragen verplicht, vaak als reactie op een ramp die zich had voorgedaan. Het grote probleem is echter dat de verzekeringsmaatschappijen niet zo snel reageren als de wetgevers. De wetgever heeft milieuschade reeds opgenomen als element dat voor verzekering in aanmerking komt. Het is echter niet omdat de wetgever dit zo wilt, dat verzekeringsondernemingen onmiddellijk volgen. Deze ondernemingen moeten eerst bereid zijn om hiervoor een dekking te geven. Nochtans zou een strikt systeem van aansprakelijkheid in combinatie met een verplichte financiële zekerheid met rechtstreekse vordering tegen de financiële zekerheidsgever een uiterst geschikte manier zijn om het mariene milieu te beschermen. CLC, HNS, Bunkerverdrag, ... zorgden al voor een strikte aansprakelijkheid en verplichte financiële zekerheid. Nu ontbreekt enkel nog de mogelijkheid om een rechtstreekse vordering in te stellen tegen de financiële zekerheidsverstrekker.<sup>412</sup>

165. Ten vijfde is de scheepseigenaar onder het internationaal stelsel verplicht om een beperkingsfonds op te richten. Dergelijk fonds is onder andere verplicht onder het CLC, LLMC en het nog niet inwerking getreden HNS en beoogt een compensatie toe te kennen voor gemaakte kosten naar aanleiding van verontreiniging. De vraag die hierbij rijst is wat de gevolgen zijn indien de eigenaar een fonds vormt onder een verkeerd internationaal verdrag?

Het hof van beroep te Gent<sup>413</sup> heeft reeds uitspraak gedaan over dit probleem. Het hof oordeelde dat een nutteloos gevormd fonds, niet verder mag blijven bestaan. Een nutteloos fonds is een fonds dat is gevormd op basis van een verdrag dat niet van toepassing is op de feiten. Wanneer men een fonds nutteloos acht, moeten de gelden of de garantie aan de eigenaar terug worden gegeven. Volgens de redenering van het hof spelen hier drie argumenten. Ten eerste doet dergelijk fonds afbreuk aan de waarborgfunctie van het beperkingsfonds, waardoor men het wettelijke doel van dergelijk beperkingsfonds, zoals

---

<sup>411</sup> Z. O. ÖZÇAYIR, *Liability for oil pollution and collisions*, Londen, LLP Reference Publishing, 1998, 286-287.

<sup>412</sup> I. ROKAS, "Issues in environmental pollution liability and insurance.", in C. VAN SCHOUWBROECK, W. DEVROE, K. GEENS en J. STUYCK (eds.), *Over grenzen. Liber amicorum Herman Cousy*, Antwerpen, Intersentia, 2011, (249) 250-253.

<sup>413</sup> HvB Gent 8 februari 2016, 2012/AR/3019, Sapphire Shipping SA/ Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Vlaamse Gewest, Dredging International NV, P.B. vereffenaar beperkingsfonds ms Sapphire, C. Bulk NV, Compagnie belge d'Affretements NV, Dartline NV, LTD Dart 9, Terminalco NV en Belgische Staat, *TBH* 2016, afl. 6, 582-589.

voorgegesteld in verdragen, miskent. Ten tweede verlaagt het de efficiëntie van overheidsmiddelen wat nadelig is voor de proces-economie. Zomaar een fonds oprichten zonder te weten of de oprichter het daadwerkelijk zal gebruiken, is allesbehalve efficiënt te noemen. Ten slotte zou de verwerende partij kunnen argumenteren dat benadeelden hebben berust in de oprichting van een beperkingsfonds onder het foute verdrag. Bijgevolg zou men in het verweer kunnen opwerpen dat ze de toepassing van het 'foute' verdrag aanvaarden.

Niet iedereen volgt deze redenering van het hof te Gent. Volgens deze anderen kunnen de eisers in de zaak hun vordering gewoon instellen bij het fonds opgericht onder het verdrag dat wel toepasselijk is. Ze kunnen met andere woorden het fout gevormde fonds negeren en hun vordering toch instellen. Deze claim zal op zijn beurt de scheepseigenaar stimuleren om een correct fonds te vormen wat als waarborg zal functioneren. Men doet dus geen afbreuk aan de waarborgfunctie. Ten tweede klopt het argument van de proces-economie ook niet. Wanneer de eisende partij hun vordering gewoon zou instellen bij het juiste fonds zullen er minder procedures nodig zijn dan wanneer men eerst de strijd aangaat met het foute fonds. De procedures tot nietigverklaring van het nutteloze fonds zullen veel middelen vergen. Wanneer men dit fonds gewoon negeert, zal dit proceseconomisch efficiënter zijn.<sup>414</sup>

166. Ten zesde stellen sommige critici de bestaande aansprakelijkheidslimieten op de proef. Is het wel nodig dat wetgevers limieten stellen? Blijven slachtoffers niet al te vaak in de kou staan wegens ontoereikende compensaties? De financiële limitatie die regelgevers stellen op een schadevergoeding ten gevolge van schade door olieverontreiniging leidt tot gebrek aan adequate vergoedingen voor slachtoffers. Het Amerikaanse systeem toont ons duidelijk dat het ook anders kan. Men hanteert een ruimer schadebegrip naar aanleiding van verontreiniging dan wat we kennen in het internationaal regime. Bovendien kennen zij grotere vergoedingen toe aan de slachtoffers. In geval van beperkte gehoudenheid zullen personen waarop een aansprakelijkheidsrisico rust minder geneigd zijn aandacht te besteden en voorzichtigheid aan de dag te leggen. Het heeft immers een nadelige invloed op de stimulansen die door aansprakelijkheid spelen om verontreiniging te voorkomen. Men vreest slechts een beperkte aansprakelijkheid waarbij de maximaal te betalen vergoedingen reeds op voorhand geweten zijn. De invoer van een onbeperkte aansprakelijkheid waarbij men geen plafond meer stelt, zou hier een oplossing kunnen bieden.

Echter bestaan er ook kritieken met betrekking tot een onbeperkte aansprakelijkheid. Nadeel van onbeperkte aansprakelijkheid is dat deze niet langer voor verzekering in aanmerking komt. Geen enkele verzekeringsmaatschappij zal bereid zijn een verzekering te verlenen waarbij de omvang van de schade en het risico onbeperkt zijn. Bovendien zou de invoer van onbeperkte aansprakelijkheid een stijging van de olieprijs tot gevolg hebben. De actoren betrokken in de olie-industrie riskeren zeer hoge schadevergoedingen te betalen indien er iets fout loopt gedurende het transport.

---

<sup>414</sup> HvB Gent 8 februari 2016, 2012/AR/3019, Sapphire Shipping SA/ Autonom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Vlaamse Gewest, Dredging International NV, P.B. vereffenaar beperkingsfonds ms Sapphire, C. Bulk NV, Compagnie belge d'Affretements NV, Dartline NV, LTD Dart 9, Terminalco NV en Belgische Staat, *TBH* 2016, afl. 6, (582) 589-591, noot F. STEVENS, "Lot van een 'verkeerd' beperkingsfonds;"

Dit risico en deze kost wil men natuurlijk niet alleen dragen. Olietransporteurs zullen het verhoogde risico doorrekenen aan hun cliënteel.

Deze kritiek kan men echter simpel weerleggen. Het aantal incidenten van olieverontreiniging weegt niet op tegen de hoeveelheid olie die jaarlijks langs zee wordt vervoerd. De impact van onbeperkte aansprakelijkheid zal zich wiskundig uiten in een stijging van 0,005 dollar (= 0,0047 euro)<sup>415</sup> per ton olie die men over zee vervoert. Dit is dus te verwaarlozen. Het economische effect van onbeperkte gehoudenheid op de prijs van olie is dus geen noemenswaardig argument.

Een andere kritiek heeft betrekking op de vrees dat kleine ondernemingen niet langer kunnen overleven in de olie-industrie en omwille van het grote risico geleidelijk aan zullen verdwijnen. Kleine ondernemingen zullen financieel het risico op onbeperkte aansprakelijkheid niet kunnen dragen aangezien ze te weinig activiteiten hebben. Grote ondernemingen in deze sector zullen deze confrontatie veel minder voelen. De vraag rijst echter of dit gevolg echt zo problematisch is als men voorstelt. Kleinere ondernemingen zullen financieel minder solvabel zijn waardoor ze een preventieniveau hanteren dat onder het optimale niveau ligt. Wanneer de preventie lager ligt, verhoogt het risico op een incident. We kunnen stellen dat deze kleinere ondernemingen een vicieuze cirkel in standhouden. Bovendien zullen de kleinere ondernemingen een verzekering afsluiten die het bedrag van hun activa dekt. Dit bedrag zal automatisch lager liggen dan bij een onderneming die groter is. Dit lage bedrag heeft tot gevolg dat slachtoffers van een ramp geen volledige schadeloosstelling kunnen bekomen. De schadevergoeding die de verzekering van de onderneming betaald zal niet de totale schade van de verontreiniging kunnen dekken. Bijgevolg zal de maatschappij de resterende schade moeten dragen. Bij grote ondernemingen ligt het verzekerde bedrag hoger en zal de schadeloosstelling meestal wel een volledige dekking bieden aan slachtoffers van verontreiniging. Een onbeperkte aansprakelijkheid zal met andere woorden een positief effect hebben op de maatschappij. Belangrijk om te vermelden is dat deze redenering alleen standhoudt wanneer effectief sprake is van een solvabele onderneming. Wanneer er geen zekerheid is op solvabiliteit heft een onbeperkte aansprakelijkheid de nadelen van een beperkte aansprakelijkheid niet op.<sup>416</sup>

## 4.2 Specifieke pijnpunten voor het CLC en Fondsverdrag

167. Na een bespreking van enkele algemene pijnpunten met betrekking tot het internationale aansprakelijkheidsregime en vergoedingen voor olieverontreiniging op zee, volgt een overzicht van lacunes specifiek voor het CLC en Fondsverdrag. Ik kies alleen voor deze verdragen omdat ze internationaal de twee voornaamste wetten vormen op vlak van olieverontreiniging.

---

<sup>415</sup> Overeenkomstig de wisselkoers van toepassing op 10 maart 2017.

<sup>416</sup> M. FAURE, Y. D. TIEBLEY en H. WANG, "Responsabilité civile et réparation des pollutions marines - Leçons à tirer des déversements provenant des plateformes pétrolières.", *Amén.* 2011, vol. 2, (88) 97-103.

168. Vooreerst valt direct op dat het CLC en Fondsverdrag een regeling missen voor vergoeding van milieuschade in de strikte zin van het woord. Schade aan het mariene milieu zelf komt niet voor vergoeding in aanmerking onder deze verdragen. Het mariene milieu echter is zeer belangrijk en met het oog op het herstel van de veroorzaakte schade is een adequate compensatie onontbeerlijk. Het IMO moet deze verdragen aanpassen zodanig dat het duidelijk is voor de bevoegde nationale rechters hoe ze de waarde van het mariene milieu moeten begroten opdat ze een correcte vergoeding kunnen toekennen. Hierbij zou men een voorbeeld kunnen nemen aan de Amerikaanse oplossing zoals uitgewerkt in het OPA en de theoretische monetaire waarderingmethoden.

Bij het opnemen van een compensatieregeling ten voordele van het mariene milieu in het CLC is het belangrijk dat een aantal elementen duidelijk geregeld zijn. Zo moeten regelgevers een uniforme omschrijving opnemen van het begrip "milieuschade". Het is onwenselijk en onwerkbaar dat elke aantasting van het mariene milieu tot aansprakelijkheid leidt. Het zou goed zijn enkele minimumdrempels op te nemen. Momenteel ontbreken dergelijke drempels waardoor het aan de nationale rechters of wetgevers toekomt om een invulling te geven. Als gevolg hiervan is uniformiteit ver te zoeken. Verschillende staten zullen een verschillende invulling aan dit begrip geven. Harmonisatie is wenselijk. De personen die compensatie kunnen vorderen voor ecologische schade moeten ook duidelijk opgesomd zijn, alsook de wijze waarop ze deze vordering moeten uitoefenen. Momenteel bepaalt nationale wetgeving wie bevoegd is compensatie te vorderen voor schade aan het milieu. Dit is echter niet wenselijk vermits dit tot verschillende resultaten zal leiden. Ook moet men regels opnemen die een waardering van het mariene milieu vergemakkelijken. Tot slot moet het IMO de verwijzing naar redelijke maatregelen schrappen. Het begrip "redelijk" zorgt voor verschillende interpretaties en leidt tot een te voorzichtige houding bij de bevoegde rechters waardoor zeer lage vergoedingen voor ecologische schade het resultaat zijn.<sup>417</sup>

169. Ten tweede moeten regelgevers in het kader van olie eens nadenken over de positie van olieproducenten. Men kan opteren voor de beperking van hun aansprakelijkheid in concrete gevallen of de vorming van een fonds. Mijns inziens gaat de voorkeur uit naar deze tweede optie waarbij zowel de slachtoffers van olieverontreiniging als de olieproducenten baat hebben. Onder de bestaande regelgeving zijn olieproducenten niet primair aansprakelijk voor de veroorzaakte schade. Dit gebeurt wel onder het systeem dat is opgenomen in het OPA. Hier rust een strikte aansprakelijkheid onder andere op de eigenaar van de olie die gebruik maakt van een transport, dit is dus in de meeste gevallen de olieproducent. Omdat olieproducenten onder het bestaande internationale regime geen aansprakelijkheid vrezen, laten ze volgens critici na een schip in te zetten dat voldoet aan de kwaliteitsvereisten. Voor hen is het goedkoper om een schip te gebruiken waarbij niet aan alle standaarden is voldaan. Dit is echter niet waar. Het klopt dat oliemaatschappijen afstand hebben gedaan van hun eigen schepen om hun aansprakelijkheidsrisico te verminderen. Ze doen nu veelal beroep op andere schepen die niet onder hun eigendom vallen, maar nemen het wel nauw met de veiligheid en het wetgevende regime. Olieproducenten zullen tankers

---

<sup>417</sup> V. REBEYROL, "The Erika case: an incitement to rewrite the CLC.", *EEELR* 2013, (33) 40-42.

kiezen die wel aan alle veiligheidsvoorwaarden voldoen en voeren, bovenop de reeds uitgevoerde controles door classificatiemaatschappijen, zelf ook inspecties uit. Oliemaatschappijen willen hun naam uit de pers houden en niet gelinkt worden aan een olieramp. Naar aanleiding van het incident met de Erika maakte het Europese Hof van Justitie het echter mogelijk om olieproducenten aansprakelijk te houden op basis van de afvalstoffenrichtlijn. Als producent van het product dat tot afval leidt rust op hen een risico. Deze toepassing staat echter alleen open voor lidstaten van de EU, deze zijn verplicht het beoogde resultaat opgelegd in de richtlijn te bereiken. Wanneer het IMO het CLC zou aanpassen zodat het verdrag in een fondsvorming in hoofde van olieproducenten voorziet, zou dit meer inzicht creëren over het bedrag waarvoor olieproducenten moeten instaan. Bovendien zou dit voor de slachtoffers een grote vooruitgang betekenen, zo is duidelijk welke partij verantwoordelijk is voor de schade en het bedrag waarvoor zij instaan.<sup>418</sup>

170. Naast deze twee grote pijnpunten, zijn er ook nog enkele kleinere lacunes die onze aandacht verdienen.

Zo is er een gebrek aan een duidelijke omschrijving van het begrip “economisch verlies” en het begrip “morele schade”. Uit de praktijk is gebleken dat deze begrippen een belangrijke functie spelen. Het is belangrijk om een uniforme invulling te geven aan deze begrippen aangezien ze een grote rol spelen bij het bepalen van het bedrag van de schadevergoeding. Wanneer men morele schade en economisch verlies ruim omschrijft, zal de hieraan gekoppelde schadevergoeding groter uitvallen dan wanneer men deze begrippen restrictief invult. Er hangt dus veel af van de begripsomschrijving.

Een ander nadeel verbonden aan het CLC is dat nog al te veel zaken buiten het toepassingsgebied vallen. Het CLC en Fondsverdrag hanteren een strikt toepassingsgebied. Als gevolg hiervan vallen veel zaken buiten de verdragen, denk maar aan niet-persistente olie, schade geleden in een gebied dat buiten de territoriale toepassing van het CLC valt of in een gebied van een land dat geen partij is bij het CLC, de situatie waar olie in zee lekte en vervolgens brand vat, bepaalde types van schepen,... Uit deze opsomming blijkt duidelijk dat in veel situaties het CLC geen toepassing vindt. Ook zorgt de begripsomschrijving van “schade” voor uitsluiting uit het toepassingsgebied van deze verdragen.. Het komt jammer genoeg voor dat de veroorzaakte schade niet onder deze omschrijving valt. In dat geval maken slachtoffers geen kans op schadevergoeding of herstel. Benadeelden blijven met andere woorden in de kou staan, tenzij nationale wetgeving wel in een vergoedingssysteem voor deze groep van benadeelden voorziet. Momenteel hangt nog te veel af van nationale regelgeving en dat is nadelig voor personen die schade hebben geleden ten gevolge van olieverontreiniging.

De VSA zijn geen lid bij het CLC en Fondsverdrag. Dit is een spijtige zaak. Ondanks de pogingen om de VSA aan te trekken om toch toe te treden, botste men steeds op een neen vanuit het Amerikaanse kamp. De reikwijdte van deze verdragen moet vergroten wil men de

---

<sup>418</sup> M. BOON, “Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?”, *TVR* 2008, afl. 5, (155) 163-164; V. REBEYROL, “The Erika case: an incitement to rewrite the CLC.”, *EEELR* 2013, (33) 39.



VSA zo ver krijgen wel toe te treden. Aan het territorium van de VSA grenst zeer veel zee en bovendien importeren VSA jaarlijks meer dan 400 miljoen ton olie. Dit transport zou veel efficiënter kunnen verlopen onder internationale samenwerking. Spijtig genoeg zijn de VSA momenteel niet bereid om het risico voor het milieu, dat gepaard gaat met het vervoer van olie, te delen op internationaal niveau. Ze houden momenteel alleen rekening met vervuiling die hen kan raken. Ze vergeten echter dat internationale samenwerking veel efficiënter is in de strijd tegen olieverontreiniging en het voorkomen hiervan. Hopelijk kunnen de banden tussen de VSA en het globale beleid versterkt worden zodanig dat in de toekomst misschien een toetreding van de VSA in het vooruitzicht ligt. Beide partijen moeten naar elkaar toe groeien. Niet alleen VSA hebben voordeel bij wereldwijde samenwerking, maar ook de internationale regelgevers kunnen iets leren van het Amerikaanse systeem. In VSA slaagt men er veel beter in om de doelstelling van *restitutio in integrum* te behalen. Onder het bestaande internationale regime staat men nog ver af van een volledige compensatie en herstel van de veroorzaakte schade.

## Hoofdstuk 5 Toekomstvisie

171. Voorkomen is beter dan genezen, toch vormen aansprakelijkheidsregels het grote voorwerp van internationale regels. Ook binnen het juridisch kader op niveau van de EU en op nationaal vlak komt dit duidelijk tot uiting. Het hoeft geen uitgebreid betoog om te weten dat voorkomen van verontreiniging belangrijker is dan het herstellen ervan. Men zou op deze wijze veel problemen kunnen voorkomen. Desondanks speelt het juridisch kader hier te weinig op in en behandelen ze voornamelijk de situatie wanneer het kwaad reeds is geschied.

172. De toekomst zal moeten uitwijzen hoe men zal omgaan met milieuschade. Momenteel schatten rechters het milieu te laag naar waarde en kent men een ontoereikende vergoeding toe wat het mariene milieu absoluut niet ten goede komt. Het is wel duidelijk dat wat ecologische schade betreft en de compensatie hiervan, samenwerking cruciaal zal zijn. Juristen, economen en biologen zullen noodgedwongen de handen in elkaar moeten slaan. Er is een interdisciplinaire aanpak vereist die zich focust op vier onontbeerlijke stappen om tot een adequate compensatie voor schade aan het mariene milieu te komen. Eerst en vooral moet men de juiste oorzaak van de schade vaststellen, vervolgens moet men de schade aan het milieu zo goed mogelijk proberen te identificeren, daarna moet men nagaan of er risico op toekomstige schade bestaat en een schatting maken van de omvang hiervan, om ter afsluiting te eindigen met het becijferen van de volledige milieuschade.

173. Het is duidelijk dat het bekomen van een adequate compensatie voor milieuschade een struikelblok vormt in de bestaande regelgeving. Vooral het vinden van een oplossing binnen het klassieke aansprakelijkheidsregime lijkt onmogelijk te zijn. De vraag is hoe men dit in de toekomst kan oplossen. Mijns inziens staan twee mogelijkheden open.

Eenzijds kunnen beleidsmakers ervoor kiezen om de bestaande hindernissen in het klassieke aansprakelijkheidsrecht uit de weg te ruimen. Hiervoor is een grondige aanpassing van het bestaande wetgevend kader vereist. Wetgevers zouden milieuorganisaties een recht kunnen verschaffen om vergoeding te vorderen voor schade aan het milieu zelf. Zo kent het probleem van gebrek aan persoonlijke schade en gebrek aan belang een oplossing. Daarenboven moet men met betrekking tot milieuschade het bewijs van een fout verlaten en overstappen op een objectieve aansprakelijkheid. Alsook moet een vergemakkelijking van het bewijs tussen de oorzaak van de schade en de aantasting van het milieu doorgevoerd worden. Ten slotte is ook een duidelijke omschrijving nodig van wat we onder beschadigde milieubestanddelen moeten verstaan. Naast deze grondige wijzingen, die hun oorsprong vinden in de originele eigenschappen van het aansprakelijkheidsregime, is het ook nodig dat wetgevers een garantie inbouwen opdat de betaalde schadevergoedingen effectief in het voordeel van het milieu gebruikt worden. Schadevergoedingen moeten tenslotte aan het slachtoffer toekomen.<sup>419</sup>

---

<sup>419</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen.*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 464 + 492.

Anderzijds bestaat ook de optie tot oprichting van gemeenschappelijke compensatiesystemen. We moeten deze beschouwen als financiële mechanismen die hun basis vinden in belastingen en bijdragen en waarbij men het principe van gedeelde verantwoordelijkheid handhaaft. Het zijn met andere woorden fondsen waarin altijd geld beschikbaar is, wat tot snellere afhandeling van incidenten en hogere schadevergoedingen leidt.<sup>420</sup>

Naar mijn mening kan men best opteren voor milieufondsen die elk een specifiek fenomeen viseren dat aan de oorzaak ligt van milieuschade. Er ontstaan zo verscheidene, naast elkaar bestaande, fondsen die elk een andere schadeoorzaak voor hun rekening nemen. Een globaal fonds voor alle mogelijke schade aan het milieu is in dit stadium te ver gegrepen. Deze mening van verschillende fondsen is ingegeven door het feit dat meer wetenschappelijke kennis voor handen is over schadeveroorzakende feiten, dan de kennis die men heeft over het milieu en zijn bestanddelen. Personen die beroep willen doen op een fonds moeten wel de oorzaak van de schade kunnen aantonen. Men moeten weten welk fonds beschikbaar is. Hier speelt het nadeel verbonden aan de keuze voor fondsen per oorzaak. Vaak kent schade aan het milieu meerdere oorzaken of kan de oorzaak niet aangetoond worden. Vanuit dit opzicht is het ideale eindresultaat een gemeenschappelijk compensatiefonds per ecosysteem voor de milieubestanddelen die daarin aanwezig zijn.

Het voordeel van deze optie is dat geen grondige wijziging van het klassieke aansprakelijkheidsrecht nodig is. Echter zijn er ook enkele vragen bij de oprichting van een gemeenschappelijk compensatiefonds. Wie kan een beroep doen op dit fonds, hoe groot zal de vergoeding zijn en voor welke doeleinden mag men deze vergoeding gebruiken?

Wat betreft de vorderingsbevoegdheid moet deze mogelijkheid zeker openstaan voor de overheid. De overheid heeft immers als taak het algemeen belang te beschermen en milieuschade vormt duidelijk een aantasting van het algemeen belang. Daarenboven moeten de beleidsmakers ook een vorderingsmogelijkheid geven aan particulieren. Bescherming van het milieu mag geen louter publiekrechtelijke aangelegenheid worden aangezien dan te veel afhangt van het politieke beleid en goodwill van politici. Vooral milieugroeperingen zullen de belangrijke taak hebben de natuur te beschermen en vorderingen in te stellen in geval van aantasting van de natuur.

Met betrekking tot de omvang van de uit te keren schadevergoedingen behelst deze idealiter de totale waarde van de aangetaste milieubestanddelen, maar dit is momenteel slechts een streefdoel. Wegens gebrek aan voldoende kennis is een correcte begroting van milieubestanddelen nog niet mogelijk. Er bestaan reeds begrotingstechnieken, vooral in VSA, maar internationaal kennen ze niet veel aanhang. Men kan in afwachting van een oplossing voor het begrotingsprobleem een forfaitair systeem uitwerken.

De gemakkelijkste vraag is wat men met deze vergoedingen mag doen. Het is duidelijk dat men door middel van deze schadevergoedingen een effectief herstel van het milieu beoogt. Het geld moet aan de natuur toekomen. Wanneer herstel niet mogelijk is, wat reeds uit de praktijk is gebleken, kan men ook investeren in onderzoek. Door onderzoek vergaart men meer kennis over het milieu en zijn werking, wordt een betere behandeling van ecologische

---

<sup>420</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 464-465.

schade mogelijk en ontstaat de mogelijkheid om dergelijke schade in de toekomst te voorkomen.<sup>421</sup>

174. De weg is echter nog lang. In de toekomst zal men de technieken om een monetaire waarde toe te kennen aan milieubestanddelen hopelijk verder ontwikkelen en optimaliseren. Deze ontwikkeling in combinatie met een groeiende verzekeringsmarkt zullen een positieve invloed hebben op het herstel van milieuschade. De praktijk heeft al tot enkele aanpassingen aan het aansprakelijkheidsregime geleid in het voordeel van het milieu. Het is echter duidelijk dat regelgevers binnen de EU en het internationale regime niet zo ver willen gaan als het systeem uit de VSA. De vraag is of ze dit wel zouden moeten doen. Momenteel staat de deur op een kier. Regelgevers moeten in de toekomst beslissen wat ze gaan doen, de deur volledig openzetten of ze toedoen. Mijn inziens is de eerste optie de enige

175. Wat de toekomst zal brengen kan niemand voorspellen. We kunnen alleen maar hopen dat het aantal olieverontreinigingen op zee afneemt. Het wetgevend kader is reeds goed uitgebouwd om dit te verwezenlijken. Er werden verscheidene verplichtingen opgelegd met betrekking tot de opleiding en kennis van crew, technische vereisten van een tanker, aanwezigheid van noodplannen, internationale samenwerking, ... Echter liggen er maar al te vaak menselijke fouten aan de oorzaak van een incident op zee. Dergelijke fouten zijn onmogelijk om door middel van wetgeving uit te sluiten. Het enige wat mogelijk is om zodanig hoge straffen en boetes vast te leggen zodat mensen meer aandacht zullen besteden aan hun werk op, rond en aan een tanker. Daarenboven zou men ook de aandacht aan het mariene milieu kunnen verhogen waardoor de mens zich bewuster wordt van de impact van dergelijke olieverontreiniging.

Het bestaande juridisch regime heeft zijn ideale compositie nog niet bereikt. Er zijn nog verschillende elementen die voor verbetering vatbaar zijn. Deze pijnpunten werden gedetailleerd uiteengezet in hoofdstuk vier van deze masterproef. De eindfase van onze regelgeving is nog niet bereikt.

---

<sup>421</sup> A. CARETTE, *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanddelen.*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 492-496.

## Besluit

176. Het aansprakelijkheidsregime bij accidentele olieverontreiniging kent, in vergelijking met andere rechtstakken, een relatief korte geschiedenis. Toch hebben beleidsmakers in de loop der jaren reeds verscheidene aanpassingen doorgevoerd om tot een ideaal systeem te komen. Tijdens de bespreking van dit regime vormde de compensatie van veroorzaakte schade de leidraad, met een specifieke nadruk op schade aan het milieu.

177. Wat het internationale regime betreft zijn het CLC en Fondsverdrag de hoofdspelers in geval van olieverontreiniging. De verdragen omvatten een compensatiesysteem bestaande uit twee lagen. De eerste laag omhelst een compensatie te betalen door de scheepseigenaar en kent een maximum op basis van de bruto-tonnage van de betrokken tanker. In realiteit draagt de verzekeraar van de scheepseigenaar deze compensatie, veelal een P&I club. De tweede laag omvat een compensatie door het IOPC Fonds. Dit fonds treedt in werking indien op basis van het CLC niemand aansprakelijk kan worden gesteld, de aansprakelijke persoon financieel insolvabel is of de toegekende compensatie van het CLC ontoereikend is om alle veroorzaakte schade te dekken. Het IOPC Fonds staat in tot een maximum van 203 miljoen SDR, waaronder de door de eerste laag betaalde compensaties zijn inbegrepen.

Het CLC en Fondsverdrag kennen heel wat toepassing in de praktijk omwille van het aantal verdragspartijen. Bovenop dit regime bestaat de mogelijkheid voor staten om een derde laag van compensatie te ontwikkelen. Staten kunnen toe treden tot het optioneel protocol bij het Fondsverdrag ter oprichting van een supplementair fonds. De toetreding staat open voor staten die reeds partij zijn bij het Fondsverdrag. Tot nu toe beschikken 31 landen over een supplementair fonds. Dit fonds treedt dan op wanneer de bedragen toegekend onder het CLC en Fondsverdrag ontoereikend blijken. Het totaal bedrag van compensatie ligt op basis van het optioneel protocol op 750 miljoen SDR, hierin zitten de compensaties uit de eerste en tweede laag inbegrepen.

Aanvankelijk kende het internationaal aansprakelijkheidsregime geen compensatie toe voor schade aan het milieu. Pas door de verruiming van het schadebegrip van het CLC en Fondsverdrag in 1992 komt milieuschade ook voor compensatie in aanmerking, weliswaar onder een beperking. De aansprakelijke scheepseigenaar of het IOPC Fonds staat enkel in voor de kosten van redelijke maatregelen gemaakt of in de toekomst te stellen ter herstel van het aangetaste milieu. De compensatie voor het milieu houdt geen enkel verband met de waarde van de aangetaste milieubestanddelen, maar is eigenlijk niets meer dan een vergoeding voor de gemaakte herstelmaatregelen of deze die men in de toekomst nog gaat ondernemen. De uitgesproken mening van de Algemene Vergadering van het IOPC Fonds vormt de basis voor deze beperking. Een abstracte monetaire waardering van het milieu is uit den boze en verhindert een compensatie die de volle waarde van het milieu omhelst.

178. Naast het internationaal regime werkten regelgevers binnen de EU ook een aansprakelijkheidssysteem uit voor accidentele olieverontreiniging. In de eerste plaats hanteert men het internationale regime binnen de EU. Wanneer dit systeem geen toepassing

kan vinden, grijpt men terug naar de milieuschaderichtlijn en ten gevolge van de rechtspraak naar aanleiding van de olieramp met de Erika ook naar de afvalstoffenrichtlijn. Op basis van deze laatste richtlijn is het mogelijk de olieproducent aansprakelijk te houden voor de veroorzaakte schade aangezien olie vermengd met zand en andere sedimenten te beschouwen is als afval. De Erika-rechtspraak vormt een breuk met het internationale aansprakelijkheidsregime.

De milieuschaderichtlijn vormt een belangrijk regime in het voordeel van het milieu. De richtlijn kent immers een compensatie toe voor schade aan beschermde diersoorten en leefgebieden, schade aan wateren en schade aan de bodem indien deze een aanmerkelijke negatieve invloed heeft op het bereiken of het handhaven van de gunstige staat van instandhouding. Indien een specifiek opgesomde beroepsactiviteit aan de oorzaak ligt van de schade, omvat het aansprakelijkheidsrisico alle drie de schadetypes. Indien dit niet het geval is, speelt aansprakelijkheid alleen voor schade aan beschermde diersoorten en leefgebieden. De milieuschaderichtlijn omhelst een regime dat positief is voor het milieu. Nadeel is echter dat deze richtlijn geen toepassing vindt op incidenten die onder het toepassingsgebied van het internationale aansprakelijkheidsregime vallen.

179. Wat het nationale niveau betreft, gaat de aandacht uit naar de aansprakelijkheidssysteem in België en de VSA. Wat België betreft is de belangrijkste wet de WMM omdat deze uitdrukking geeft van een innovatieve houding van de Belgische wetgevers. De wet omvat twee concepten. Enerzijds het concept schade aan het milieu, dat een aantasting van het mariene milieu resulterend in verlies, beschadiging of nadeel geleden door een natuurlijke persoon of rechtspersoon omvat. Anderzijds het concept milieuverstoring waarbij een negatieve beïnvloeding van het mariene milieu zonder dat deze schade uitmaakt het voorwerp vormt.

Het OPA vormt in de VSA de wettelijke basis voor aansprakelijkheid ten gevolge van accidentele olieverontreiniging. Deze wet behelst in vergelijking met het CLC en Fondsverdrag een groot toepassingsgebied. De prominente plaats die milieuschade inneemt in de VSA vormt de kern van het OPA. Schade aan natuurlijke rijkdommen is vatbaar voor compensatie waarbij men de volledige waarde van het aangetaste milieu tracht te compenseren. Theoretische begrotingsmethoden kennen gretig toepassing bij de waardering van milieubestanddelen en het bepalen van de compensatie. Hierbij vormt de *contingent valuation* methode de meest gehanteerde waarderingwijze.

Binnen het internationale kader heeft men bepaalde aspecten uit het Amerikaanse systeem overgenomen, zonder de volledige compensatie van milieuschade toe te laten. Momenteel staat de deur op een kier en kunnen regelgevers kiezen voor twee opties, hetzij de deur volledig openzetten en een compensatie van de volledige waarde van het milieu aanvaarden, hetzij de deur sluiten, maar dan zijn we naar mijn mening terug bij af.

180. Op basis van de besproken praktijkgevallen werd duidelijk welke schadevormen voor compensatie onder het internationale aansprakelijkheidsregime bij accidentele olieverontreiniging in aanmerking komen. De schade kan ik het best samenvatten als volgt. Ten eerste de kosten gepaard met opruimactiviteiten en preventieve maatregelen. Ten tweede schade aan eigendommen en persoonlijke bezittingen. Vervolgens inkomensverlies,

waarbij men het in de tussentijd geleden verlies bedoelt ten gevolge van schade aan eigendommen en persoonlijke bezittingen. Ten vierde puur economisch verlies. Hierbij is een rechtstreeks verband met de olieverontreiniging noodzakelijk wil deze schadepost voor compensatie in aanmerking komen. Ten slotte milieuschade waarbij redelijke maatregelen de beperking vormen.

181. Het huidige aansprakelijkheidsregime voor accidentele olieverontreiniging op zee door schepen is geregeld in een goed uitgebouwd juridisch kader. Desondanks de vele aanpassingen die reeds zijn doorgevoerd, vind ik nog enkele lacunes terug in de bestaande regelgeving. Het is afwachten hoe wetgevers hier in de toekomst op zullen reageren. Het is alleszins duidelijk dat het aansprakelijkheidsregime zijn eindfase nog niet heeft bereikt. Hopelijk wacht men niet op een volgende scheepsramp met zware olieverontreiniging om deze lacunes op te vullen.

# Bibliografie

## 1. Wetgeving

### 1.1 Internationaal

Verdrag van Genève inzake de Internationale Maritieme Organisatie van 6 maart 1948, *United Nations Treaty Series* 48.

Internationaal Verdrag van Brussel inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 29 november 1969, *United Nations Treaty Series* 973, nr. 14097 (CLC).

Internationaal Verdrag van Brussel betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie van 18 december 1971, *United Nations Treaty Series* 1110, nr. 17146 (Fondsverdrag).

Protocol van Londen bij het Internationaal Verdrag van 1992 ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie van 16 mei 2003, *United Nations Treaty Series*.

Internationaal Verdrag van Londen ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 1973, *United Nations Treaty Series* (MARPOL).

Verdrag van Londen inzake beperkingen van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 19 november 1976, *United Nations Treaty Series* (LLMC).

Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982, *United Nations Treaty Series* (LOSC).

Internationaal Verdrag van Londen inzake de voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreiniging van 30 november 1990, *United Nations Treaty Series* 189, nr. 32194 (OPRC).

Internationaal Verdrag van Londen inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 3 mei 1996, *United Nations Treaty Series* (HNS).

Internationaal verdrag van Londen inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade doorverontreiniging door bunkerolie van 23 maart 2001, *United Nations Treaty Series* (BUNKER).

Resolutie nr. 3 van de Algemene Vergadering van het IOPC Fonds (oktober 1980), F.D.FUND/A/ES/1/13.



## 1.2 Europese Unie

Europees verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950.

Geconsolideerde versie van 2016 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, *Pb.C.* 7 juni 2016, afl. 59, 47-200.

Overeenkomst van Bonn inzake de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen van 13 september 1983, *Pb.L.* 16 juli 1984, afl. 188, 9-16.

Verordening van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie nr. 1406/2002, 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, *Pb.L.* 5 augustus 2002, afl. 208, 1-9.

Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen nr. 75/442/EEG, 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen, *Pb.L.* 25 juli 1975, afl. 194, 39-41.

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie nr. 2001/105/EG, 19 december 2001 houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties, *Pb.L.* 22 januari 2002, afl. 19, 9-16.

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie nr. 2001/106/EG, 19 december 2001 houdende wijziging van Richtlijn nr. 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole), *Pb.L.* 22 januari 2002, afl. 19, 17-31.

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie nr. 2002/59/EG, 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *Pb.L.* 5 augustus 2002, afl. 208, 10-27.

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad nr. 2004/35/EG, 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade, *Pb.L.* 30 april 2004, afl. 143, 56-75.

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad nr. 2005/35/EG, 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en de invoering van sancties, met inbegrip van strafrechtelijke sancties, voor verontreinigingsdelicten, *Pb.L.* 30 september 2005, afl. 255, 11-21.

Kaderbesluit van de Raad nr. 2005/667/JBZ, 12 juli 2005 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van verontreiniging vanaf schepen, *Pb.L.* 30 september 2005, afl. 255, 164-167.

Voorstel voor een verordening van het Europese Parlement en de Raad tot instelling van een fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen, 6 december 2000, COM (2000) 802 def, *Pb.C.* 24 april 2001, afl. 120, 79-82.

Voorstel voor een richtlijn van het Europese Parlement en de Raad betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade, COM (2002) 17 def., *Pb.C.* 25 juni 2002, afl. 151, 135-145.

## 1.3 Nationaal

Wet 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, *BS* 12 maart 1999 (ed. 2), 8033.

Koninklijk besluit van 25 oktober 2007 betreffende herstelmaatregelen ingevolge de aanmerkelijke aantasting van het mariene milieu en de terugvordering van de kosten voor de preventieve maatregelen, inperkingsmaatregelen en herstelmaatregelen, *BS* 9 november 2007, 56820.

Decreet van 21 december 2007 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel XV Milieuschade, tot omzetting van de richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade, *BS* 12 februari 2008, 9127.

Limitation of Liability Act van 1851, nu terug te vinden in 46 USC §§ 30501 – 30512.

Oil Pollution Act 18 augustus 1990, Public law no. 101-380, 104 Stat. 484.

## 2. Rechtsleer

### 2.1 Boeken

ABECASSIS, D. W., *The law and practice relating to oil pollution from ships*, Londen, Butterworths, 1978, 275 p.

ABECASSIS, D. W., JARASHOW, R. L. en JARVIS, R. M., *Oil pollution from ships: International, United Kingdom and United States law and practice*, Londen, Stevens, 1985, 619 p.

BOCKEN, H., LAVRYSEN, L., MAES, F. en VAN HOORICK, G., *Impactstudie richtlijn aansprakelijkheid milieuschade: voorbereiding van de omzetting van de EG richtlijn milieuschade*, Gent, UGent, 2005, 292 p.

BRANS, E., *Liability for damage to public natural resources: standing, damage and damage assessment*, Den Haag, Kluwer, 2001, 453 p.

CARETTE, A., *Herstel van en vergoeding voor aantasting aan niet-toegeëigende milieubestanden*, Antwerpen, Intersentia, 1997, 669 p.

- CHURCHILL, R. R. en LOWE, A. V., *The law of the sea*, Manchester, Manchester University Press, 1999, 494 p.
- COCQUYT, J., GONSAELES, G. en MAES, F., *Nadere studie van het havengerelateerd milieurecht*, AEM studie zeehavens, deel II, 109-283.
- DEN BOON, T. en GEERAERTS, D., *Van Dale Groot woordenboek van de Nederlandse taal*, Antwerpen, Van Dale Lexicografie, 2015.
- DE SADELEER, N., *Les principes du pollueur-payeur, de prévention et de précaution: essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement*, Brussel, Bruylant, 1999, 437 p.
- DU PONTAVICE, E. en DE JUGLART, M., *La pollution des mers par les hydrocarbures (à propos de l'affaire du "Torrey Canyon")*, 1968, Parijs, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 142 p.
- EUROPESE COMMISSIE DG ENERGIE EN VERVOER, *Het maritieme beleid: wetgeving en doelstellingen van de Europese Unie voor het zeerecht*, Luxemburg, Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, 2002, 16 p.
- FRANK, V., *The European community and marine environmental protection in the international law of the sea*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 480 p.
- GAUCI, G., *Oil pollution at sea. Civil liability and compensation for damage*, Chichester, John Wiley & Sons Ltd., 1997, 313 p.
- GENTILE, A. R., Management of contaminated sites in Western Europe, Topic report no 13/1999, Copenhagen, European Environmental Agency, 2000, 171 p.
- GESAMP, "Estimates of Oil Entering the Marine Environment from Sea-based Activities.", *Report and studies No.75*, 2007, 83 p.
- GOLD, E., *Handbook on marine pollution*, Arendal (Noorwegen), Gard, 1985, 247 p.
- IOPC FONDS 1992, *Claims manual*, oktober 2016, 6e editie, 45 p.
- LAVRYSEN, L., *Cursus milieurecht*, UGent, academiejaar 2009-2010, 596 p.
- LE CORRE, J., *Mers noires*, Rennes, Apogée, 2010, 198 p.
- MAES, F. en CLIQUET, A., *Internationaal en nationaal recht inzake de bescherming van de Noordzee*, Antwerpen, Kluwer, 1997, 733 p.
- M'GONIGLE, R. M. en ZACHER, M. W., *Pollution, politics, and international law: tankers at sea*, Berkeley, University of California Press, 1979, 394 p.
- ÖZÇAYIR, Z. O., *Liability for oil pollution and collisions*, Londen, LLP Reference Publishing, 1998, 573 p.

REIS, T. H., *Compensation for environmental damages under international law: The role of the international judge*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2011, 215 p.

REYNOLDS, B. W. B. en TSIMPLIS, M. N., *Shipowners' limitation of liability*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2012, 454 p.

RONSE, J. en DE WILDE, L., *Schade en schadeloosstelling*, Gent, Story-Scientia, 1984, 411 p.

ROOMBERG, D., *The price of nature: a comparison between three systems of civil liability for environmental damage to natural resources*, Alphen aan den Rijn, Samsom, 2000, 175 p.

SAGE-FULLER, B., *The precautionary principle in marine environmental law: with specific reference to high risk vessels*, Oxon (Verenigd Koninkrijk), Routledge, 2013, 301 p.

SOMERS, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 478 p.

STEVENS, F., *Beperking van aansprakelijkheid. Zee- en binnenvaartrecht*, Gent, Larcier, 2008, 368 p.

TANAKA, Y., *The international law of the sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 549 p.

VINCENT, P., *Droit de la mer*, Brussel, Brussel, Larcier, 2008, 292 p.

WU, C., *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures*, Parijs, Pedone, 1994, 529p.

X., *Oil pollution deskbook*, Washington, Environmental Law Institute, 1991, 601 p.

## 2.2 Tijdschriften

ADETORO, D. en ADETORO, S.H., "Resolving disputes involving accidental pollution by oil: what are the challenges?", *EEELR* 2009, vol. 18, issue 4, 209-214.

ALBAIGÉS, J., MORALES-NIN, B. en VILAS, F., "The Prestige oil spill: a scientific response.", *MPB* 2006, vol. 53, 205-207.

BLEEKER, A., "Does the polluter pays?", *EEELR* 2009, vol. 18, issue 6, 289-306.

BOCKEN, H., "Het working paper on prevention and restoration of significant environmental damage. Het witboek betreffende milieuaansprakelijkheid terzijde gelegd.", *TMR* 2001, 350-355.

BOON, M., "Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?", *TVR* 2008, afl. 5, 155-164.

BOUGATAYA, I., DE BRUYNE, C. en M'BAKI HELU, P., "MARPOL et ses annexes : quelle efficacité?", *Neptunus* 2007, vol. 13, 1-24.

BOUQUET-ELKAIM, J., "L'affaire de l'Erika. L'illustration jurisprudentielle d'une complémentarité entre la convention CLC et le droit commun de la responsabilité.", *REDE* 2008, 267-276.

CABALLERO-MIGUEZ, G. en FERNÁNDEZ-GONZÁLEZ R., "Institutional analysis, allocation of liabilities and third-party enforcement via courts: The case of the Prestige oil spill.", *Marine Policy* 2015, 90-101.

CARETTE, A., "De aansprakelijkheidsregeling uit de wet ter bescherming van het mariene milieu.", *TMR* 1999, 362-374.

CARETTE, A., "De begroting van de vergoeding voor milieuschade geleden door milieuverenigingen: de laatste horde op de weg naar daadwerkelijk herstel?", *TMR* 2013, vol. 3, 331-335.

CARETTE, A., "Milieuaansprakelijkheid.", *OBO* 2013, afl. 94, 121-218.

CLIQUET, A., "Recente ontwikkelingen inzake natuurbehoudswetgeving in het mariene en kustzonemilieu van België.", *TMR* 1999, 346-361.

CROSS, F. B., "Natural resource damage valuation.", *Vanderbilt Law Review* 1989, vol. 42, 269-342.

DESCAMPS, H., "Het gemeenschappelijk standpunt inzake de richtlijn milieuaansprakelijkheid: the state of the art of een monster uit de pijplijn?", *MER* 2003, 162-199.

DE CLIPPELE, F., "Olie op de golven.", *RW* 2002-2003, nr. 34, 1321-1340.

DE BRUYNE, J., "De aansprakelijkheid van classificatie- maatschappijen in België en enkele (recente) ontwikkelingen en pijnpunten vanuit een rechtsvergelijkend perspectief.", *TVR* 2014, afl. 4, 83-91.

DELODDERE, S., "Ecologische schade en het herstel ervan.", *NJW* 2004, 38-44.

DE SADELEER, N., "Arrêt Erika: le principe de pollueur-payeur et la responsabilité pour l'élimination des déchets engendrés par le naufrage d'un navire pétrolier.", *JDE* 2008, 239-240.

DE SMEDT, P., "Aansprakelijkheidstelling voor en herstel door aantasting van het mariene leefmilieu: beroerde baren van de vergramde Neptunus?", *TPR* 2002, afl. 2, 1067-1175.

DOPAGNE, F., "Arrêt Intertanko: l'appréciation de la validité d'actes communautaires au regard de conventions internationales.", *JDE* 2008, afl. 152, 241-243.

FAURE, M. en DE SMEDT, K., "Harmonisatie van milieuaansprakelijkheid in de Europese Unie: een rechtseconomische analyse.", *TMR* 2001, 356-365.

FAURE, M. en MICHAEL, G., "Environmental crime and ship-source pollution directives.", *EEELR* 2010, 256-278.

FAURE, M., TIEBLEY, Y. D. en WANG, H., "Responsabilité civile et réparation des pollutions marines – Leçons à tirer des déversements provenant des plateformes pétrolières.", *Amén.* 2011, vol. 2, 88-106.

GEERDINK, M. A. E., "Scheepvaartregelgeving in stroomversnelling.", *NTER* 2004, nr. 7, 174-180.

GOLD, E., "Marine pollution liability after Exxon Valdez: The US all-or-nothing lottery.", *JMLC* 1991, 423-444.

GONSAELES, G. en SOMERS, E., "The consequences of the sinking of the M/S Erika in European waters: towards a total loss for international shipping law?", *JMLC* 2010, vol. 41, 57-83.

IOPC, *Annual report of 2001*, 124-130.

IOPC, *Annual report of 2003*, 102-104.

IOPC, *Annual report of 2008*, 77-90 + 95-107 + 208-209.

IOPC, "Incidents involving the IOPC Fund 2010.", *Annual report of 2010*, 69-71.

IOPC, "Incidents involving the IOPC Fund 2013.", *Annual report of 2013*, 6-19.

IOPC, *Annual report of 2016*, 14.

JACOBSSON, M. en TROTZ, N., "The definition of pollution damage in the 1984 protocols to the 1969 civil liability convention and the 1971 fund convention.", *JMLC* 1986, 467-491.

JACOBSEN, D. en YELLEN, J., "Oil pollution: 1984 London protocols and the Amoco Cadiz.", *JMLC* 1984, vol. 15, 467-488.

KIM, I., "A comparison between the international and US regimes regulating oil pollution liability and compensation.", *Marine Policy* 2003, 265-279.

LARTIGOU, J.-P., "Les pollutions opérationnelles et le droit.", *Neptunus* 2007, vol. 13, 1-17.

LIU, N. en MAES, F., "Legal constraints of the European Union's Accession to the International Maritime Organization.", *JMLC* 2012, vol. 43, 279-291.

LORENZMEIER, S., "Intertanko case.", *MPEPIL* 2013, 2, <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law9780199231690e2094?rskkey=jDQoiq&result=1&prd=EPIL> (consultatie 16 oktober 2016).

MAES, F., "De burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vergoedingen voor schade ontstaan door olieverontreiniging: een verduidelijking bij de toepasselijke verdragen en contracten", *BTIR* 1988, 97-128.

MAES, F., "De wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België: op weg naar een duurzaam gebruik van de zee.", *TMR* 1999, 270-285.

MAKOWIAK, J., "Spécificité de l'ordre juridique communautaire et pragmatism de la Cour: ou comment lutter efficacement contre le pollutions maritimes;", *RTD eur.* 2009, afl. 2, 402-420.

MARGETSON, N. J., “‘Zeezwaaien’ – Uitleg van het begrip en route in MARPOL, Annex II.”, *TVR* 2010, nr. 6, 180-182.

MASON, M., “Civil liability for oil pollution damage: examining the evolving scope for environmental compensation in the international regime.”, *Marine Policy* 2003, 1-5.

MENSAH, T. A., “Marine pollution from ships, prevention and responses to.”, *MPEPIL* 2011, 18 p. en <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1201?rskey=jDQoiq&result=2&prd=EPIL>.

MOSSOUX, Y., “Causation in the polluter pays principle.”, *EEELR* 2010, 279-294.

PEREIRA, R., “On the legality of the ship-source pollution 2005/35/EC Directive: The Intertanko case and selected others.”, *EEELR* 2008, 372-383.

PRICE, R., over R. C. MITCHELL en R. T. CARSON, *Using surveys to value public goods: the contingent valuation method.*, Washington, Resources for the future press, 1989, 446 p. in *Natural resources journal* 1989, vol. 29, 900-902.

REBEYROL, V., “The Erika case: an incitement to rewrite the CLC.”, *EEELR* 2013, 33-43.

REMOND-GOUILLOUD, M., “Le prix de la nature: l'évaluation du patrimoine naturel.”, *Rev. fr. Adm. Pub.* 1990, 61-68.

ROLAND, R., “Kanttekeningen bij de recente wetgevende evolutie in het zeerecht.”, *TPR* 2001, 1385-1416.

SLABBINCK, R., “Analyse van de richtlijn milieuschade.”, *TMR* 2005, afl. 4, 346-374.

SLABBINCK, R., “Ecologische schade in internationaal perspectief.”, *TMR* 2004, afl. 1, 20-42.

SOMERS, E., “De Europese aanpak van olieverontreiniging.”, *Juristenkrant* 2000, afl. 18, 11.

SWINNEN, J., “Burgerlijke aansprakelijkheid voor milieuschade door olieverontreiniging afkomstig van schepen: recente ontwikkelingen.”, *MER* 1999, 75-79.

UHLMANN, E. M. K., “State community interests, jus cogens and protection of the global environment: Developing criteria for peremptory norms.”, *GIELR* 1998, vol. 1, 101-136.

VANDENBERGHE, W. en VAN CALSTER, G., “Recente arresten van het Hof van Justitie en adviezen van de advocaat-generaal.”, *MER* 2008, 221-225.

VAN DER VELDE, W., “Prestigewedstrijd: wie is aansprakelijk voor schade ten gevolge van olie vervuiling?”, *TVR* 2003, afl. 2, 53-58.

VAN HOORICK, G., “Vergoeding van ecologische schade.”, *TMR* 2000, 146-152.

WAGNER, T., "The oil pollution act of 1990: an analysis.", *JMLC* 1990, 569-587.

WEIS, K., "Het zeevervuilingsarrest: het Hof schept duidelijkheid over de strafbevoegdheden van de Europese Gemeenschap.", *T.Strafr.* 2008, nr. 4, 266-271.

## 2.3 Verzamelwerken

ADAMOWICZ, W. L., BOXALL, P. C., LOUVIERE, L. L., SWAIT, J. EN WILLIAMS, M., "Stated-preference methods for valuing environmental amenities.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS (eds.), *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries.*, New York, Oxford University Press, 1999, 460-479.

BOCKEN, H., "De richtlijn 2004/35/EG betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade. Een inleiding." in H. BOCKEN en R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn milieuschade.*, Mechelen, Kluwer, 2008, 1-18.

BOCKEN, H., "The compensation of ecological damage in Belgium.", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages.*, Oxford, Oxford University Press, 1997, 143-158.

BONNIEUX, F. en RAINELLI, P., "Contingent valuation methodology and the EU institutional framework.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS (eds.), *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries.*, New York, Oxford University Press, 1999, 585-612.

BONNIEUX, F. en RAINELLI, P., "Oil spills and tourism: case study of the Amoco Cadiz.", in X., *The cost of oil spills.*, Parijs, OECD, 1982, 150-163.

BOTHE, M., "Le droit de l'environnement: sa voie de développement entre écologie et économie.", in M. BOTHE en P. H. SAND (eds.), *La politique de l'environnement: De la réglementation aux instruments économiques.*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 2003, 37-89.

BOYD, J., "Compensation for oil pollution damages: the American oil pollution act as an example for global solutions?", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: Recent developments in Europe, China and the US.*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, 137-163.

BRANS, E., "Aansprakelijkheid voor ecologische schade onder de Oil Pollution Act 1990", in X., *Bestrijding van illegale olielozingen Noordzee: rapportage onderzoek optimalisering sanctie-instrumentarium*, Rotterdam, Instituut voor Milieuschade, 1994, 59-79.

BRANS, E., "Estimating damages under the 2004 EC directive on environmental liability.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage.*, Dordrecht, Springer, 2005, 3-25.

BRANS, E., "Liability for damage to public natural resources under the 2004 EC environmental liability directive - Standing and assessment of damages.", in G. BETLEM en E. BRANS, *Environmental liability in the EU. The 2004 Directive compared with US and Member State Law.*, Londen, Cameron May, 2006, 189-216.



BRIGHTON, W. D. en ASKMAN, D. F., "The role of government trustees in recovering compensation for injury to natural resources.", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages*, Oxford, Oxford University Press, 1997, 177-206.

CARETTE, A., "Milieuaansprakelijkheid.", in X., *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, 2013, IV Commentaar Verbintenissenrecht, titel III, hfdst. 13, afd. 4, 121-218.

CARETTE, A., "De internationale regeling inzake aansprakelijkheid en compensatie.", in E. VAN HOOYDONK (ed.), *Zeeverontreiniging: Preventie, bestrijding en aansprakelijkheid*, Antwerpen, Maklu, 2004, 43-88.

CUSINE, D. J. en GRANT, J. P., "The legal framework.", in D. J. CUSINE en J. P. GRANT (eds.), *The impact of marine pollution*, Londen, Croom Helm, 1980, 29-72.

CUYT, J., "Held of schurk? Pragmatische beschouwingen bij het fenomeen van de criminalisatie van zeelieden.", in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door zee. Hedendaags internationaal zee- en maritiem recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 333-377.

DELWAIDE, L., "Kritische beschouwingen bij de aansprakelijkheidsregeling in geval van verontreiniging van de zee door olie.", in E. VAN HOOYDONK (ed.), *Zeeverontreiniging: Preventie, bestrijding en aansprakelijkheid*, Antwerpen, Maklu, 2004, 89-105.

DEKETELAERE, K., "De voorstellen van de interuniversitaire commissie tot herziening van het milieurecht in het Vlaamse gewest inzake aansprakelijkheid voor milieuschade.", in M. DEKETELARE (ed.), *Recente ontwikkelingen inzake de aansprakelijkheid voor milieuschade*, Brugge, die Keure, 1993, 55-98.

DE SMEDT, P., "Het plichten- en rechtenkader van de exploitant in de implementatiewetgeving van de richtlijn 2004/35. Sluitstuk van het 'vervuiler betaalt'-beginsel?", in H. BOCKEN en R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn milieuschade*, Mechelen, Kluwer, 2008, 127-180.

FAJARDO DEL CASTILLO, T., "La catastrophe du Prestige: quelques leçons pour la communauté européenne et l'OMI.", in R. CASADRO RAIGÓN, *L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Brussel, Bruylant, 455-471.

FORCE, R., "A comparison of the recovery of compensation for injury to natural resources under the 92 CLC and Fund conventions with the US oil pollution act of 1990.", in M. G. FAURE, H. LIXIN en S. HONGJUN (eds.), *Maritime pollution liability and policy: China, Europe and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2010, 263-283.

GONSAELES, G., "The impact of EC decision-making on the international regime for oil pollution damage: the supplementary fund.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage*, Dordrecht, Springer, 2005, 85-131.

GRIGALUNAS, T., "The geographic distribution of the economic costs of large oil spills: a case study of the Amoco Cadiz.", in X., *The cost of oil spills*, Parijs, OECD, 1982, 42-57.

HANEMANN, W. M., "The economic theory of WTP and WTA.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS (eds.), *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries*, New York, Oxford University Press, 1999, 42-96.

HUI, W., "Recent developments in the EU marine oil pollution regime.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: Recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, 1-24.

HUYBRECHTS, M. A., "De criminalisatie van kapitein en scheepsbemanning in geval van olieverontreiniging: een brug te ver? Een mogelijk conflict tussen het Zeerechtverdrag, MARPOL en de Europese Richtlijn 2005/35/EC." in F. DERUYCK, M. DE SWAEF, J. ROZIE, M. ROZIE, P. TRAEEST en R. VERSTRAEREN (eds.), *De wet voorbij. Liber amicorum Luc Huybrechts*, Antwerpen, Intersentia, 2010, 181-205.

HUYBRECHTS, M. A., "Is er noodzaak aan een internationale overeenkomst inzake marieme verzekeringen?", in C. VAN SCHOU BROECK, W. DEVROE, K. GEENS en J. STUYCK (eds.), *Over grenzen. Liber amicorum Herman Cousy*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 137-150.

HUYBRECHTS, M. A. en VAN DAMME K. N., "Protection of the marine environment under Belgian law.", in M. G. FAURE en J. HU (eds.), *Prevention and compensation of marine pollution damage: recent developments in Europe, China and the US*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2006, 119-136.

KRÄMER, L., "Directive 2004/35/EC on environmental liability", in G. BETLEM en E. BRANS (eds.), *Environmental liability in the EU. The 2004 Directive compared with US and Member State Law*, Londen, Cameron May, 2006, 29-48.

LAVRYSEN, L., "Toepassingsgebied: geïsoleerde exploitant – milieuschade en schadedrempel – uitsluitingen.", in H. BOCKEN en R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn milieuschade*, Mechelen, Kluwer, 2008, 71-126.

LIBRANDO, G., "Influence of the Torrey Canyon incident on the liability and compensation regimes developed under the auspices of the IMO.", in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ (ed.), *Serving the rule of international maritime law. Essays in honour of professor David Joseph Attard*, Abingdon, Routledge, 2010, 315-327.

LOOMIS, J. B., "Contingent valuation methodology and the US institutional framework.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS, *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries*, New York, Oxford University Press, 1999, 613-627.

LUCCHINI, L., "Les contradictions potentielles entre certaines mesures de protection de l'environnement et la liberté de navigation.", in R. CASADRO RAIGÓN, *L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Brussel, Bruylant, 205-214.

MENDELSON, A. I. en FIDELL, E. R., "Liability for oil pollution: United States law.", in D. J. CUSINE en J. P. GRANT (eds.), *The impact of marine pollution.*, Londen, Croom Helm, 1980, 293-315.

MITROPOULOS, E. E., "IMO: 60 years in the service of shipping.", in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ (ed.), *Serving the rule of international maritime law. Essays in honour of professor David Joseph Attard.*, Abingdon, Routledge, 2010, 7-21.

MUKHERJEE, P. K., "Liability and compensation for environmental damage caused by ship-source oil pollution: actionability of claims.", in M. G. FAURE, H. LIXIN en S. HONGJUN (eds.), *Maritime pollution liability and policy: China, Europe and the US.*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2010, 75-95.

NUNES, P. en DE BLAEIJ, A., "Economic assessment of marine quality benefits: applying the use of non-market valuation methods.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage.*, Dordrecht, Springer, 2005, 135-163.

ODIER, F., "Union Européenne et sécurité maritime.", in C. FLAESCH-MOUGIN (ed.), *Union Européenne et sécurité: aspects internes et externes.*, Brussel, Bruylant, 2009, 239-247.

OOSTERVEEN, W., "Some recent developments regarding liability for damage resulting from oil pollution – from the perspective of an EU member state.", in G. BETLEM en E. BRANS (eds.), *Environmental liability in the EU. The 2004 Directive compared with US and Member State Law.*, Londen, Cameron May, 2006, 245-268.

PROOT, L. en BOCKEN, H., "Environmental damage and Belgian law.", in F. MAES (ed.), *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage.*, Dordrecht, Springer, 2005, 27-41.

RINGBOM, H., "The Erika accident and its effects on EU maritime regulation.", in M. H. NORDQUIST en J. N. MOORE (eds.), *Current marine environmental issues and the international tribunal for the law of the sea.*, Den Haag, Kluwer, 2001, 265-290.

ROKAS, I., "Issues in environmental pollution liability and insurance.", in C. VAN SCHOUBROECK, W. DEVROE, K. GEENS en J. STUYCK (eds.), *Over grenzen. Liber amicorum Herman Cousy.*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 249-266.

SANDVIK, B. en SUIKKARI, S., "Harm and reparation in international treaty regimes: an overview.", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages.*, Oxford, Oxford University Press, 1997, 57-71.

SCHOENBAUM, T. J., "Environmental damages: The emerging law in the United States.", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages.*, Oxford, Oxford University Press, 1997, 159-174.

SLABBINCK, R., "Implementatie van de richtlijn milieuschade: bevoegdheidsverdeling en overzicht van omzettingwetgeving.", in H. BOCKEN en R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn milieuschade*, Mechelen, Kluwer, 2008, 19-70.

SLABBINCK, R., "Vergoeding voor slachtoffers van schadegevallen met olietankers. Hertekent de Erika-rechtspraak het landschap?", in I. BOONE, I. CLAEYS en L. LAVRYSEN (eds.), *Liber amicorum Hubert Bocken*, Brugge, Die Keure, 2009, 455-466.

SOBRINO HEREDIA, J. M., "L'affaire du Prestige: cadre juridique communautaire.", in R. CASADRO RAIGÓN, *L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Brussel, Bruylant, 215-248.

SOYER, B., "Funds' admissibility criteria for pure economic loss claims versus British judicial stand: complementary or contradictory?", in M. G. FAURE, H. LIXIN en S. HONGJUN (eds.), *Maritime pollution liability and policy: China, Europe and the US.*, Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2010, 97-109.

SUGDEN, R., "Neo-classic theory of choice.", in I. J. BATEMAN en K. G. WILLIS (eds.), *Valuing environmental preferences. Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries.*, New York, Oxford University Press, 1999, 131-180.

TIANSHENG, L en LIXIN, H., "National interests influence in compensation for damages resulting from oil pollution: the experience of the United States and its reference to China.", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages.*, Oxford, Oxford University Press, 1997, 285-297.

VINEY, G., "Les obligations: la responsabilité: effets.", in J. GHESTIN (ed.) *Traité de droit civil*, Parijs, LGDJ, 1988, deel 5, 592 p.

WETTERSTEIN, P., "A proprietary or possessory interest: a condition sine qua non for claiming damages for environmental impairment?", in P. WETTERSTEIN (ed.), *Harm to the environment: the right to compensation and the assessment of damages.*, Oxford, Oxford University Press, 1997, 29-54.

## 2.4 Masterproeven

CORNELIS, L., *De milieuschaderichtlijn: Haar doel bereikt?*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid UGent, 2010-2011, 113p.

GONSAELES, G., *De vergoeding van ecologische schade bij olieverontreiniging op zee onder het huidige internationale aansprakelijkheidsregime*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid UGent, 2000-2001, 81 p.

HANSENNE, L., *Het ontwerp van verdrag betreffende de aansprakelijkheid voor schade door het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag)*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid UGent, 1992-1993, 79 p.

SLABBINCK, R., *Ecologische schade in internationaal perspectief: hinkstapspringen naar het ideaal van integrale dekking.*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid Ugent, 2002-2003, 42 p.

VAN LAECKE, B., *Verontreiniging van het mariene milieu door schepen: tankerongevallen.*, onuitg. masterproef Rechtsgeleerdheid UGent, 1992-1993, 120 p.

### 3. Internetbronnen

ECOMARE, *Olielozingen*, [www.ecomare.nl/ecomare-encyclopedie/mens-en-milieu/lozen-en-storten/olielozingen/](http://www.ecomare.nl/ecomare-encyclopedie/mens-en-milieu/lozen-en-storten/olielozingen/).

ITOPF, *Olieverontreiniging van de zee met meer dan 700 ton olie sinds 1970*, [www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/](http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/).

ITOPF, *Olieverontreinigingen op zee die zich voordeden sinds 1970 waarbij minstens 7 ton olie lekte.*, [www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/](http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/).

ITOPF, *De twintig grootste olieverontreiniging vanaf 1967*, [www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/](http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/).

IMO, *Historische ontwikkeling van de organisatie*, [www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx](http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx).

IMO, *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.*, [www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx).

IMO, *Historiek bij het totstandkomen van het OPRC*, [www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-oil-pollution-preparedness,-response-and-co-operation-\(oprc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-oil-pollution-preparedness,-response-and-co-operation-(oprc).aspx).

IMO, *Historiek HNS*, [www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Protocol-on-Preparedness%2c-Response-and-Co-operation-to-pollution-Incidents-by-Hazardous-and-Noxious-Substances-%28OPRC-HNS-Pr.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Protocol-on-Preparedness%2c-Response-and-Co-operation-to-pollution-Incidents-by-Hazardous-and-Noxious-Substances-%28OPRC-HNS-Pr.aspx).

IOPC, *Het huidige internationale vergoedingsregime in geval van olieverontreiniging*, [www.iopcfunds.org/about-us/legal-framework/](http://www.iopcfunds.org/about-us/legal-framework/).

IOPC, *Voorgedane incidenten waarbij het fonds tussenkwam.*, [www.iopcfunds.org/incidents/incidents-summary-table/](http://www.iopcfunds.org/incidents/incidents-summary-table/).

LE FLOCH, S., LE GUEN, B. en VINCENT, G., "Accident of the oil tanker "Baltic carrier" off the Danish coastline.", *Final report of European task force in Denmark from 1st to 5 april 2001*, 10 p, [http://csd.bg/fileadmin/user\\_upload/AnnexesCD/Annex%2078.pdf](http://csd.bg/fileadmin/user_upload/AnnexesCD/Annex%2078.pdf).

PRICE, M. en VOGT, J.-P., *Olievervuiling op zee.*, [www.vliz.be/projects/indicatoreb/kunstkompas/IDO-102.pdf](http://www.vliz.be/projects/indicatoreb/kunstkompas/IDO-102.pdf).

X., *Direct methods for valuation of environmental goods.*, lecture on environmental economics, 7 mei 2004, [www.uio.no/studier/emner/sv/oekonomi/ECON4910/v04/undervisningsmateriale/Lecture2.pdf](http://www.uio.no/studier/emner/sv/oekonomi/ECON4910/v04/undervisningsmateriale/Lecture2.pdf).

X., *The “Baltic carrier” oil spill : monitoring and assessment of environmental effects in Grønsund*, 3 p, [http://ec.europa.eu/echo/files/civil\\_protection/civil/marin/reports\\_publications/baltic\\_carrier.pdf](http://ec.europa.eu/echo/files/civil_protection/civil/marin/reports_publications/baltic_carrier.pdf)

X., *Twee-lagen vergoedingssysteem onder het HNS*, <http://slideplayer.com/slide/6099870/>.

## 4. Rechtspraak

### 4.1 Europese Unie

HvJ (5de kamer) 29 april 1999, C-239/97, ECLI:EU:C:1999:215, The Queen/Secretary of State for the Environment and Minister of Agriculture, Fisheries and Food ex parte H.A. Standley e.a. and D.G.D. Metson e.a.

HvJ 7 september 2004, C-1/03, ECLI:EU:C:2004:490, Paul Van de Walle, Daniel Laurent, Thierry Merschen Texaco Belgium SA.

HvJ 3 juni 2008, C-308/06, ECLI:EU:C:2008:312, The Queen, op verzoek van International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) e.a./Secretary of State for Transport, *TMR* 2008, 603-609.

HvJ (grote kamer) 24 juni 2008, C-188/07, ECLI:EU:C:2008:359, Commune de Mesquer/Total France SA en Total International Ltd.

HvJ 9 maart 2010, C-378/08, ECLI:EU:C:2010:126, Raffinerie Mediterranee SpA, Polimeri Europa SpA en Syndial SpA/Ministero dello Sviluppo economico e.a., *MER* 2010, 322-331.

HvJ (grote kamer) 9 maart 2010, C-379/08 en C-380/08, ECLI:EU:C:2010:217, Raffinerie Mediterranee SpA, Polimeri Europa SpA en Syndial SpA/Ministero dello Sviluppo economico e.a. (C-379/08) en ENI SpA tegen Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare e.a. (C-380/08), *MER* 2011, 43-56, noot C. SERVAIS en T. STERCKX.

HvJ (8<sup>e</sup> kamer) (Besch.) 9 maart 2010, C-478/08 en C-478/09, ECLI:EU:C:2010:129, BuzziUnicem e.a./Ministero dello Sviluppo economico e.a. en Dow Italia DivisioneCommerciale/Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare e.a.

HvJ 4 maart 2015, C-534/13, ECLI:EU:C:2015:140, Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e.a./Fipa Group sri e.a., *TMR* 2015, 394-400.

## 4.2 Nationaal

Arbitragehof 29 oktober 2003, nr. 139/2003, *BS* 18 november 2003, 55.542.

GwH 21 januari 2016, nr. 7/2016, *TBBR* 2017, afl. 4, 257-267, noot P. GILLAERTS.

Cass. 26 juni 1980, *RCJB* 1983, 173-198, noot F. DELPÉRIÉE.

Cass. 19 november 1982, *RW* 1983-1984, 2029-2032, noot J. LAENENS.

Cass. 23 oktober 1986, *RW* 1987, vol. 2, 54.

RvS 30 juni 2005, nr. 147.047, Yvette Soete en gemeente Knokke-Heist/Belgische Staat.

HvB Gent 4 oktober 2012, nr. 2010/AR/30, *TBH* 2013, vol. 3, 199, noot F. STEVENS.

HvB Antwerpen 7 maart 2012, *TMR* 2012, afl. 5, 566-573.

HvB Antwerpen (4<sup>e</sup> kamer) 20 april 2015, nr. 2013/AR/579, *NJW* 2016, 124-127.

HvB Gent 8 februari 2016, 2012/AR/3019, SapphireShipping SA/Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Vlaamse Gewest, Dredging International NV, P.B. vereffenaar Beperkingsfonds ms Sapphire, C. Bulk NV, Compagnie belge d’Affretements NV, Dartline NV, LTD Dart 9, Terminalco NV en Belgische Staat, *TBH* 2016, afl. 6, 582-589, noot F. STEVENS, “Lot van een ‘verkeerd’ beperkingsfonds.”,

Antwerpen 31 januari 2011, *NJW* 2011, afl. 245, 469-470, noot E. SOMERS, “Aansprakelijkheidsbeperking zeeschip, zeegaand vaartuig, binnenschip en estuair schip.

US Supreme Court 1 januari 1848, 47 U.S. 344, New Jersey Navigation Co/Merchant’s Bank.

US Supreme court 12 december 1927, no. 102, Robins Dry Dock & Repair Co./Flint, 275 US 303.

US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 9 juli 1969, no. 26386, Olympic Towing Corp/Nebel Towing Corp, 419 F.2d 230.

US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 18 juli 1980, no. 78-3261, United States/LeBeouf Brothers Towing Co., 621 F.2d 787.

US Court of Appeal (1<sup>st</sup> circuit) 12 augustus 1980, Commonwealth of Puerto Rico/The SS Zoe Colocotroni, 628 F.2d 652.

US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 25 augustus 1980, no. 80-1647, United States/Hollywood Marine, Inc., 625 F.2d 542.

US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 31 mei 1983, no. 82-3345, Akron Corp./ M/T Cantigny, 706 F.2d 151.

US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 11 februari 1985, no. 82-3059, State of Louisiana/ M/V Testbank, 752 F.2d 1019.

US Court of Appeal (5<sup>th</sup> circuit) 5 maart 1986, no. 82-3749, Crown-Zellerbach/Ingram Industries, 783 F.2d 1296.

US Court of Appeal (7<sup>th</sup> circuit) 24 januari 1992, in the matter of oil spill by the Amoco Cadiz off the coast of France on march 16 1978, 954 F.2d 1279.

US Court of Appeal (1<sup>st</sup> circuit) 18 augustus 1994, no. 94-1059, Ballard Shipping Co/Beach Shellfish, 32 F.3d 623.

US District Court Northern District of Illinois 18 april 1984 + 11 januari 1988, MDL 376, Amoco Transport Co. en Bugsier Reederei und Bergungs/Cotes du Nord en Bretagne.

Cass. (fr.) 25 september 2012, nr. H 10-82-938, ms.'Erika', *TBH* 2013, vol. 3, 200, noot F. STEVENS.

HvB Parijs, 30 maart 2010, *TBH* 2013, vol. 3, (200) 200, noot F. STEVENS.

Tribunal de commerce de Saint-Nazaire 6 december 2000, Commune de Mesquer/Total France SA en Total International Ltd.

Cour d'appel de Rennes 13 februari 2002, Commune de Mesquer/Total France SA en Total International Ltd.

Audiencia Provincial La Coruña (sectie 1) 13 november 2013, ES:APC:2013:264.

## 5. Andere

ANTWERP PORT AUTHORITY, *Maritieme goederenoverslag van januari tot december 2016*, Antwerpen, 2017, 1 p.

DANISH EMERGENCY MANAGEMENT AGENCY, DEVELOPMENT UNIT, "The oil pollution from the "Baltic carrier" incident.", *Cross-body evaluation and report of experience.*, augustus 2001, 8 p.

EMA, *Management of contaminated sites in Western Europe.*, juni 2000.

EUROPESE COMMISSIE, Witboek betreffende Milieuaansprakelijkheid, COM (2000) 66 def., Brussel, 9 februari 2000, voorwoord.

EUROPEES PARLEMENT, debatten CRE 16/01/2014-7 naar aanleiding van een vraag tot mondeling antwoord O-000127/2013.

FUELS EUROPE, *Statistical report of 2016*, J. COOPER (ed.), 68 p.



HERMAND, J.-C., *Maritime and inland waterways transport regulations overview*, Total Petrochemicals, Parijs, 30 november 2007.

MARTYN, G., "De burgerlijke of 'aquiliaanse' aansprakelijkheid in het Romeins recht.", *Colloquium Jura Falconis*, KU Leuven, 1994-1995, 19-29.

Memo/01/357, *Twee jaar na de ramp met de Erika: Europese Unie koploper op het gebied van maritieme veiligheid*, Brussel, 27 november 2001, 8 p.

SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, T. SÖDERQVIST en L. HASSELSTRÖM, *The economic value of ecosystem services provided by the Baltic Sea and Skagerrak: Existing information and gaps of knowledge*, Report 5874, December 2008, 237 p.

TOTAL, *Les clés pour comprendre le procès de l'Erika*, intern document, 6 p.