

Aansprakelijkheid voor milieuverontreiniging door binnenvaartschepen

Op welke wijze kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken voor schoonmaakkosten en wat is de verhouding tot publiekrechtelijke verplichtingen die dwingen tot het ongedaan maken van verontreiniging?

Edward Brans en Jeroen Langbroek¹

1 Inleiding

De rechtbank Rotterdam wees op 23 september 2013 een interessante uitspraak over de aansprakelijkheid voor olieverontreiniging veroorzaakt door de uitstroom van stookolie ten gevolge van een aanvaring tussen twee binnenvaartschepen.² De uitspraak is interessant omdat deze een goed overzicht geeft van de rechtsregels die op een dergelijk schade-evenement van toepassing zijn. Zo wordt in de uitspraak ingegaan op het internationale verdrag op basis waarvan de eigenaren van binnenvaartschepen hun aansprakelijkheid kunnen beperken, het 1988 CLNI-verdrag³, en voorts op de wijze waarop Nederland dit verdrag heeft omgezet in nationaal recht. Daarnaast wordt ingegaan op de verhouding van een dergelijk verdrag tot beperking van aansprakelijkheid tot de opruimverplichtingen die kunnen voortvloeien uit publiekrechtelijke regelgeving, zoals de Waterwet. Al met al een uitspraak die de moeite waard is om te bespreken en in breder perspectief te plaatsen. Dat zullen wij in het onderstaande doen.

Omdat er geen zeeschip⁴ bij de bewuste aanvaring betrokken was, gaan wij in het onderstaande voorbij aan de in dat kader van belang zijnde internationale verdragen, zoals het 1992 Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC 92) en het bijbehorende 1992 Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (1992 Fondsverdrag)⁵ en het Bunkerolie-verdrag⁶. De nadruk in dit artikel ligt op het rechtsregiem dat van toepassing is indien *binnenvaartschepen* met elkaar in aanvaring komen en daardoor olie uitstroomt en schade wordt veroorzaakt.

Hoewel de nadruk dus ligt op de binnenvaart zal wel enige aandacht worden besteed aan het 1976 Limiteringsverdrag (zoals gewijzigd)⁷. Dit verdrag, op basis waarvan eigenaren van zeeschepen hun aansprakelijkheid kunnen beperken, heeft model gestaan voor eerdergenoemde het 1988

¹ Edward Brans (Edward.Brans@PelsRijcken.NL) en Jeroen Langbroek (Jeroen.Langbroek@PelsRijcken.NL) zijn beiden advocaat en werkzaam bij Pels Rijken & Droogleeveer Fortuijn in Den Haag.

² Rb. Rotterdam 25 september 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:7253.

³ Verdrag van Staatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, Trb. 1989, 43. Recentelijk is dit verdrag gewijzigd. Zie Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), Trb. 2013, 72.

⁴ In artikel 8:2 respectievelijk 8:3 BW is omschreven wat onder een zee- respectievelijk binnen(vaart)schip wordt verstaan.

⁵ Trb. 1994, 229 en 229. Zie nader over deze verdragen: W. Hui, *Civil Liability for Marine Oil Pollution. A Comparative and Study of the International, US and Chinese Compensation Schemes*, Kluwer Law Int., p. 60 e.v.; W. Oosterveen, *Some Recent Developments regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution - from the Perspective of an EU Member State*, in G. Betlem, E.H.P. Brans (ed.), *Environmental Liability in the EU*, Cameron May 2004, p. 245-268; E.H.P.Brans, *Liability for Damage to Public Natural Resources. Standing, damage and damage assessment*, Kluwer Law Int. 2001, pp. 311-360

⁶ Trb. 2005, 329. Zie nader over dit verdrag: D.M. Gunasekera, *Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, Peter Lang 2010, p. 29-273.

⁷ Trb. 1980, 23. Het verdrag is gewijzigd bij protocol van 1996, zie Trb. 2006,17 en voorts bij resolutie van de Jurdische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie, LEG.5 (99), Trb. 2013, 31. Zie nader over dit verdrag: R. Cleton, *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1998 en W. van der Velde, *De positie van het zeeschip in het internationaal privaatrecht*, Kluwer 2006.

CLNI-verdrag en door een vergelijking te maken tussen beide verdragen worden de verschillen ertussen duidelijk.⁸

2 Aanvaring binnenvaartschepen Transito en Ceeblender

In februari 2008 heeft in de Beneluxhaven in Rotterdam een aanvaring plaatsgevonden tussen de Transito en motortankschip Ceeblender, beide binnenvaartschepen. Hierdoor is schade ontstaan aan de Ceeblender en is door een gat in een ladingtank van het schip, een flinke hoeveelheid zware stookolie uitgestroomd – zo'n, 5–7 m³ - en in het water terechtgekomen. De olie heeft het oppervlaktewater, de kade en de bodem van de kade van de Beneluxhaven ernstig verontreinigd. Ook is zeewier aanzienlijk verontreinigd geraakt.

Kort na de uitstroom van olie heeft het Havenbedrijf Rotterdam maatregelen genomen om de verspreiding van de olie te beperken en deze op te ruimen. Enkele dagen na het plaatsvinden van de aanvaring bleek dat een belangrijk deel van de stookolie - onder invloed van de wind - was terechtgekomen op de glooiing van de Beneluxhaven. De basalt- en granietstenen daarvan zaten over een lengte van ca. 800 m en een hoogte van 3 tot 3,5 m boven NAP onder de stookolie evenals het filterdoek dat zich onder de stenen bevindt. Ook bleek het water bij de glooiing verontreinigd te zijn met olie.

Doordat de Beneluxhaven een getijdhaven is, kwam het water in de haven een paar keer per dag in aanraking met de stookolie die op de stenen en het filterdoek aanwezig was. Hierdoor verspreidde de olie zich opnieuw. Dit leidde ertoe dat omvangrijke en langdurige schoonmaakwerkzaamheden noodzakelijk waren. De werkzaamheden zijn pas eind april 2008 gestaakt.

De werkzaamheden zijn in opdracht van het Havenbedrijf uitgevoerd. Uiteindelijk is bijna € 1.1 miljoen uitgegeven aan de maatregelen die zijn genomen om de olie van het oppervlaktewater te verwijderen, de schoonmaak van glooiing van de haven, de afvoer van verontreinigd zeewier en het gebruik van (olie absorberende) booms. Ook is een beperkt bedrag uitgegeven aan expertisecosten.

De eigenaar van de Ceeblender, Argos, heeft deze kosten aan het Havenbedrijf vergoed, in welk verband relevant is op te merken dat Argos kort na het plaatsvinden van de aanvaring een overeenkomst met het Havenbedrijf is aangegaan inhoudende dat aan het Havenbedrijf opdracht werd gegeven het wateroppervlak te reinigen, alsmede de glooiingen en kademuren, en dat Argos zich verplichtte de daarmee gemoeide kosten te vergoeden.

Argos vordert in de Rotterdamse procedure vergoeding van voornoemd bedrag van de eigenaar van de Transito, Mudde. Mudde verzet zich hiertegen, althans stelt dat deze vordering ten laste moet worden gebracht van een door Mudde gesteld zakenfonds. Argos is echter van oordeel dat bovenbeschreven kosten in een waterverontreinigingsfonds thuishoren en derhalve dat deze kosten dienen te worden aangemerkt als kosten in de zin van artikel 8:1062 lid 1 sub e BW. Een niet onbelangrijke kwestie voor Argos omdat een waterverontreinigingsfonds twee maal zo groot is als een zakenfonds en er derhalve veel meer geld beschikbaar komt dan wanneer volstaan zou kunnen worden met alleen een zakenfonds.⁹ Een belangrijk element van het tussen Argos en Mudde gerezen geschil is ook dat Argos door een overeenkomst aan te gaan met het Havenbedrijf, naar

⁸ Het toekennen van het recht op beperking van aansprakelijkheid is van oudsher gebaseerd op de idee dat een maatschappelijk wenselijke activiteit als het vervoer over water niet belemmerd moet worden door het gevaar voor te zware aansprakelijkheid en dat de reder aan het water niet meer mocht verliezen dan hij eraan toevertrouwde.

⁹ Zie artikel 1 Koninklijk Besluit (KB) van 29 november 1996, Stb. 587. Wij gaan er daarbij vanuit dat ook een zakenfonds gesteld wordt.

het oordeel van Mudde meer heeft gedaan dan waartoe zij op basis van het 1988 CLNI gehouden was. Met andere woorden: dat Argos zou hebben "geSinterklaasd".

3 Beperking aansprakelijkheid in de binnenvaart

De scheepseigenaren van binnenvaartschepen alsmede de bemanningen, hulpverleners en bergers van deze schepen, kunnen hun aansprakelijkheid voor de vorderingen die voortvloeien uit een schadeveroorzakende gebeurtenis in beginsel beperken tot een bepaald maximaal aansprakelijkheidsbedrag. Een en ander is vastgelegd in het reeds genoemde Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (1988 CLNI). Het verdrag is in navolging van het, op zeeschepen betrekking hebbende, Verdrag van 1976 inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen tot stand gekomen en werkt min of meer op een vergelijkbare manier. Het recht op beperking kan in Nederland worden verwezenlijkt door een verzoekschrift in te dienen. Die verzoekschriftprocedure eindigt bij een beschikking van de rechtbank. Wordt het verzoek toegewezen dan wordt de verzoeker bevolen een of meer limitatie/beperkingsfondsen te stellen. Is daaraan voldaan dan kunnen de schuldeisers van de verzoeker zich nog slechts op die fondsen verhalen. Daartoe dienen zij hun vordering ter verificatie in te dienen.

Laat de scheepseigenaar¹⁰ na om een of meer fondsen te stellen dan geldt in beginsel een onbeperkte aansprakelijkheid. De omvang van de fondsen wordt, wanneer het gaat om een binnenvaartschip, berekend aan de hand van het laad- en het motorvermogen (wanneer het althans gaat om een schip bestemd voor het vervoer van zaken).¹¹ Het is niet mogelijk aansprakelijkheid te beperken indien er aan de zijde van aansprakelijke persoon sprake is van opzet of grove schuld, waarbij zij opgemerkt dat de bewijslast ligt bij de claimant en deze lat bijzonder hoog ligt.¹²

4 Zakenfonds of waterverontreinigingsfonds (of beide)

Mudde, eigenaar van de *Transito*, stelde dat hij zijn recht om aansprakelijkheid te beperken kon realiseren door alleen een zakenfonds te stellen. De rechtbank is van oordeel dat dit niet het geval is en komt tot dit oordeel op basis van het volgende.

Nederland heeft gebruik gemaakt van de in art. 18 1988 CLNI gegeven mogelijkheid om de toepassing van de regels van het verdrag uit te sluiten ter zake van "vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water".

Voor deze vorderingen kan een scheepseigenaar zich niet beperken door het stellen van een zakenfonds, maar zal een waterverontreinigingsfonds moeten worden gesteld.¹³ Wordt dit nagelaten dan geldt met betrekking tot deze vorderingen een onbeperkte aansprakelijkheid.

In artikel 1 lid 1 aanhef en onder b van het Koninklijk Besluit van 29 november 1996 is bepaald welke vorderingen ten laste van het waterverontreinigingsfonds kunnen worden gebracht. Dat zijn

¹⁰ Wij gaan er in dit artikel aan voorbij dat er naast de scheepseigenaar nog andere partijen zijn die hun aansprakelijkheid op basis van het 1976 Limiteringsverdrag en het 1988 CLNI kunnen beperken. Zie respectievelijk de artikelen 1 lid 2 en 1 lid 2 van deze verdragen.

¹¹ Zie artikel 6 1988 CLNI.

¹² Van belang is in dat verband het arrest Van der Graaf/Philip Morris, HR 5 januari 2001, NJ 2001, 392, m.nt. K.F. Haak. Dat arrest had weliswaar betrekking op het "droge" vervoer maar is voor het "natte" recht evenzeer van belang. Voor nadere details, zie: F. Stevens, *Beperking van aansprakelijkheid. Zee- en binnenvaart*, Brussel 2008, p. 45 e.v. en Van der Velde, a.w., Deventer 2006, p. 346-360 en 403 e.v.

¹³ Zie artikel 8:1065 BW j° artikel 1 lid 1 van het KB Stb. 1996, 587.

vorderingen "terzake van kosten en schadevergoedingen verschuldigd voor waterverontreiniging". Opvallend is dat de tekst van het Koninklijk Besluit niet geheel overeenkomt met artikel 18 van het 1988 CLNI, althans dat er enig licht zit tussen de beide bepalingen. Ook de rechtbank constateert dit en merkt in dat kader op dat waar artikel 18 1988 CLNI ziet op vorderingen door waterverontreiniging gelegen in een verandering in de kwaliteit van het water zelf, het Koninklijk Besluit het ook mogelijk lijkt te maken dat vorderingen die samenhangen met verderliggende schadelijke gevolgen, zoals het besmeurd raken van andere zaken dan het water zelf, waaronder oevers en schepen, ten laste kunnen worden gebracht van een waterverontreinigingsfonds. De rechtbank oordeelt uiteindelijk dat omdat een nationale regeling niet verder kan gaan dan de omschrijving van de vorderingen zoals opgenomen in artikel 18 1988 CLNI, het voorbehoud uit artikel 18 1988 CLNI alleen betrekking heeft op schade als gevolg van de kwaliteitswijziging van het water.¹⁴ Het voorbehoud ziet derhalve niet op hoeveelheden stookolie die terecht zijn gekomen via het water op en/of tegen andere zaken en daar schade veroorzaken.¹⁵ Dat houdt dus in dat ter beperking van aansprakelijkheid voor die schade de aansprakelijke partij kan volstaan met het stellen van een zakenfonds, waarbij wij opmerken dat een dergelijk fonds niet alleen de helft kleiner is dan het waterverontreinigingsfonds, maar ook dat hieruit alle vorderingen anders dan voor dood of letsel (en waterverontreiniging) dienen te worden betaald.¹⁶

Het bovenstaande lijkt de eigenaar van de *Transito* in de kaart te spelen, maar dat is slechts tot op zekere hoogte het geval. Zo oordeelt de rechtbank dat omdat vanwege het gemaakte voorbehoud ter zake van vorderingen voor schade als gevolg van de wijziging van de kwaliteit van water, hier een regeling naar Nederlands geldt, ook kosten in de zin van artikel 6:96 lid 2 aanhef en onder a BW voor vergoeding in aanmerking komen.¹⁷ In dit geval betekent dit dat ook vorderingen die samenhangen met redelijke kosten van in redelijkheid genomen preventieve maatregelen om dreigende schade door kwaliteitswijziging van water te voorkomen, vorderingen zijn die ten laste kunnen worden gebracht van een waterverontreinigingsfonds. Voorbeelden van dergelijke kosten zijn de kosten van het verwijderen van de stookolie uit het water, alsmede het aanbrengen van oilbooms en olieschermen en het schoonmaken van de glooiing van de Belenuxhaven. Dit was noodzakelijk omdat de getijdewerking er voor zorgde dat havenwater diverse keren in contact kwam met de op de stenen en op het filterdoek afgezette stookolie, waardoor de kwaliteit van het havenwater telkens weer nadelig werd beïnvloed. Kortom, alleen door een waterverontreinigingsfonds te stellen kan *Mudde* zijn aansprakelijkheid ter zake van dit soort vorderingen beperken. De eigenaar van de *Transito* kan, als deze zijn aansprakelijkheid wil beperken voor de gemaakte schoonmaakkosten, dus niet volstaan met het stellen van enkel en alleen een zakenfonds.

De uitspraak ligt in de lijn met het eerder door de Hoge Raad in de *Grabow/Comeback*-zaak gewezen arrest waarin ook op grond van artikel 6:96 BW is aangenomen dat de kosten van maatregelen om waterverontreiniging te voorkomen dan wel te beperken, kosten zijn die in een

¹⁴ De rechtbank verwijst in dat kader, niet verrassend, naar het Weens Verdragenverdrag van 23 mei 1969 (Trb. 1985, 79).

¹⁵ Zie rov. 5.22 van het vonnis.

¹⁶ Wij geven een rekenvoorbeeld. Gesteld dat een binnenschip, bestemd om zaken te vervoeren, een laadvermogen heeft van 2000 ton en de voortbewegingswerktuigen een motorvermogen hebben van 1000 kilowatt dan bedraagt de omvang van het waterverontreinigingsfonds (200 SDR x 2000 ton) + 700 SDR x 1000 kW) = 1.100.000 SDR (art. 1 lid 1 sub b van het KB Stb. 1996, 587). Het zakenfonds is daarvan dus slechts de helft (art. 1 lid 1 onder c van het KB Stb. 1996, 587). De SDR is het bijzondere trekkingsrecht van het IMF. Omrekening naar Nederlands geld vindt plaats tegen de koers van de dag waarop aan een bevel tot fondsstorting wordt voldaan. Alle schuldeisers zullen zich dus tot verhaal van hun vordering moeten wenden tot dit fonds. Ervaring leert dat crediteuren vrijwel nooit hun schade volledig vergoed krijgen omdat hun gezamenlijke vorderingen meer belopen dan de omvang van het fonds.

¹⁷ Zie rov. 5.23 van het vonnis.

waterverontreinigingsfonds vallen.¹⁸ Interessant aan die uitspraak is overigens nog wel dat de Hoge Raad daarin heeft beslist dat dit ook het geval is als achteraf aannemelijk wordt, op grond van informatie van na het plaatsvinden van het incident, dat waterverontreiniging zou zijn uitgebleven indien de preventieve maatregelen niet zouden zijn genomen (met andere woorden: wanneer achteraf bezien de kosten niet hadden behoeven te worden gemaakt).

De analyse die de rechtbank Rotterdam maakt van het verschil tussen de aard en inhoud van het voorbehoud dat in artikel 18 1988 CLNI is opgenomen met die van de tekst van artikel 1 lid 1 aanhef en onder b van het Koninklijk Besluit van 29 november 1996, heeft dus in dit geval weinig consequenties. Goed voorstelbaar is echter dat dit in andere situaties anders kan zijn, bijvoorbeeld als de kans op herverontreiniging door getijdestroming of anderszins afwezig is.

5 **Gevaarlijke stoffenfonds. 2012 CLNI-verdrag**

Nederland heeft met betrekking tot het 1988 CLNI-verdrag nog een tweede hier relevant voorbehoud gemaakt. Het voorbehoud heeft betrekking op vorderingen die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen.¹⁹ Nederland vond de in het 1988 CLNI-verdrag opgenomen limieten gezien de aan het vervoer van gevaarlijke stoffen verbonden risico's te laag en heeft er voor gekozen een van het 1988 CLNI-verdrag afwijkende regeling in te voeren. Deze houdt kort gezegd in dat als er schade door gevaarlijke stoffen ontstaat, de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid alleen kan beperken door een gevaarlijkstoffepersonenfonds en/of een gevaarlijkstoffenzakenfonds te stellen.²⁰ Deze fondsen zijn respectievelijk twee- en driemaal zo groot als het gewone personenfonds en het gewone zakenfonds. Er is niet voorzien in een waterverontreinigingsfonds zodat vorderingen zoals die aan de orde zijn in hierboven besproken procedure *Transito/Ceeblender* - als de uit de *Ceeblender* gestroomde stookolie had kunnen worden aangemerkt als een gevaarlijke stof, hetgeen gezien de uitspraak aannemelijk is - ten laste van een gevaarlijkstoffenzakenfonds hadden moeten worden gebracht.²¹

In artikel 8:1030 BW is bepaald wat onder een gevaarlijke stof wordt verstaan, althans is aangegeven dat bij algemene maatregel van bestuur zal worden bepaald welke stoffen als zodanig dienen te worden aangemerkt, daarbij eventueel rekening houdend met onder meer de concentraties van de stof, de specifieke gevaren ervan en specifieke omstandigheden waarin de stof zich bevindt. Een en ander is uitgewerkt in artikel 3 van het Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging.²² Hierin is vastgelegd dat een gevaarlijke stof in de zin van 8:1030 BW een stof is die, kort gezegd, als zodanig is aangewezen in de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen langs de weg (*ADR-verdrag*).²³ Dit laatste bevreemdt omdat het hier niet gaat over het vervoer over de weg van gevaarlijke stoffen, maar over water. De keuze is verder verrassend omdat er een verdrag is dat speciaal ziet op het vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren; het *ADN*.²⁴

¹⁸ HR 19 september 1997, NJ 1988, 886 m.nt Claringbould. Zie verder over deze uitspraak Cleton, a.w., p. 113. Zie voorts Rb Rotterdam 24 oktober 1996, S&S 1997/41 (*Mecurius*)

¹⁹ Artikel 18 lid 1 sub b van het 1988 CLNI biedt daartoe de mogelijkheid.

²⁰ Zie artikelen 8:1030 en 8:1033 BW jo artikel 3 KB Stb. 1996, 587.

²¹ Zie in deze zin artikel 8:1065 BW jo artikel 3 lid 2 KB Stb. 1996, 587. Volledigheidshalve merken wij op dat uit de uitspraak van de rechtbank Rotterdam niet volgt dat is onderzocht of de uitgestroomde olie moet worden aangemerkt als een gevaarlijke stof.

²² Stb. 1994, 88.

²³ Trb. 1959, 171

²⁴ Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren, Trb. 2001,67.

Verdragspartijen bij het 1998 CLNI hebben dit ook geconstateerd. In het op 27 september 2012 tot stand gekomen 2012 CLNI-verdrag is dan ook een definitie van gevaarlijke stoffen opgenomen die verwijst naar het ADN-verdrag. Deze wijziging is niet zonder belang, aangezien er verschillen bestaan tussen het ADR-verdrag en het ADN-verdrag in die zin dat er stoffen zijn die in het ADR-verdrag als niet gevaarlijk worden gekwalificeerd, terwijl deze als wel gevaarlijk worden aangemerkt in het ADN-verdrag. Dat is bijvoorbeeld het geval, zo weten wij uit ervaring, met bepaalde soorten bunkerolie.

Kortom, goed mogelijk is dat door deze wijziging van het 1988 CLNI-verdrag het voor een scheepseigenaar als Mudde in de (nabije) toekomst niet langer mogelijk is te volstaan met het stellen van een 'gewoon' zaken- en/of personenfonds om aansprakelijkheid te kunnen beperken, maar een of meerdere gevaarlijkstoffenfondsen – en dus voor een hoger bedrag – dienen te worden gesteld.

6 1976 Limiteringsverdrag

Zoals eerder opgemerkt is het 1988 CLNI gebaseerd op het 1976 Limiteringsverdrag.²⁵ Beide verdragen kennen derhalve een vergelijkbare structuur en opzet. Interessant is nu dat Nederland ook met betrekking tot het (gewijzigde) 1976 Limiteringsverdrag een voorbehoud heeft gemaakt. Het voorbehoud heeft echter, anders dan onder het 1988 CLNI, op meer betrekking dan alleen schade als gevolg van de kwaliteitswijziging van water. Zo biedt het (gewijzigde) 1976 Limiteringsverdrag verdragsstaten de mogelijkheid om een voorbehoud te maken ter zake van wrak- en ladingopruimkosten als bedoeld in artikel 2 lid 1 sub d en e van dit verdrag. Zou, uitgaande van het verdrag, voor dit type vorderingen kunnen worden volstaan met het stellen van een zakenfonds ter beperking van aansprakelijkheid, artikel 18 van het verdrag biedt de mogelijkheid voor verdragsstaten om een zodanig voorbehoud te maken dat ter zake van vorderingen uit wrak- en ladingopruimkosten een onbeperkte aansprakelijkheid geldt. Nederland heeft er voor gekozen om een eigen regeling voor dit type claims te introduceren en sindsdien geldt dat een scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid voor wrak- en ladingopruimkosten kan beperken door een wrakkenfonds te stellen.²⁶ Omdat Nederland er niet voor heeft gekozen om ter zake van ladingopruimkosten (ook) een waterverontreinigingssfonds te introduceren, zullen claims als aan de orde in de hier besproken procedure Transito/Ceeblender - zou het 1976 Limiteringsverdrag, zoals gewijzigd, van toepassing zijn op deze casus - naar alle waarschijnlijkheid onder artikel 2 lid 1 sub d of e van het 1976 Limiteringsverdrag vallen en zou derhalve, ten einde aansprakelijkheid te beperken, een wrakkenfonds hebben moeten worden gesteld.²⁷

Geheel zeker is dat niet. Die onzekerheid is te herleiden tot uitspraken van de rechtbank Rotterdam in de zaken Riad/Wisdom en Kevin S/Vlieland.²⁸ Zien wij het goed dan is in eerstgenoemde zaak beslist dat kosten van opruiming van uitgestroomde olie wrakopruimingskosten zijn en is in de tweede zaak beslist dat dit zakenfondskosten zijn. Omdat in dit artikel het CLNI centraal staat zullen wij hier niet nader op ingaan, maar duidelijk mag zijn dat hierover nog niet het laatste woord is gezegd.

²⁵ Volledigheidshalve merken wij op dat de recent overeengekomen wijziging van het CLNI en het 1996 protocol bij het 1976 Limiteringsverdrag hier geen wijziging in brengt.

²⁶ Zie artikel 8:755 lid 1 sub b jo 8:752 lid 1 sub d en e BW. Zie nader hierover: Van der Velde, a.w., p. 355 e.v.

²⁷ Zie artikel 8:752 lid 1 sub d of e jo artikel 8:755 lid 1 sub c BW.

²⁸ Rb. Rotterdam 26 juni 2013, S&S 2013/123 (Riad/Wisdom), r.o. 2.8 en Rb. Rotterdam 26 oktober 2011, S&S 2012, 28 (Kevin S/Vlieland).

7 Zelfstandige uit de Waterwet en uit EU-richtlijn 2004/35/EG voortvloeiende verplichtingen

Interessant aan de procedure *Transito/Ceeblender* is voorts dat *Argos*, de eigenaar van de *Ceeblender*, met het Havenbedrijf Rotterdam een overeenkomst is aangegaan tot opruiming van de olie die uit de ladingtank van de *Ceeblender* is gestroomd. Uit de uitspraak volgt dat *Argos* deze overeenkomst is aangegaan omdat het bevoegd gezag *Argos* op basis van, zo volgt uit de uitspraak, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet milieubeheer, de Havenverordening Rotterdam 2004 en de Milieuaansprakelijkheidsrichtlijn (Richtlijn 2004/35/EG) zou hebben verplicht of hebben kunnen verplichten adequate maatregelen te nemen. Aannemelijk is dat het bevoegd gezag zich jegens *Argos* in ieder geval heeft (kunnen) beroepen op de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, nu Waterwet (Wtw), en Titel 17.2 Wet milieubeheer (Wm). Dat is de titel waarin de Milieuaansprakelijkheidsrichtlijn is geïmplementeerd.²⁹ In het navolgende zal eerst op de Waterwet worden ingegaan en vervolgens op de Milieuaansprakelijkheidsrichtlijn.

7.1 Waterwet

Voor een incident zoals hier aan de orde zijn de artikelen 6.2 en 6.8 Waterwet het meest relevant. Artikel 6.2 Wtw bepaalt kort gezegd dat het zonder vergunning niet is toegestaan verontreinigende stoffen te lozen op het oppervlaktewater. Artikel 6.8 Wtw bepaalt dat een ieder die handelingen verricht of nalaat en die weet of redelijkerwijs had kunnen vermoeden dat door die handelingen of het nalaten daarvan de bodem of oever van een oppervlaktewaterlichaam kan worden verontreinigd of aangetast, verplicht is schadebeperkende en/of ongedaanmakingsmaatregelen te nemen. Voorts bepaalt artikel 6.8 Wtw dat indien de verontreiniging of aantasting het gevolg is van een ongewoon voorval, de maatregelen onverwijld worden genomen.

Artikel 6.8 Waterwet is een zorgplichtbepaling en is 'self-executing', hetgeen wil zeggen dat het een direct uit de wet voortvloeiende verplichting betreft.³⁰

Argos heeft aan deze verplichting gehoor gegeven door opdracht te geven aan het Havenbedrijf tot uitvoering van de noodzakelijke schoonmaakmaatregelen. Daartoe zijn *Argos* en het Havenbedrijf een overeenkomst aangegaan. *Argos* tracht de kosten van uitvoer van de overeenkomst te verhalen op *Mudde*, waarbij van belang is dat de kosten van schoonmaak hoger zijn dan de schadelimieten uit het 1988 CLNI. Het is dan ook niet verrassend dat *Mudde* zich tegen de regresvordering van *Argos* verzet door te betogen dat *Argos* zich jegens het Havenbedrijf had moeten beroepen op beperking van haar aansprakelijkheid.

Een interessante kwestie want hiermee komt de vraag aan de orde naar de verhouding tussen de uit de Waterwet voortvloeiende bestuursrechtelijke verplichtingen enerzijds en internationale limiteringsverdragen anderzijds. De rechtbank gaat niet expliciet in op deze verhouding maar merkt wel op het standpunt van *Mudde* te verwerpen omdat "op *Argos* jegens het 'bevoegd gezag' een eigen verplichting rust om de stookolie [...] te verwijderen".³¹ *Argos* moet uitgaande van deze verplichting de "volledige kosten daarvan zelf [...] dragen, zonder een beroep te hebben op beperking van aansprakelijkheid", waar dan weer aan toe wordt gevoegd dat voor zover het de

²⁹ Zie over de implementatie van deze richtlijn in Nederlands recht: M. Peeters e.a., *De implementatie van de milieuaansprakelijkheidsrichtlijn*, 2005 (<http://arno.unimaas.nl/show.cgi?fid=20883>) , E.H.P. Brans, *Het wetsvoorstel tot implementatie van de EU-richtlijn Milieuaansprakelijkheid (2004/35/EG)*, M&R 2007, p. 536-545.

³⁰ Een vergelijkbare bepaling betreft artikel 55b Wet bodemsanering. Ook richtlijn 2004/35/EG kent dergelijke bepalingen.

³¹ Zie rov. 5.32.

regresvordering van Argos op Mudde betreft, Mudde zich tegenover Argos wél op een beperking van aansprakelijkheid kan beroepen.³²

De vraag is nu of uit het voorgaande mag worden afgeleid dat indien zich een verontreinigings situatie voordoet, de partij die preventieve en/of ongedaanmakings-maatregelen in de zin van artikel 6.8 Waterwet neemt, geen beroep (meer) toekomt op de in het CLNI-verdrag neergelegde mogelijkheid tot beperking van aansprakelijkheid. Dat is niet helemaal duidelijk, althans lijkt af te hangen van de vraag wie de maatregelen neemt. Wij merken in dat kader op dat uit de Waterwet niet volgt wat de verhouding is tussen de bestuursrechtelijke verplichtingen uit artikel 6.8 van deze wet en het 1988 CLNI-verdrag. Er zijn diverse uitspraken waaruit volgt dat 1988 CLNI-verdrag (en dus ook de opvolger ervan), net als het 1976 Limiteringsverdrag, directe werking heeft, maar punt is nu dat Nederland ter zake van waterverontreiniging – zoals hierboven opgemerkt – een voorbehoud heeft gemaakt en derhalve dat ter zake van deze verontreiniging en de daarmee samenhangende kosten een ander – nationaal – regime geldt. Of dit voldoende is om een in beginsel onbeperkte aansprakelijkheid aan te nemen, is niet zeker. Zo vragen wij ons af of indien het bevoegd gezag op basis van de artikelen 6.2 en 6.8 Waterwet overgaat tot toepassing bestuursdwang, er dan een volledig kostenverhaal mogelijk is en of niet dan de wederpartij aansprakelijkheid zal kunnen beperken door een waterverontreinigingsfonds te stellen. De kwestie heeft zich voor zo ver wij weten nog niet voorgedaan en is derhalve nog niet beslist.

Wel kan er een parallel getrokken worden met een uitspraak van de rechtbank Den Haag in de zaak Vinca Gorthon. De Staat vorderde na het zinken van het zeeschip Vinca Gorthon in een drukke vaarroute, net buiten de Nederlandse territoriale wateren, een bevel tot opruiming van het wrak. De vordering werd door de rechtbank afgewezen omdat toewijzing ervan ertoe zou kunnen leiden dat de eigenaar van het schip onbeperkt aansprakelijk zou zijn, hetgeen "niet te rijmen is met de mogelijkheid die gedaagde heeft om haar aansprakelijkheid terzake te beperken".³³

Belangrijk verschil met de in dit artikel centraal staande uitspraak van de rechtbank Rotterdam is wel dat het in de Transito/Ceeblender-zaak gaat om de uitleg van het voorbehoud dat Nederland onder het 1988 CLNI heeft gemaakt ter zake van waterverontreiniging en de nationale wet- en regelgeving die verplichtingen daaromtrent heeft vastgelegd, waaronder in artikel 6.8 Waterwet.³⁴

Een ander belangrijk verschil met de Vinca Gorthon-uitspraak is dat het in het geval van de Vinca Gorthon ging om een civielrechtelijke vordering tot wrakopruiming en niet om een bestuursrechtelijke verplichting om reeds veroorzaakte verontreiniging op te ruimen. Voorts kan er nog op worden gewezen dat wanneer een aansprakelijke partij die kosten maakt ter voorkoming of vermindering van (verdere) schade deze niet kan verhalen op een beperkingsfonds omdat de aansprakelijke persoon rechtens tot het nemen van die preventieve maatregelen gehouden is.³⁵ Wanneer het een rechtsplicht is van de aansprakelijke partij om preventieve maatregelen te nemen bestaat dan ook niet, zo zou betoogd kunnen worden, een rechtsplicht ten aanzien van het opheffen van een gevaarlijke situatie? Zoals eerder opgemerkt, de Waterwet kent een zelfstandige verplichting tot het ongedaan maken van verontreiniging (zie artikel 6.8 Wtw). Een dergelijke verplichting geldt niet voor wrakopruiming, al heeft de Staat de mogelijkheid om als een wrak op dat deel van de waterbodem ligt dat in eigendom toebehoort aan de Staat, op basis van de

³² Idem.

³³ Rechtbank Den Haag 26 mei 1993, S&S 1994,52 (Vinca Gorthon). Zie in deze zin ook F. Stevens, Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims, TVR 2008-4, p. 115.

³⁴ Van belang in dat verband is dat de Vinca Gorthon niet in Nederland, maar in Zweden haar bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid had ingeroepen. Zweden heeft geen met Nederland vergelijkbaar voorbehoud gemaakt.

³⁵ Cleton, a.w., p. 64, Comité Maritime International, The travaux préparatoires of the LLMC 1976 and of the Protocol 1996, p. 308.

'omgevallen bomenjurisprudentie'³⁶ te vorderen dat het wrak wordt verwijderd. Uitgaande van de huidige jurisprudentie heeft dan overigens wel te gelden dat de gevaren verbonden aan het niet verwijderen van het wrak aanzienlijk moeten zijn.³⁷

7.2 Milieuaansprakelijkheidsrichtlijn

Terug naar de uitspraak van de rechtbank Rotterdam. Uit de uitspraak lijkt te kunnen worden opgemaakt dat het Havenbedrijf zich in haar contacten met Argos ook heeft beroepen op de EU-milieuaansprakelijkheidsrichtlijn (richtlijn 2004/35/EG).³⁸ Zonder op de details van deze richtlijn in te gaan merken wij op dat een ieder, uitgezonderd personen die in privé handelen, op basis van de richtlijn gehouden is preventieve en/of schadebeperkende maatregelen en herstelmaatregelen te nemen indien zich een incident voordoet waardoor milieuschade in de zin van de richtlijn kan worden veroorzaakt, waaronder schade aan oppervlaktewateren.³⁹

Artikel 4 van de richtlijn bepaalt dat de richtlijn buiten toepassing blijft indien het incident waardoor de milieuschade is of dreigt te worden veroorzaakt valt onder een van de in een bijlage bij de milieuaansprakelijkheidsrichtlijn genoemde internationale civielrechtelijke milieuaansprakelijkheidsverdragen. Het eerdergenoemde CLC 92 is één van die verdragen. Het incident in de Beneluxhaven valt niet binnen het bereik van de in de bijlage genoemde verdragen, zodat de richtlijn in beginsel van toepassing was het incident en de gevolgen ervan.

Van belang is nu dat artikel 4 van de richtlijn bepaalt dat de richtlijn geen afbreuk doet aan het recht van de scheepseigenaar (en anderen) om aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig de nationale wetgeving ter uitvoering van het 1976 Limiteringsverdrag of het 1988 Verdrag CLNI (toekomstige wijzigingen daaronder begrepen). Dat roept derhalve dezelfde vraag op als die hierboven al werd opgeworpen. Hoe verhoudt zich dit tot de uit de richtlijn voortvloeiende verplichting om preventieve-, schadebeperkende en/of milieuherstelmaatregelen te nemen indien aannemelijk is dat deze maatregelen kostbaarder zijn dan het bedrag waartoe de scheepseigenaar zich krachtens de genoemde verdragen mag beperken? De richtlijn is hier niet duidelijk over⁴⁰ en er is ook geen jurisprudentie voorhanden die hier helderheid over biedt. Belangrijk verschil met het regiem van de Waterwet is echter wel dat anders dan in de Waterwet, in de milieuaansprakelijkheidsrichtlijn expliciet is aangegeven dat het recht op beperking van aansprakelijkheid dient te worden gerespecteerd.

8 Conclusie

Op basis van een recente uitspraak van de rechtbank Rotterdam hebben wij een doorkijk willen geven in de rechtsvragen die aan de orde kunnen komen als gevolg van een aanvaring tussen twee binnenvaartschepen. De aansprakelijke scheepseigenaar heeft in beginsel het recht op beperking van aansprakelijkheid in te roepen. Hij dient daartoe beperkingsfondsen te stellen. De hoogte van de verschillende fondsen wijken van elkaar af.

Nog vrijwel onontgonnen terrein is met name de verhouding tussen het aan een waterbeheerder ten dienste staande publiekrechtelijke instrumentarium en het in het civiele recht ingebedde recht

³⁶ HR 7 mei 1982, NJ 1983, 478 en HR 4 november 1989, NJ 1989, 854.

³⁷ Zie HR 14 oktober 1994, NJ 1995/720, Kraan I, zie voorts HR 8 maart 2002, NJ 2003, 372; Danah.

³⁸ Zie Pb EU 2004 L 143/56. Voor nadere informatie over deze richtlijn, zie: L. Bergkamp, B. Goldstein (ed.), *The EU Environmental Liability Directive. A Commentary*, Oxford University Press (OUP) 2013, p. 1-363, waaronder hoofdstuk 3 van dit boek: E.H.P. Brans, *Fundamentals of Liability for Environmental Harm Under the ELD*, p. 31-50.

³⁹ Voor nadere details verwijzen wij naar: Bergkamp, Goldstein (ed.), a.w. p. 1-363.

⁴⁰ Zie in deze zin ook: L. Bergkamp, A. van Bergeijk, *Exceptions and Defences*, in Bergkamp, Goldstein (ed.), a.w., p. 90.

op beperking van aansprakelijkheid. Of een bestuursrechtelijke verplichting tot het ongedaan maken van vervuiling afgeweerd kan worden met een beroep op beperking van aansprakelijkheid is ongewis. De parlementaire geschiedenis zwijgt op dit punt en jurisprudentie ontbreekt vrijwel geheel. Dat wil zeggen: tot de in deze bijdrage besproken uitspraak van de rechtbank Rotterdam. Één zwaluw maakt nog geen zomer maar de rechtbank lijkt van oordeel te zijn dat de rechtsplicht om vervuiling ongedaan te maken niet voor "beperking" in aanmerking komt.