

DE BURGERLIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR EN DE VERGOEDINGEN VOOR SCHADE ONTSTAAN DOOR OLIEVERONTREINIGING : EEN VERDUIDELIJKING BIJ DE TOEPASSELIJKE VERDRAGEN EN CONTRACTEN

DOOR

Frank MAES

Assistent aan de Rijksuniversiteit Gent

1. EVOLUTIE

De schipbreuk van de Liberiaanse tanker Torrey Canyon in maart 1967 maakte duidelijk dat de aansprakelijkheidsstelsels van toepassing op de eigenaars van zeeschepen en geregeld in de Brusselse Verdragen van 1924 en 1957 (1), onvoldoende aan de belangen van de slachtoffers van een omvangrijke olieverontreiniging tegemoetkwamen (2). In de eerste plaats was de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar t.a.v. de omvang van de materiële schade te laag en diende deze grens te worden opgetrokken. Vervolgens berustte deze aansprakelijkheid over het algemeen op het begrip «schuld» van de schadeverwekker en bood deze rechtsregel veelal onvoldoende bescherming aan de slachtoffers (3). Tenslotte was het niet eenvoudig te achterhalen in welk land de procedure tot schadevergoeding diende ingeleid te worden wanneer de verontreiniging zich voordeed in meer

(1) Het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 goedgekeurd bij Wet 20 november 1928 (B.S., 12.06.1931) en in Boek II, Titel II, art. 46 e.v. van het W. Kh. ingelast door de Wet 28 november 1928 (B.S., 11.01.1929). Het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 werd goedgekeurd bij Wet 18 juli 1973 (B.S., 29.01.1976). Het Protocol houdende de wijziging van het internationaal Verdrag van 1957, opgemaakt op 21 december 1979, vervangt de verwijzingen naar de franc Poincaré door referenties naar de SDR zoals omschreven door het IMF (W. 17 augustus 1983, B.S., 22.11.1983, van kracht sedert 6 oktober 1984). Zie voor de betekenis van de franc Poincaré en SDR infra noot 56 en 57.

(2) SOMERS, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1984, 362; RAFGAARD, T., IMO 1984 Protocols on Oil Pollution Liability, 1 *Yearbook Maritime Law* (hierna : *YML*), Deventer, Kluwer, 1984, 375.

(3) Zie LUTZ, R. E., «Directions of Environmental Law in the International System : An Assessment of Tasks and Challenges for Lawyers» in *Environmental Pollution and Individual Rights : An International Symposium*, Deventer, Kluwer, 1978, 191.

dan één staat en was de scheepseigenaar veelal gehouden diverse beperkingsfondsen op te richten. Zowel door het Comité Maritime International (C.M.I.) als door de IMCO (4) werd een ontwerp van verdragtekst uitgewerkt (5). Verschillende delegaties (Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Italië en de Verenigde Staten) in de IMO waren van mening dat de aansprakelijkheid objectief diende te zijn, terwijl Canada voorstander was van een absolute aansprakelijkheid, de landen die de scheepvaartbelangen verdedigden (Japan, Sovjetunie en Groot-Brittannië) voorstander van de traditionele schuldaansprakelijkheid en nog anderen (België, Denemarken, Ierland en Griekenland) voorstander van een ladingaansprakelijkheid al dan niet in combinatie met een schuldaansprakelijkheid van de scheepseigenaar (6). Uiteindelijk werd in het IMO-ontwerp de objectieve aansprakelijkheid aanvaard en resulteerde in het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging, Brussel, 29 november 1969 (7). Dit Verdrag verwerpt de schuldaansprakelijkheid en is gebaseerd op de objectieve aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, hoewel een aantal uitzonderingen het objectief karakter afzwakken (8) en de beperking van de aansprakelijkheid behouden blijft (9). Het Verdrag voorziet in een betere rechtsbescherming voor de slachtoffers en maakt het hen mogelijk hogere schadeclaims vergoed te krijgen dan onder de klassieke aansprakelijkheidsstelsels. Daar het aan de scheepseigenaar opgelegde stelsel van exclusieve aansprakelijkheid zwaardere financiële lasten met zich meebracht en de vergoedingsbedragen nog steeds onvoldoende werden geacht, heeft de IMO een internationaal fonds opgericht waardoor de slachtoffers op een meer bevredigende wijze worden vergoed en de scheeps-

(4) Sedert 1982 is de IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization), als gespecialiseerde organisatie van de VN vooral belast met de maritieme veiligheid, van naam veranderd in de IMO (International Maritime Organization).

(5) HEALY, N. J., « The C.M.I. and IMCO Draft Conventions on Civil Liability for Oil Pollution », 1 *Journal of Maritime Law and Commerce* (hierna : *JMLC*), 93 (1969), 93-105; GOLD, E., *Maritime Transport. The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law*, Lexington, D. C. Heath and Company, 1981, 290.

(6) BALLENEGGER, J., *La pollution en droit international*, Genève, Droz, 1975, 100-101; M'GONIGLE, R. M. en ZACHER, M. W., *Pollution Politics and International Law — Tankers at Sea*, Berkeley, University of California Press, 1979, 167-173 en 177. Zie voor de diverse vormen van aansprakelijkheid : BERGMAN, S., No Fault Liability for Oil Pollution Damage, 5 *JMLC*, 1 (1973); BARROS, J. en JOHNSTON, D. M., *The International Laws of Pollution*, New York, Macmillan, 1974, 18-22; SIMON, P., *La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures*, Parijs, thésis, 1976, 112-113; DUBAIS, B. A., « La réparation du dommage en cas de pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des hydrocarbures en mer », in *Le pétrole et la mer*, DUPUY, R.-J. (ed), Parijs, Presses Universitaires de France, 1976, 129-138; GOLDIE, L. F. E., Concepts of Strict and Absolute Liability and the Ranking of Liability in Terms of Relative Exposure to Risk, XVI *Netherlands Yearbook of International Law (NYIL)*, 175 (1985).

(7) In de navolgende tekst afgekort : Aansprakelijkheidsverdrag.

(8) De scheepseigenaar blijft in een aantal gevallen niet aansprakelijk : Zie Art. III van het Verdrag in 9 *International Legal Materials* (hierna *ILM*), 45 (1970), 47-48.

(9) JOHNSTON, D. M., « Marine Pollution Agreements : successes and problems », in *International Environmental Diplomacy*, CARROLL, J. C. (ed.), Cambridge, Cambridge University Press, 1988, 202.

eigenaar gedeeltelijk wordt ontlast van de bijkomende financiële verplichtingen die uit het Aansprakelijkheidsverdrag van 1969 voortspuiten (roll back relief). Er werd een compromis gevonden « in favour of strict liability on the ship, combined with liability on the cargo interests in the form of a fund » (10). Het Internationaal Vergoedingsfonds werd opgericht bij het Verdrag van Brussel van 18 december 1971 (11) en moet worden gezien als een twee-eenheid met het Aansprakelijkheidsverdrag. Deze twee Verdragen vormen samen een uniform schema ter consolidatie van alle schadeclaims in één forum en de afdwingbaarheid van de juridische uitspraken in alle andere Verdragstaten (art. IX en X, Aansprakelijkheidsverdrag; art. 7, 3 Fondsverdrag). Een Staat die geen partij is bij het Aansprakelijkheidsverdrag kan geen partij worden bij het Fondsverdrag (art. 37, 4 van het Fondsverdrag (12)).

Als gevolg van de ramp met de Amoco Cadiz in 1978 werden onder impuls van de IMO, tijdens een Internationale Diplomatieke Conferentie gehouden te Londen van 30 april tot 25 mei 1984, twee protocollen aangenomen die zowel het Aansprakelijkheidsverdrag als het Fondsverdrag in belangrijke mate amenderen. In de protocollen worden de aansprakelijkheidslimieten van de scheepseigenaar en de tussenkomst van het Fonds verhoogd, het geografisch toepassingsgebied uitgebreid tot de exclusieve economische zone of tot 200 mijl indien de lidstaat geen exclusieve economische zone heeft, tankers in ballast opgenomen, de definitie « verontreinigingsschade » uitgebreid tot preventieve maatregelen, ... (13). Deze amendementen zijn echter nog niet van kracht (14).

(10) ABECCASSIS, D. W., *The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships*, Londen, Butterworths, 1978, 220; De conferentie had hierbij twee hoofdbeginselen vooropgesteld, met name : 1. « victims should be fully and adequately compensated under a system based upon the principle of strict liability » en 2. « the fund should in principle relieve the shipowner of the additional financial burden imposed by CLC » : Resolution on Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage, 9 ILM 66 (1970).

(11) Tekst in 11 ILM 284 (1972). Het Verdrag werd op 16 oktober 1978 van kracht.

(12) Op 31 december 1987 waren 38 Staten tot het Fonds toetreden. Met uitzondering van België, Ierland en Luxemburg (als niet-kuststaat) zijn de landen behorend tot de E.G. lid. In België en Ierland wordt de ratificatie onderzocht : IOPC Fund, *Annual Report*, 1987, 1-2 en 35.

(13) Tekst protocollen in *International Environmental Law — Multilateral Agreements*, Binder 3, 1986, 969:88/A/11 en 971:94/A/11. Zie BRODECKI, Z., Compensation in the Light of the 1984 Protocols to Revise the 1969 CLC and the 1971 Fund Conventions, 1 YML, 101 (1984); RAFGARD, T., *l.c.*, 377-381; JACOBSEN, D. A. en YELLEN, J. D., Oil Pollution : The 1984 Protocols and the AMOCO CADIZ, 15 JMLC, 467 (1984), 480-482; KBAIER, R. en SEBEK, V., New Trends in Compensation for Oil Pollution Damage : Amoco Cadiz Legal Proceedings and the 1984 Diplomatic Conference on Liability and Compensation, 9 *Marine Policy* (hierna MP), 269 (1985), 274-278; LUCCHINI, L., Le procès de l'Amoco Cadiz : présent et voies du futur, XXXI *Annuaire Français de Droit International (AFDI)*, 762 (1985); JACOBSSON, M. en TROTZ, N., The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Liability Convention and the 1971 Fund Convention, 17 JMLC, 467 (1986); VAN HANSWYCK, B., The 1984 Protocols to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages and the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damages : An Option for Needed Reform in United States Law, 22 *The International Lawyer* 319 (1988), 324-326; DU PONTAVIE, E., Les rayons et les ombres des Protocoles du 25 mai 1984 modifiant les conventions concernant les dommages

Vóór het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag tot stand kwamen, was de tankerindustrie er zelf in geslaagd om op vrijwillige basis een aansprakelijkheidsregeling en vergoedingsstelsel uit te werken. TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution) werd afgesloten door de eigenaars van tankschepen op 7 januari 1969 en trad in werking op 6 oktober 1969 (15). Sindsdien werd de overeenkomst verschillende malen geamendeerd. In 1978 werd een « mirror image » met de hoofdvoorzieningen uit het Aansprakelijkheidsverdrag bereikt. Onder meer door het vervangen van de voorheen geldende aansprakelijkheid, gebaseerd op de schuld met omgekeerde bewijslast, door de objectieve aansprakelijkheid van de scheepseigenaar of bareboat charterer (16). Het laatste amendement van 9 december 1986 (van kracht sedert 20 februari 1987) verhoogt de aansprakelijkheidslimieten aanzienlijk (17). Op 14 januari 1971 sloten verschillende oliemaatschappijen een overeenkomst ter aanvulling van TOVALOP, nl. CRISTAL (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution). CRISTAL is sinds 1 april 1971 van kracht (18) en werd tevens meerdere malen geamendeerd (19). CRISTAL is een vrijwillig gesloten contract ter vergoeding van de slachtoffers van een olieverontreiniging, die onvoldoende vergoed worden onder de reeds bestaande wettelijke regelingen (waarbij het Aansprakelijkheidsverdrag) of onder TOVALOP. Sedert 20 februari 1987 zijn de verhoogde CRISTAL vergoedingen van kracht (20).

Voorafgaand aan de laatste TOVALOP en CRISTAL amendementen en als reactie op de nieuwe protocollen bij het Aansprakelijkheids- en Fondsverdrag, heeft de olie-industrie gepoogd een nieuw vergoedingsstelsel te

dus à la pollution par les hydrocarbures, in *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer, 1988, 225-242.

(14) Japan stemde tegen het protocol. Liberia, Panama, Griekenland en de Sovjetunie onthielden zich. Op 1 december 1987 hadden 3 staten (Frankrijk, Peru en Zuid-Afrika) het amendement op het Aansprakelijkheidsverdrag geratificeerd. Op 8 september 1987 ratificeerde Frankrijk als eerste het amendement op het Fondsverdrag : *IMO NEWS*, 1987/4, 2 ; Zie ook CLARINGBOULD, M. H., *Transport*, Deventer, Kluwer, mei 1988, Survey of Conventions — 98, 99.

(15) Tekst in 8 *ILM* 497 (1969). Zie voor commentaar : BECKER, G. L., A Short Cruise on the Good Ships TOVALOP and CRISTAL, 5 *YMLC* 609 (1974).

(16) Tekst in BRICE, G., *Maritime Laws of Salvage*, Londen, Stevens & Sons, 1983, 427. Cf. BECKER, G. L. en GHEE, P. H., « The Development of TOVALOP and the 1978 Changes », in *Then Years of TOVALOP*, Londen, ITOFF, 1979, 6 ; DOUAY, C., L'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, *Droit Maritime Français* (hierna *DMF*), 451 (1981), 459-460. Een « bareboat charter » is een naakte casco bevrachting, waarbij het niet uitgeruste en niet bemande schip door de eigenaar wordt verhuurd aan de bevrachter (reder of in dit geval bareboat charterer) voor een doorgaans lange termijn.

(17) International Tanker Owners Pollution Federation (afgekort ITOFF), *Newsletter*, 1987, nr. 12, 1.

(18) Text in 10 *ILM* 137 (1971). Zie voor commentaar : BECKER, G. L., *l.c.*, 609.

(19) Tekst in BRICE, G., *o.c.*, 434.

(20) ITOFF, *Newsletter*, 1987, nr. 12, 1.

ontwikkelen (21). Dit nieuwe regime was bekend onder de naam PLATO (Pollution Liability Agreement among Tanker Owners) en CRISTAL Revised '85 (22) en kon een bedreiging vormen voor de ratificaties van de nieuwe IMO Protocollen (23). PLATO voorzag in hogere aansprakelijkheidslimieten voor de scheepseigenaars van kleine en middelgrote tankers (24), terwijl het aandeel in de schadevergoedingen ten laste van de ladingbelanghebbenden verminderde (25). CRISTAL Revised zou ook van toepassing zijn bij een verontreiniging in een Fondsstaat. Het nieuwe regime werd ondanks intense druk vanwege de olie-industrie en de dreiging het CRISTAL contract op te zeggen, verworpen door de belangenverenigingen van de scheepseigenaars (nationale redersorganisaties, Intertanko, BIMCO, ...) en een groot aantal P & I Clubs, die PLATO beschouwden als een doorbreken van het bestaand evenwicht in het totale te verdelen schadevergoedingspakket tussen scheepseigenaar en ladingeigenaar (26). PLATO zou een precedent scheppen waarbij de tussenkomsten van de olie-maatschappijen in verhouding met de aansprakelijkheidsbedragen ten laste van de scheepseigenaars verminderde.

Sinds 1 december 1986 is het Verdrag ter beperking van de aansprakelijkheid bij maritieme vorderingen (19.11.1976) van kracht. Dit Verdrag beoogt het Verdrag van Brussel van 1957 te vervangen. Art. 3, (b) van het nieuwe Verdrag sluit echter de vorderingen uit tengevolge van olieveront-

(21) Zie ABECASSIS, D. W. en JARASHOW, R. L., *Oil Pollution from Ships*, Londen, Stevens & Sons, 2de editie, 1985, 316-325; Zie ook BONGAERTS, J. C., en DE BIEVRE, A. F. M., *Insurance for Civil Liability and Compensation for Marine Oil Pollution*, IIUG discussion papers, Berlijn, 1986, 9-11; BIRNIE, P. W., PLATO, 1, *International Journal of Estuarine and Coastal Law* hierna *IJEC*L), 396 (1986).

(22) Zie BLACKWOOD, I. B., *International Oil Spill Liability and Compensation Regimes*, Londen, PLATO Ltd., 1985, 9.

(23) *Fairplay*, 13 juni 1985, 5 en 3 april 1986, 20; BIRNIE, P. W., *l.c.*, 399.

(24) De aansprakelijkheid van de tankereigenaar bedroeg :

(tankers)	tot 1.1.1990	vanaf 1.1.1990
0 - 5.000 BT	10 miljoen \$	15 miljoen \$
5.000 - 105.000 BT	10 milj. \$ + 500 \$/BT	15 milj. \$ + 600 \$/BT
méér dan 105.000 BT	60 miljoen \$	75 miljoen \$

(25) CRISTAL Revised '85 zou in een bijkomende schadevergoeding voorzien nadat de PLATO-limieten overschreden werden. De totale schadevergoeding onder CRISTAL Revised '85 met inbegrip van de tussenkomst van de tankereigenaar onder PLATO bedroeg :

(tankers met CRISTAL olie)	tot 1.1.1990	vanaf 1.1.1990
0 - 5.000 BRT	50 miljoen \$	60 miljoen \$
5.000 - 105.000 BRT	50 milj. \$ + 850 \$/BRT	60 milj. \$ + 1.400 \$/BRT
boven 105.000 BRT	135 miljoen \$	200 miljoen \$

(26) *BIMCO Bulletin*, juli 1985, 8040; *Fairplay*, 14 november 1985, 28 en 33. De P & I Clubs hadden berekend dat indien PLATO van kracht was geweest tijdens de periode 1970-1982, de tankereigenaars 77 % van de totale schadeclaims voor hun rekening zouden nemen, terwijl het aandeel van de olie-industrie zou verminderen van 30 % naar 17 % : *Fairplay*, 3 april 1986, 20. De verdeling van de schadeclaims ten laste van de eigenaars van schip en lading kwam ook aan bod in de voorbereidende werkzaamheden bij de Protocollen van 1984 : Zie BRODECKI, Z., *l.c.*, 116-117.

reinigingsschade, zoals geregeld door het Aansprakelijkheidsverdrag van 1969 en de navolgende protocollen (27).

2. HET AANSPRAKELIJKHEIDSVERDRAG, 1969 (28)

a. Toepassingsgebied.

Het Verdrag is van toepassing op de schade veroorzaakt door verontreiniging op het grondgebied van een verdragstaat, de territoriale zee inbegrepen, en op de preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van dergelijke schade (art. II). Het enige criterium is de plaats waar de schade zich voordoet. De vlaggestaat van de tanker, de nationaliteit of domicilie van de scheepseigenaar hebben hierbij geen belang (29). De schade dient veroorzaakt te zijn door verontreiniging ten gevolge van het wegvloeien of doen wegvloeien van persistente olie als lading of uit de bunkers van het met olie geladen schip, waar dat wegvloeien of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden, daaronder begrepen de kosten van preventieve maatregelen, alsmede verlies of schade veroorzaakt door zodanige maatregelen. Preventieve maatregelen zijn de redelijke maatregelen die worden genomen *na* het voorval waardoor verontreiniging ontstaat en dit met het oog op de voorkoming of beperking van de verontreiniging (art. I, 7 en 8). Dit omvat ook de redelijke maatregelen die op volle zee werden genomen en waarvan kan worden gesteld dat deze maatregelen noodzakelijk waren om de schade door olieverontreiniging op het territorium of in de territoriale zee van een verdragstaat te voorkomen of te minimaliseren (30). Tengevolge van artikel I, 7 en 8 van het Verdrag vallen de maatregelen die worden genomen *voor dat* de olie uit het schip zou kunnen wegvloeien niet onder het Verdrag,

(27) Tekst Verdrag in 16 *ILM* 606 (1977); Zie CLETON, R., « Limitation of Liability for Maritime Claims », in *Essays on International and Comparative Law in Honour of Judge Erades*, T.M.C. Asser Instituut, Den Haag, Martinus Nijhoff, 1983, 28-29; DYKES, A., « Limitation and Oil Pollution », in *Limitation of Shipowners' Liability : The New Law*, Londen, Sweet & Maxwell, 1986, 144; HUYBRECHTS, M. A., Het Verdrag over de beperking van aansprakelijkheid inzake maritieme schuldvorderingen, ondertekend te Londen op 19 november 1976, in *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer, 1988, 331; GRIME, R. P., Implementation of the 1976 Limitation Convention, 12 *MP* 306 (1988), 310. België heeft het Verdrag nog niet geratificeerd.

(28) Het Verdrag is sinds 19 juni 1975 van kracht en in België van toepassing door de wet 20 juli 1976 (*B.S.*, 13 april 1977). Zie : VINCINEAU, M., Un imbroglio juridique : La loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la convention internationale sur la responsabilité pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, *B.T.I.R.* 1978-1979, 693-716.

(29) GANTEN, R.H., *The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) and other International Instruments Providing Compensation for Oil Pollution Damage*, Londen, IOPC Fund, 1983, 3; ABERCASSIS, D. W. en JARASHOW, R. L., o.c., 200; JACOBSEN, D. A. en YELLEN, J. D., l.c., 473; Zie VINCINEAU, M., l.c., 703-704; Zie ook du PONTAVICE, E., en CORDIER, P., *La mer et le droit*, I, Parijs, Presses Universitaires de France, 1984, 484-485; Contra LUCCHINI, L., l.c., 766.

(30) ABERCASSIS, D., o.c., 186; M'GONIGLE, R. M., en ZACHER, M. W., o.c., 174.

indien er werkelijk geen verontreiniging heeft plaatsgevonden (31). Redelijke en dringende maatregelen zoals het slepen van het schip, het wegpompen van de lading, ... worden niet beschouwd als preventieve maatregelen in de context van het Verdrag (32). Wanneer een tanker strandt zonder olieoverlies zullen de kosten die worden gemaakt om bv. detergentschepen uit te sturen, niet terugvorderbaar zijn (33). Het Protocol van 1984 zal bij het van kracht worden hierin een ondubbelzinnige verduidelijking brengen door de « pre-spill preventive measures » te vergoeden (34).

Het Verdrag van 1969 is enkel toepasselijk op de schepen die olie in bulk als lading vervoeren (tankers en OBO carriers geladen met olie) en niet indien : 1) de verontreiniging schade veroorzaakt buiten het territorium van een verdragstaat of op het territorium van een niet-verdragstaat ; 2) de schade wordt veroorzaakt door olie afkomstig van binnenschepen (35), offshore installaties of pijpleidingen (36) ; 3) de olie afkomstig is van niet-geladen tankers (37) of van zeeschepen die geen olie als lading vervoeren ; 4) de schade wordt veroorzaakt door niet-persistente olie (38) ; 5) schade wordt aangericht door het wegvloeien van olie die achteraf vuur vat of explosies veroorzaakt (39).

De bepalingen van het Verdrag zijn niet toepasselijk op oorlogschepen en andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat, gedurende de periode dat ze worden gebruikt voor een andere dan een commerciële staatsdienst (art. XI, 1).

(31) JACOBSSON, M. en TROTZ, N., *l.c.*, 472-473.

(32) DUBAIS, B. A., *The Liability of a Salvor Responsible for Oil Pollution Damage*, 8 *JMLC* 375 (1977), 379.

(33) ABECASSIS, D., *o.c.*, 186 ; Cf. JACOBSSON, M., *Liability and Compensation for Oil Pollution Damage and the Operations of the International Oil Pollution Fund*, Seminar for Heads of Maritime Administrations in Developing Countries at the World Maritime University in Malmö, 29 augustus 1985, 2.

(34) Zie MANKABADY, S., *The International Maritime Organization. Volume 1 : International Shipping Rules*, Londen, Croom Helm, 1986, 383-384. Zie ook JACOBSEN, D. A. en YELLEN, J. D., *l.c.*, 478 ; ABECASSIS, D. W. en JARASHOW, R. L., *o.c.*, 231-232.

(35) De in België ingeschreven binnenschepen die meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading over zee vervoeren, vallen tevens onder de bepalingen van artikel VII van het Verdrag : Cf. Art. 4, par. 1, 1° van de W. 20.17.1976 is van toepassing op alle in België teboekgestelde of geregistreerde schepen ; zie Art. 3 van het K.B. van 10 maart 1977 (*B.S.*, 13 april 1977, 4721-4725).

(36) Tenzij het flexibele pijpleidingen zijn die deel uitmaken van het schip : MANKABADY, S., *o.c.*, 382.

(37) Olie afkomstig van een tanker op ballastreis valt niet onder het Verdrag. Een tanker met olie in bulk als cargo die olieverontreiniging veroorzaakt afkomstig van zijn bunker- of sloptanks valt wel onder het Verdrag : ABECASSIS, D., *o.c.*, 174-176, 195.

(38) Onder persistente olie wordt begrepen : alle bestendige oliën, zoals ruwe olie, stookolie, zware dieselolie, smeerolie en walvistraan (art. I, 5). Op gasolie, lichte dieselolie, kerosene, e.a. is het Verdrag niet toepasselijk.

(39) Wanneer echter door een explosie of brand op het schip olie wegvloeit, zal voor deze olieverontreiniging schadevergoeding kunnen verkregen worden : ABECASSIS, D., *o.c.*, 185 ; MANKABADY, S., *o.c.*, 384.

b. *De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.*

Volgens artikel III is de scheepseigenaar de enige aansprakelijke partij. In het Verdrag wordt het beginsel gehuldigd dat de schuld overeenstemt met de risico's van de onderneming. Het feit dat men eigenaar van tankers is, levert de grond voor de aansprakelijkheid. De eigenaar heeft een recht van verhaal tegenover derden. Een vordering tot vergoeding van de schade kan niet worden ingesteld tegen aangestelden of lasthebbers van de eigenaar (40). Wie de aangestelden of lasthebbers kunnen zijn, laat het Verdrag open (41).

Volgens du Pontavice is de aansprakelijkheid gekanaliseerd naar de scheepseigenaar, maar niet exclusief (42). Anderen kunnen buiten het Verdrag aansprakelijk worden gesteld (43). Afhankelijk van de nationale wetgeving kunnen charterers, bergers, loodsen, ... aansprakelijk worden gesteld, indien deze wetgeving hun aansprakelijkheid niet expliciet uitsluit (44). De Belgische wet houdende wijziging van de wet van 3 november

(40) « Geen vordering tot vergoeding van de schade door verontreiniging door olie kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met dit Verdrag. Noch op grond van dit Verdrag, noch op enige andere grond kan een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging door olie worden ingesteld tegen aangestelden of lasthebbers van de eigenaar » : Artikel III, 4.

(41) Het protocol van 1984 waarbij het Aansprakelijkheidsverdrag wordt geamendeerd, is duidelijker : « 4. ... Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against : (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew ; (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship ; (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship ; (d) any person performing salvage operations with the consent or on the instructions of a competent public authority ; (e) any person taking preventive measures ; (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e) ; unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result » (Article 4, 2.) : *International Environmental Law — Multilateral Agreements*, Binder 3, 1986, 969:88/A/11.

(42) du PONTAVICE, E. en CORDIER, P., o.c., 489-490 ; Zie Juridisch Comité IMCO in LEG 48/6, 21-23.

(43) TEGELBERG, G. G. A., *Olie op de golven*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1984, 55 ; LUCCHINI, L., l.c., 767. Dit kwam duidelijk tot uiting in de Amoco Cadiz zaak waar rechter Me Garr stelde : « The CLC is not the exclusive remedy available to victims of oil pollution damage and does not prohibit such victim from bringing an action in tort outside the CLC against anyone other than the registered owner of the vessel or its 'mandataires' or 'préposés' ('agents' and 'servants' in the English text of the CLC). All other parties may be sued and held liable, without limitation, independent of the CLC » : JACOBSEN, D. A. en YELLEN, J. D., o.c., 485 ; X., XIX, *European Transport Law (E.T.L.)*, 587 (1984), 655-656. Zie Tanio Case in IOPC Fund, *Annual Report*, 1987, 13.

(44) De aansprakelijkheid van de berger en de charterer wordt in Section 3 en 7 van de Britse Merchant Shipping Act 1971 expliciet uitgesloten : Zie ABRICASSIS, D. W. en JAROSHOW, R. L., o.c., 389-390 ; BATES, J. H., *United Kingdom Marine Pollution Law*, Londen, Lloyd's of London Press Ltd., 1985, 51, 75, 172 en 175 ; Artikel 3, lid 4 van de Nederlandse Wet Aansprakelijkheid Olietankschepen sluit de aansprakelijkheid van de berger uit : TEGELBERG, G. G. A., o.c., 68. In het Belgisch wetsontwerp ter uitvoering van het Aansprakelijkheidsverdrag is een poging ondernomen om niet alleen de bergers en de loodsen, maar om het even welke andere persoon die preventieve maatregelen heeft genomen, uit te sluiten. Het advies van de Raad van State stelde :

1967 betreffende het loods en van zeevaartuigen sluit de aansprakelijkheid van de loods uit, tenzij bij opzet of grove schuld. In dit laatste geval is de loods gehouden tot het betalen van een schadevergoeding van 500.000 Bf. per schadeverwekkende gebeurtenis (45).

De eigenaar kan de persoon (of personen) zijn die als eigenaar(s) van het schip is (zijn) geregistreerd, of indien er geen registratie heeft plaatsgegrepen, de persoon of personen die het schip in eigendom hebben. Indien een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat is geregistreerd als de exploitant van het schip, betekent 'eigenaar' een zodanige maatschappij (art. I, 3, lid 2). Artikel XI, 2 is nog duidelijker : « Ten aanzien van schepen die eigendom zijn van een Verdragsluitende Staat en die gebruikt worden voor commerciële doeleinden, kan elke Staat in rechte worden aangesproken voor de in artikel IX bedoelde rechtbanken, en doet afstand van elk verweer waarop hij zich in zijn hoedanigheid van soevereine staat zou kunnen beroepen » (46).

De eigenaar is niet aansprakelijk wanneer hij het bewijs levert zich te kunnen beroepen op één of meer exoneratieclausules vervat in artikel III, 2, waarin de verontreinigingsschade : 1) het gevolg is van een oorlogsdaad, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard ; 2) geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden, met de bedoeling schade te veroorzaken (bv. terroristen) ; 3) geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie en in de vervulling van die taak (47).

De eigenaar wordt geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid indien hij bewijst dat de schade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden met het

« Ofwel zijn de in het artikel genoemde personen aangestelden of lasthebbers van de eigenaar en dan is het onnodig er een aantal te vernoemen op gevaar af anderen over te slaan, ofwel hebben zij die hoedanigheid niet en dan is artikel 2 in strijd met het Verdrag » : Advies R.v.St., *Parl. St.*, Kamer, 1974-1975, nr. 646/1, 11. De Belgische Wetgever heeft de aansprakelijkheid van de berger en de loods niet expliciet uitgesloten en de redenering gevolgd dat ze aangestelden of lasthebbers zijn van de eigenaar. De vraag of de Belgische loods een aangestelde is van de scheepseigenaar of de reder werd door het Hof van Cassatie in het arrest van 15 december 1983 negatief beantwoord : *Pas.*, 1984, nr. 207 ; *Rechtspr. Antw.*, 203 (1983-1984), 211, nr. 15 ; Zie voor commentaar : BOCKEN, H., De burgerlijke aansprakelijkheid van de loods : problemen en mogelijke oplossingen, 23 *T.P.R.* 789 (1986), 809 e.v..

(45) W. 30 augustus 1988, *B.S.*, 17.09.1988.

(46) De Sovjetunie maakte bij de toetreding een reserve waarbij ze zich niet gebonden achtte door de bepalingen van artikel XI, 2, wegens de strijdigheid met het beginsel van de juridische onschendbaarheid van een vreemde Staat : *B.S.*, 13 april 1977, 4721.

(47) ABECASSIS maakt hier een nuance tussen een regering die geen licht heeft geplaatst, waardoor de exceptie niet kan worden ingeroepen, en een regering die wel een licht heeft geplaatst maar er niet in slaagde het licht brandend te houden, waardoor de exceptie wel kan worden ingeroepen : ABECASSIS, D., o.c., 184.

opzet de schade te veroorzaken, of van de schuld van die persoon (art. III, 3).

Indien de schade wordt veroorzaakt door meer dan één schip, zijn de eigenaars hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijze niet te scheiden is (art. IV). Om onder het toepassingsgebied van het Verdrag te vallen, moeten beide betrokken schepen geladen tankers zijn. Zo zal bij een aanvaring tussen een geladen tanker en een niet-geladen tanker, waarbij door beiden een olieverontreiniging wordt veroorzaakt, de verontreiniging niet afkomstig zijn van meer dan één schip.

De eigenaar kan zijn aansprakelijkheid per voorval (48) beperken, tenzij het voorval te wijten is aan de persoonlijke schuld van de eigenaar. Teneinde zich op de beperking te kunnen beroepen, moet de eigenaar in de Verdragstaat waar een vordering tegen hem wordt ingesteld een fonds vormen, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid. Het fonds kan worden gevormd door het storten van een geldsom, door het stellen van een bankgarantie of iedere andere zekerheid die aanvaardbaar is in de Verdragstaat waar het fonds wordt gevormd. De verzekeraar of diegene die de financiële zekerheid waarborgt kan door de slachtoffers direct vervolgd worden, maar heeft het recht een fonds te vormen en zijn aansprakelijkheid te beperken (49). Het beperkingsfonds kan in België enkel bij de rechtbank van eerste aanleg te Brussel worden ingesteld. Deze rechtbank is tevens bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen tot vergoeding in overeenstemming met Artikel IX van het Verdrag (50). Dit belet niet de ontvankelijkheid van de eisen in een niet-Verdragstaat indien de scheepseigenaar gedomicilieerd is in deze Staat (51).

De vorming van het fonds heeft tot gevolg dat de schuldeisers geen rechten kunnen doen gelden op andere goederen van de eigenaar en dat de terzake van deze vorderingen gelegde beslagen dienen opgeheven te worden. Het fonds wordt verdeeld tussen de schuldeisers naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen. Vorderingen die betrekking

(48) Voorval betekent : « Elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor verontreiniging wordt veroorzaakt » (art. I, 8).

(49) Art. VII, 8 en art. V, 11 ; BALLENEGGER, J., *o.c.*, 107 ; ABECASSIS, D. W., *o.c.*, 208-209 ; DOUAY, C., *l.c.*, 455 ; ABECASSIS, D. W. en JARASHOW, R. L., *o.c.*, 226-227.

(50) « Indien een voorval schade door verontreiniging heeft veroorzaakt op het grondgebied van één of meer Verdragsluitende Staten, de territoriale zee daaronder inbegrepen, dan wel op dit grondgebied, de territoriale zee daaronder inbegrepen, preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging dan kunnen vorderingen tot schadevergoeding slechts worden ingesteld bij de rechter van die Verdragsluitende Staat of Staten. ... » : Art. IX, 1.

(51) ABECASSIS, D. W. en JARASHOW, R. L., *o.c.*, 221 : « Unless non-contracting states are prepared to grant a stay on the ground of forum non conveniens there is no way Article IX (1) can apply outside the states party to the Convention ». Zo werden de Franse schadeclaims in de Amoco Cadiz zaak in de V.S. (als niet-Verdragstaat) ontvankelijk verklaard, terwijl zowel het land waar de schade zich voordeed (Frankrijk), als de vlaggestaat van het schip (Liberia) Verdragspartijen waren.

hebben op de door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van de verontreiniging, staan in rang gelijk met de andere vorderingen op het fonds (art. V, 8). Het beperkingsfonds heeft m.a.w. een tweevoudig karakter. Het vormt een verplichte zekerheidsstelling vooraleer de scheepseigenaar de beperkte aansprakelijkheid kan invoeren om nadien het karakter van een globale uitbetaling te bekomen. Het fonds komt exclusief toe aan de pollutieslachtoffers, los van de eisen voor lichamelijke schade (52), ladingschade en andere eisen.

Het Verdrag verplicht de eigenaars van schepen die meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoeren, een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten of een andere financiële zekerheid te stellen tot het maximum van de aansprakelijkheidslimiet. Als bewijs hiervan zal de vlaggestaat een passend certificaat uitreiken, dat zich aan boord van het schip moet bevinden. Een afschrift moet worden neergelegd bij het register dat de teboekstelling van het schip bijhoudt. Schepen geregistreerd in niet-Verdragstaten hebben ook een certificaat nodig bij het aandoen of verlaten van een haven of de territoriale wateren van een Verdragstaat. De Verdragstaten moeten in hun nationale wetgeving de bepalingen opnemen waarbij die financiële zekerheid verplicht is voor elk schip dat meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert, ongeacht het land van registratie (art. VII, 11). De wet van 20 juli 1976 ter goedkeuring en uitvoering van het Aansprakelijkheidsverdrag stelt dat alle schepen die een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten, het bewijs moeten leveren dat hun beperkte aansprakelijkheid is gedekt in overeenstemming met de bedragen vervat in artikel V van het Verdrag (53). Op deze regel wordt één uitzondering gemaakt ten aanzien van de schepen geregistreerd in een Staat die partij is bij het Verdrag van Brussel van 1957 (betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen), maar geen partij is bij het Aansprakelijkheidsverdrag (54). Voor de eigenaars van die schepen is financiële dekking voldoende tot de voor de materiële schade voorziene limiet in het Verdrag van 1957 (55).

De in het Aansprakelijkheidsverdrag vastgestelde beperkte aansprakelijkheid van de eigenaar belooft per voorval maximum 2.000 franc Poin-

(52) Lichamelijke schade is in België vergoedbaar onder het Verdrag van Brussel van 1957. De beperkingslimieten van de scheepseigenaar liggen hoger dan deze in het Aansprakelijkheidsverdrag : *Parl. St.*, Kamer, 1974-1975, nr. 646/1, 5-6 ; Zie Advies R.v.St., *Parl. St.*, Kamer, 1974-1975, nr. 646/1, 10.

(53) Zie commentaar : VINCINEAU, M., *l.c.*, 703-704.

(54) Zie commentaar : VINCINEAU, M., *l.c.*, 704-709 ; Dit is het geval voor de schepen die de vlag voeren van 13 landen (Barbados, Granada, Guiana, India, Iran, Israël, Malgasische Republiek, Mauritius, St. Lucia, St. Vincent, Zwitserland, Tonga, Zaïre) : *C.M.I.* — *Yearbook*, 1986-1987, 116-118 en 132-134.

(55) Art. 4, par. 1, 2° van de Wet ; Cf. De Britse wetgeving in Section 8A van de Merchant Shipping Act 1971 : Cf. De Nederlandse wetgeving Art. 28 van de Wet op de burgerlijke aansprakelijkheid voor olietankers.

caré per eenheid tonnenmaat, met een absolute limiet van 210 miljoen franc Poincaré (56) (art. V, 1).

Door het Protocol van 19 november 1976 bij het Aansprakelijkheidsverdrag wordt de franc Poincaré vervangen door Speciale Trekkingsrechten (57). De bedragen van 2.000 en 210 miljoen franc Poincaré worden vervangen door respectievelijk 133 en 14 miljoen Speciale Trekkingsrechten (58).

Tenslotte vervalt het recht op schadevergoeding indien niet binnen drie jaar, vanaf de datum waarop de schade is ontstaan, een vordering wordt ingesteld. In geen geval kan een vordering worden ingesteld na zes jaar, vanaf de datum van het *voorval* (art. VIII).

3. HET FONDSVERDRAG

a. *Toepassingsgebied.*

In het Fondsverdrag zijn voor wat de aard van de schade en de plaats waar de schade veroorzaakt wordt, dezelfde bepalingen van toepassing als in het Aansprakelijkheidsverdrag.

b. *De vergoeding van de schade.*

Het Fonds zal schadevergoeding uitkeren aan iedere persoon (59) die het slachtoffer is geworden van een olieverontreiniging en die onvoldoende

(56) De franc Poincaré is een eenheid bestaande uit vijftienzestig en een half milligram goud van negenhonderdduizendste fijn en wordt omgezet in de nationale munteenheid van de Staat waar het fonds gevormd wordt op datum van de vorming van dat fonds. Zie : MENDELSON, A. I., The Value of the Poincaré Gold Franc in Limitation of Liability Conventions, 5 *YMLC* 125 (1973); ASSER, T. M. C., Golden Limitations of Liability in International Transport Conventions and the Currency Crisis, 5 *YMLC* 645 (1974); HELLER, P. P., The Value of the Gold Franc — A Different Point of View, 6 *YMLC* 73 (1974), RICHTER-HANNES, D., Provisions on Limitation of Liability in International Transport Conventions and the Conversion of these Amounts into National Currencies, 2 *YML* 137 (1985-1986).

(57) Bij Speciale Trekkingsrechten of Special Drawing Rights (SDR) wordt de waarde door het I.M.F. sedert 01.01.1981 uitgedrukt in een « korf » van vijf valuta's, bestaande uit de US dollar (42 %), de DM (19 %), de Franse frank, de yen en het pond sterling (elk 13 %). De waarde van 1 SDR is sindsdien gelijk aan 0,42 \$ + 0,19 DM + 0,13 FF + 0,13 £ + 0,13 yen. Praktisch worden de waarden van de verschillende valuta uitgedrukt in dollar om op die manier de waarde te bekomen van 1 SDR in dollar. Op basis van de wisselkoers tussen de dollar en de andere valuta's wordt dagelijks de waarde van de SDR in andere valuta's bepaald en gepubliceerd in de financiële dagbladen. Zie : WARD, L., The SDR in Transport Liability Conventions : Some Clarification, 13 *JMLC* 1 (1981).

(58) Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, 16 *ILM* 617 (1977). Dit protocol is in werking getreden op 8 april 1981 en van kracht in 24 Staten. België heeft het Protocol nog niet geratificeerd.

(59) Een « persoon » is iedere natuurlijke persoon alsmede ieder publiekrechtelijke of privaatrechtelijk rechtspersoon, hieronder inbegrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen : Cf. Artikel I,2 van het Aansprakelijkheidsverdrag.

schadevergoeding heeft gekregen onder het Aansprakelijkheidsverdrag, omdat : 1) de aansprakelijkheid voor de schade niet gedekt wordt door het Aansprakelijkheidsverdrag (bv. bij schepen die minder dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoeren) ; 2) de eigenaar financieel niet aan zijn verplichtingen kan voldoen, of indien de financiële zekerheid ontoereikend is (bv. wegens wangedrag of insolvabiliteit van de verzekeraars) (60) ; 3) de schade de aansprakelijkheidslimieten van de eigenaar overschrijdt, zoals bepaald in het Aansprakelijkheidsverdrag of enig ander internationaal verdrag van kracht voor de ondertekening van het Fondsverdrag (art. 4, (1)) (61).

Dit laatste is het geval voor het Verdrag van Brussel van 1957, maar niet voor het Verdrag ter beperking van de aansprakelijkheid bij maritieme vorderingen van 1976. De praktijk wijst uit dat de tussenkomst van het Fonds zich vooral voordoet indien de aansprakelijkheidslimieten van de eigenaar worden overschreden.

De door de eigenaar vrijwillig en redelijk gemaakte uitgaven om een verontreiniging te voorkomen of de schade te beperken staan in rang gelijk met de andere vorderingen op het Fonds (art. 4 (1), laatste lid) (62).

Artikel 4, (2), sluit de vergoedingsplicht van het Fonds uit wanneer (a) de verontreiniging het gevolg is van een oorlogsdaad, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of veroorzaakt door oorlogschepen en de schepen die eigendom zijn van / of geëxploiteerd worden door een Staat in een niet-commerciële staatsdienst, en (b) indien de eiser niet kan bewijzen dat de veroorzaakte schade het gevolg is van een voorval waarbij één of meer schepen betrokken zijn (m.a.w. het vervuילend schip niet kan identificeren of individualiseren (63)). Het Fonds is volledig of ten dele ontheven van de vergoedingsverplichtingen indien het kan bewijzen dat de schade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden met het opzet de schade te veroorzaken, of van de schuld van die persoon (art. 4, (3)) (64).

In tegenstelling tot de eigenaar in het Aansprakelijkheidsverdrag, zal het Fonds de schade vergoeden die : 1) het gevolg is van een natuurverschijn-

(60) De insolvabiliteit van de scheepseigenaar doet zich vooral voor bij maatschappijen die slechts één schip beheren, waarbij het schip verloren gaat bij het voorval en die maatschappij ophoudt te bestaan.

(61) Zie voor commentaar : DOUAY, C., *l.c.*, 463-466 ; ABECASSIS, D.W. en JARASHOW, R. L., *o.c.*, 254-257.

(62) Zo kregen de eigenaars van de Tarpenbek (1979), de Suma Maru (1981) en de Ondina (1982) van het Fonds een vergoeding voor de door hen gemaakte opruimingskosten : IOPC Fund, *Annual Report*, 1986, 10, 36-37.

(63) CUSINE, D. J., *The International Oil Pollution Fund as Implemented in the United Kingdom*, 9 *JMLC* 497 (1978) ; BATES, J. H., *o.c.*, 58 ; ABECASSIS, D.W. en JARASHOW, R. L., *o.c.*, 257. Contra VAN GEEST, H., *Zeewaterverontreiniging. Een juridische verkenning*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1977, 100 ; DOUAY, C., *l.c.*, 464.

(64) Cf. Artikel III, 3 Aansprakelijkheidsverdrag.

sel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard ; 2) geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden, met de bedoeling schade te veroorzaken ; 3) geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie en in de vervulling van die taak.

Het maximaal bedrag dat door het Fonds per voorval kan worden uitgekeerd is geëvolueerd van 450 miljoen franc Poincaré (in het Fondsverdrag) of 30 miljoen SDR (65) tot 675 miljoen franc Poincaré of 45 miljoen SDR (tijdens de zitting van de Vergadering van het Fonds in 1979). Tijdens de negende Vergadering van het Fonds in 1986 is besloten de tussenkomst te verhogen tot 787.500.000 franc Poincaré (52,5 miljoen SDR) voor de incidenten die zich hebben voorgedaan na 30 november 1986 en tot 900 miljoen franc Poincaré (60 miljoen SDR) voor de incidenten die zich voordoen na 30 november 1987 (66). Van dit bedrag zullen steeds de onder het Aansprakelijkheidsverdrag uitbetaalde vergoedingen (aan slachtoffers en scheepseigenaar) worden afgetrokken. Er kunnen ook kredietfaciliteiten worden verstrekt om na een voorval de verontreinigingsschade te vermijden (art. 4, (8)). Het door het Fonds uitkeerbare bedrag voor de schade door een olieverontreiniging tengevolge van een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdbare en onweerstaanbare aard zal in geen geval 900 miljoen franc Poincaré kunnen overschrijden, ongeacht het aantal schepen dat erbij betrokken is.

Het recht op schadevergoeding vervalt na drie jaar, vanaf de datum waarop de *schade* is ontstaan. In geen geval kan een vordering worden ingesteld na zes jaar, vanaf de datum van het *voorval* (art. 6, (1)).

c. De beperking van de financiële tussenkomst van de scheepseigenaar (roll back relief).

Het Fondsverdrag beoogt tevens de risico-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te beperken en tot een gedeelte van het totale bedrag waarvoor de scheepseigenaar op grond van het Verdrag van 1969 aansprakelijk is. Het Fonds zal de scheepseigenaar of zijn verzekeraar (67) vrijwaren voor dat deel van het bedrag dat de 1.500 franc Poincaré / ton overstijgt of voor het gedeelte van het totale bedrag dat hoger is dan 125 miljoen franc Poin-

(65) Door het Protocol van 19 november 1976 bij het Fondsverdrag wordt de Franc Poincaré vervangen door Speciale Trekkingsrechten. Dit protocol is nog niet van kracht. Tekst in 16 *ILM* 621 (1977).

(66) IOPC Fund, *Annual Report*, 1986, 4-5 ; IOPC Fund, *General Information on the International Oil Pollution Compensation Fund*, Londen, 1986, 4.

(67) De verzekeraar of de persoon die de financiële zekerheid stelt, is in de meeste gevallen een P & I Club.

caré, waarbij het laagste bedrag bepalend is. Zodoende wordt de aansprakelijkheid van de eigenaar tussen 1.500 en 2.000 franc Poincaré per ton of tussen 125 miljoen en 210 miljoen franc Poincaré door het Fonds gedragen. In SDR uitgedrukt komt het Fonds tussen voor 33 SDR / ton (133-100 SDR) of 5,667 miljoen SDR (14-8,33 miljoen SDR).

Het Fonds zal geen verplichtingen hebben ten aanzien van de eigenaar indien de olieverontreiniging het gevolg is van een « wilful misconduct » of de persoonlijke schuld van de eigenaar. Anderzijds kan de verplichting tot tussenkomst van het Fonds geheel of gedeeltelijk verdwijnen, indien door het Fonds het bewijs wordt geleverd dat door de persoonlijke schuld of medeweten van de eigenaar, het schip ten tijde van het voorval niet voldeed aan de voorschriften in een aantal verdragen opgesomd in artikel 5, (3) en ongeacht of de vlaggestaat partij is bij deze verdragen. De bedoelde verdragen waren oorspronkelijk :

- i. Verdrag van Londen ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie (OILPOL 54) en de amendementen in 62/69,
- ii. Verdrag inzake de veiligheid van mensenlevens op zee (SOLAS 60),
- iii. Verdrag inzake de laadlijnen van 1966,
- iv. Verdrag ter voorkoming van aanvaringen op zee (COLREG 60),
- v. alle navolgende amendementen op de voornoemde Verdragen.

De verdragen opgesomd in punt i., ii. en iv. werden vervangen door :

- i. MARPOL 73, gewijzigd door het Protocol van 1978 (MARPOL 73/78) vanaf 1 juli 1984 en geamendeerd in 1984, vanaf 1 augustus 1986 (68),
- ii. SOLAS 74, gewijzigd door het Protocol van 1978 (SOLAS 74/78) vanaf 1 mei 1982 en geamendeerd in 1981 en 1983, vanaf 1 mei 1987 (69),
- iv. Verdrag ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972, vanaf 1 juni 1979 (70).

d. *De organisatie van het Fonds* (71).

Het Fonds bestaat uit een Vergadering, een Uitvoerend Comité en een Secretariaat. De Vergadering komt éénmaal per jaar samen en is het hoogste orgaan, samengesteld uit vertegenwoordigers van alle lidstaten. Het Uitvoerend Comité wordt jaarlijks verkozen door de Vergadering en is samengesteld uit 1/3 van de lidstaten of maximaal 15 leden. Momenteel zijn dit 14 verdragstaten. Het uitvoerend Comité is belast met de afhande-

(68) FUND/A.6/15; FUND/A.6/16; IOPC Fund, *Annual Report*, 1985, 4.

(69) FUND/A.3/12; FUND/A.3/15; FUND/A.4/14; FUND/A.4/16; IOPC Fund, *Annual Report*, 1986, 5. Op 1 mei 1987 was Marpol 73/78 toepasselijk op 80 % van de wereldvloot en SOLAS 74 op 96 % : *IMO NEWS*, 1987/3, 9.

(70) OPCF/A.I/9/1; OPCF/A.I/D.

(71) Art. 17 tot en met 30, Fondsverdrag.

ling van de eisen tegen het Fonds. Het Secretariaat is het administratief orgaan onder leiding van de Directeur. Het Fonds is sedert 1982 gevestigd in de IMO gebouwen te Londen.

e. De vorming van het Fonds.

De middelen van het Fonds worden geleverd door diegenen die per kalenderjaar meer dan 150.000 ton olie (« crude oil » en « heavy fuel oil ») over zee in ontvangst nemen, hetzij in de havens of de opslagplaatsen van een verdragstaat, hetzij in een opslagplaats *op het grondgebied van een verdragstaat* nadat de lading eerst over zee werd aangevoerd naar een haven of opslagplaats van een niet-verdragstaat (art. 10, 1). De door een verdragstaat ontvangen olie bestemd voor verdere verscheping naar een andere haven of voor verder transport bij middel van pijpleidingen, wordt tevens in aanmerking genomen (72). De trafiek binnen de haven wordt niet beschouwd als een vervoer over zee. Het overladen van schip naar schip wordt niet als een ontvangst beschouwd, tenzij de olie een overslagtank is gepasseerd (73). De overslag in een vlottende opslagtank of in een voor deze doeleinden bestemd schip (« dead ship ») binnen de territoriale zee of in de haven, is een ontvangst (74).

Elk jaar zijn de verdragstaten verplicht de namen van de ontvangers (overwegend grote oliemaatschappijen) en hun respectievelijke ontvangsten hoeveelheid olie aan de Directeur van het Fonds mede te delen. Meestal staat het Fonds in direct contact met de betrokken oliemaatschappijen en int zelf de verschuldigde bijdragen. Sommige staten (vb. Ghana) verzamelen zelf de bijdragen en stellen zich dan garant voor de vlote betaling (75).

Op de toetreding tot het Fonds volgen twee vormen van bijdragen. In de eerste plaats is er de *aanvangsbijdrage* (initial contribution) ten belope van 0,04718 Franc Poincaré per ton ontvangen olie gedurende het kalenderjaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van het Verdrag in de betrokken staat. Deze bijdrage is éénmalig en dient in het Fonds gestort te worden binnen de drie maand volgend op de inwerkingtreding van het Fondsverdrag. Daarnaast zijn er de *jaarlijkse bijdragen* (annual contributions) die worden uitgedrukt in Pond Sterling en waarvan de grootheid ieder jaar in oktober door de Vergadering van het Fonds wordt geschat, in functie van de vermoedelijk uit te betalen compensaties aan de scheepseigenaars, de

(72) IOPC Fund, *General Information on the International Oil Pollution Compensation Fund*, Londen, 1986, 4.

(73) FUND A/ES.1/13, 7. Dit is voor de verdragstaten geen bindende interpretatie. Groot-Brittannië beschouwd het van schip naar schip overladen binnen de haven als een ontvangst : FUND A/ES.1/8, 2-3 ; ABECASSIS, D. en JARASHOW, R. L., *o.c.*, 279.

(74) FUND A/ES.1/13, 7 : « Ships are considered to be floating tanks in this connection only if they are 'dead' ships, i.e., if they are not ready to sail ».

(75) Deze optie kan genomen worden op basis van art. 14, Fondsverdrag.

schadeloosstelling aan de slachtoffers en de administratieve uitgaven voor het komende jaar. De jaarlijkse bijdragen worden bekomen door het geschatte budget te delen door de kwantiteit olie die tijdens het voorgaande kalenderjaar in alle verdragstaten werd ontvangen. Het daardoor verkregen bedrag per ton olie wordt dan vermenigvuldigd met de hoeveelheid olie die tijdens dat voorgaande kalenderjaar door de individuele bijdrageplichtigen is ontvangen. Nadat het bedrag van de jaarlijkse individuele bijdragen is vastgesteld, gaat de Directeur van het Fonds over tot de inning ervan. Op laattijdige betalingen worden interesten aangerekend. Het jaarlijks vastgestelde budget kan uit twee componenten bestaan, nl. : a. « major claims » waarbij de totale uitgaven per voorval de 15 miljoen Franc Poincaré overstijgen en b. « the general Fund » die de overige uitgaven omvatten. Een olieontvanger draagt enkel bij in het « major claims Fund » indien zijn verdragstaat partij was bij het Fondsverdrag op het ogenblik van het voorval. Op die manier vermijdt men dat bijdragen moeten geleverd worden bij « major claims » tengevolge van voorvallen die zich hebben voorgedaan vóór de toetreding van een Staat tot het Fonds (76).

De bijdragen tot het Fonds variëren van jaar tot jaar, zoals in de navolgende tabel voor de periode 1979-1987 wordt geïllustreerd (77).

<i>Jaar</i>	<i>General Fund (in £)</i>	<i>Major Claims Funds (in £)</i>	<i>Totale bijdragen (in £)</i>
1979	750.000	0	750.000
1980	800.000	9.200.000 (1)	10.000.000
1981	500.000	0	500.000
1982	600.000	260.000 (2)	860.000
1983	1.000.000	23.106.000 (3)	24.106.000
1984	0	0	0
1985	1.500.000	0	1.500.000
1986	1.800.000	0	1.800.000
1987	800.000	400.000 (4)	1.200.000

(1) Opgericht om de Antonio Gramsci (USSR-1979) schadeclaims uit te betalen.

(2) Opgericht om de Fukutoku Maru No 8 (Japan-1982) schadeclaims uit te betalen.

(3) 20 miljoen £ bestemd voor de verontreinigingsschade veroorzaakt door de Tanio (Frankrijk-1980), 3,106 miljoen £ bestemd voor het Fukutoku Maru No 8 fonds en het Ondina (DBR-1982) fonds.

(4) Ter uitbetaling van de schade veroorzaakt door de Brady Maria (DBR-1986).

(76) Art. 12, 2, Fondsverdrag ; ABECASSIS, D. en JARASHOW, R. L., o.c., 280-281.

(77) IOPC FUND, *Statistics*, 1985 ; IOPC FUND, *Annual Report*, 1987, 8.

Het Fonds kan beschouwd worden als een onderlinge verzekeringsmaatschappij gevormd door de bijdragen van de olie-ontvangers en beheerd door de lidstaten. Wanneer het Fonds erin slaagt de beperkingslimieten van de scheepseigenaar te doorbreken worden ofwel de jaarlijkse bijdrage het jaar volgend op de doorbreking verrekend in de nieuwe jaarlijkse bijdrage (= jaarlijkse bijdrage verminderd met het van de scheepseigenaar gerecupereerd bedrag), ofwel worden de bijdragen in het « major claims fund » teruggestort aan diegenen die hebben bijgedragen tot de vorming van dat specifiek « major claims fund ». Uiteraard gaat het steeds over het resterende bedrag, waarvan diverse kosten dienen te worden afgetrokken zoals, bv. onkosten door het Fonds gemaakt bij de acties om de beperkingslimieten te doorbreken.

f. Afhandeling van de eisen tot schadevergoeding.

Het Fonds streeft naar een vlugge afhandeling van de schadeclaims. De Directeur kan daartoe op eigen initiatief, zonder de toestemming van het Uitvoerend Comité, schadevergoedingen uitbetalen tot maximum 25 miljoen franc Poincaré (1,67 miljoen SDR). Tevens werd op 5 november 1980 een overeenkomst afgesloten met de International Group of P & I Clubs, die in een nauwe samenwerking voorziet met het Fonds tijdens en na een olieverontreiniging (78). Het onderzoek en de evaluatie van zowel het voorval als de veroorzaakte schade wordt meestal gezamenlijk met de P & I Club van de betrokken scheepseigenaar uitgevoerd. Deze samenwerking heeft o.m. tot gevolg dat de interpretaties over het Aansprakelijkheids- en het Fondsverdrag worden genegocieerd (79), waardoor de schadeclaims meestal buiten de rechtbanken om worden geregeld. Wanneer het Fonds de slachtoffers geheel of gedeeltelijk heeft vergoed, kan het Fonds in de rechten van de slachtoffers subrogeren. Voor het gedeelte van de reeds betaalde vergoedingen zal het Fonds dan proberen de beperkingslimieten van de eigenaar te doorbreken. Het Fonds zal tevens proberen in overeenstemming met de nationale wetgeving van de bevoegde rechtbank, anderen dan de eigenaar aansprakelijk te stellen, zoals bv. de scheepswerf, de charterer, de classificatiemaatschappij, ... (80).

De eisen tegen het Fonds worden ingesteld bij de rechtbank van de Staat waar de eigenaar zijn beperkingsfonds heeft gevormd overeenkomstig het Aansprakelijkheidsverdrag, indien deze Staat verdragspartij is bij beide verdragen. Heeft de verontreiniging zich voorgedaan in een Staat die geen

(78) Zie tekst van de overeenkomst in Annex II, IOPC FUND, *Annual Report*, 1980.

(79) JACOBSSON, M., *l.c.*, 8; De International Group of P & I Clubs heeft het statuut van waarnemer verkregen bij het Fonds: IOPC Fund, *Annual Report*, 1980.

(80) GANTEN, R. H., *Tanio Spill. A Case History Illustrating the Work of the International Oil Pollution Compensation Fund*, Londen, IOPC Fund, 1985, 16; Zie ook IOPC Fund, *Annual Report*, 1987, 13.

partij is bij het Fondsverdrag (bv. België), dan worden de eisen tegen het Fonds behandeld in Groot-Brittannië (land van vestiging van het Fonds) of voor de rechtbank van de Verdragstaat die tevens verontreinigingschade heeft geleden tengevolge van hetzelfde voorval.

g. Vergoedbare schade.

Het Fonds aanvaardt de schadeclaims waarbij bewezen wordt dat de eis gebaseerd is op een werkelijk gedane uitgave, indien er een causaal verband bestaat tussen de uitgaven en het voorval dat aanleiding gaf tot olieverontreiniging en indien de uitgaven redelijke doeleinden nastreefden (81). Er wordt geen vergoeding betaald voor abstract gekwantificeerde schade op basis van theoretische modellen (82), zoals bv. niet-economisch uitdrukbare schade aan het milieu. M.a.w. de schade moet betrekking hebben op berekenbare economische verliezen.

Hoewel de definitie van olieverontreinigingsschade in het Aansprakelijkheids-en Fondsverdrag niet duidelijk is, werden door de praktische ervaring van het Fonds een aantal principes ontwikkeld ter verduidelijking. In het algemeen vergoedt het Fonds de opruimingskosten van zee en stranden, de herstelkosten voor verontreinigde privé eigendommen, de vergoeding van beschadigde persoonlijke bezittingen, de schade veroorzaakt door opruimingsactiviteiten en de economische verliezen tengevolge van een inkomstenderving door diegenen die hun inkomsten rechtstreeks verkrijgen uit zeegebonden activiteiten (visserij, alsook hoteliers, restaurants e.a. afhankelijk van het kusttoerisme) (83). Bergingskosten worden beschouwd als preventieve maatregelen wanneer ze hoofdzakelijk gericht zijn op de voorkoming van olieverontreiniging. De kosten die louter de berging van de lading tot doel hebben, worden niet vergoed (84).

4. TOVALOP

TOVALOP is een overeenkomst die voorziet in een internationale aansprakelijkheidsregeling en bijgaande vergoedingsschema's ter compensatie van de schade ontstaan door een olieverontreiniging. TOVALOP werd vrijwillig afgesloten door de eigenaars van tankschepen. De oorspronkelijke ondertekenaars zijn B.P. Tanker Co. Ltd., Esso Transport Co. Inc., Gulf Oil Corp., Mobil Oil Corp., Shell Int. Petroleum Co. Ltd., Standard Oil Co. of

(81) IOPC Fund, *General Information on the International Oil Pollution Compensation Fund*, Londen, IOPC Fund, 1988, 6.

(82) FUND/A/ES.1/13, Annex I; Assembly Resolution 3, IOPC Fund, *Annual Report*, 1980, Annex II.

(83) Zie GANTEN, R. H., *l.c.*, 15; Zie voor meer details: ABECASSIS, D. W. en JARASNOW, R. L., *o.c.* 275-277.

(84) Cf. De afwikkeling van het Patmos-incident: IOPC FUND, *Annual Report*, 1987, 19.

California en Texaco Inc., verenigd in «The International Tanker Owners Pollution Federation Limited» (ITOPF). Iedere partij bij TOVALOP wordt lid van ITOPF, die instaat voor de administratie en de coördinatie van technische bijstand aan de leden (85). TOVALOP kan op gelijk welk tijdstip worden opgezegd, mits dit voornemen zes maand op voorhand aan ITOPF schriftelijk kenbaar te maken (86). Amendementen op de overeenkomst worden gestemd in de Algemene Vergadering van ITOPF. Een amendement wordt aangenomen bij een resolutie gesteund door minstens 75 % van de leden. Een lid dat tegen de resolutie heeft gestemd, kan zich aan de TOVALOP overeenkomst onttrekken door de Federatie binnen de 60 dagen na de stemming schriftelijk op de hoogte te brengen (87).

Aangezien ITOPF geen verzekeringsfunctie vervult, dient de scheepseigenaar zelf zijn aansprakelijkheid te verzekeren bij zijn P & I Club of bij de International Tanker Indemnity Association Ltd. (ITIA), indien de eigenaar niet is toegetreden tot of geen dekking kon krijgen bij de P & I Clubs (88). De TOVALOP overeenkomst is enkel geldig indien de scheepseigenaar of bareboat charterer zijn aansprakelijkheid daadwerkelijk verzekerd of herverzekerd heeft (89). Pas in dit geval zal de scheepseigenaar een TOVALOP certificaat verkrijgen, waaruit blijkt dat TOVALOP van kracht is op al zijn tankers (90). Deze certificaten bevinden zich aan boord van de tankers en zijn voor de havenautoriteiten een bewijs dat de TOVALOP voorwaarden op het schip van toepassing zijn. Er wordt aangenomen dat TOVALOP op 97 % van de wereldtankertonnage toepasselijk is (91).

TOVALOP werd van kracht op 6 oktober 1969 en is sindsdien meermaals geamendeerd. Vanaf 20 februari 1987 is het TOVALOP Supplement voor vijf jaar van kracht (92). Dit Supplement is enkel toepasselijk wanneer een TOVALOP tanker CRISTAL olie vervoert (Paragraaf 1, (1), (A) TOVALOP Supplement). Voor het vervoer van andere olie blijft de oude overeenkomst geldig.

(85) De leden betalen daarvoor een jaarlijkse bijdrage op basis van de totale tonnage in TOVALOP ingebracht. Voor 1988 bedraagt de bijdrage 0.4 UK penny/GRT : ITOPF, *Newsletter*, 1988, nr. 13,4.

(86) Clause III, (B), TOVALOP Agreement '87, van kracht vanaf 20 februari 1987. Voorheen kon TOVALOP enkel op 1 juni van ieder jaar worden opgezegd.

(87) Clause X, TOVALOP Agreement.

(88) BROOK-SMITH, B., «An Insurance View», in *Ten Years of TOVALOP*, Londen, ITOPF, 1979, 5.

(89) Clause II, (B), (3) TOVALOP Agreement : «Each Party shall : ... establish and maintain his financial capability to fulfil his obligations under this Agreement to the satisfaction of the Federation ; ».

(90) Zie ITOPF, *Newsletter*, 1985, nr. 10, 1 ; ITOPF, *Report & Accounts*, 1987, 7.

(91) In 1979 maakte 97 % van de wereldtankvloot deel uit van TOVALOP : KURZ, A. B., in *Ten Years of TOVALOP*, Londen, 1979, 1 ; In november 1984 was dit 95 % : ITOPF, *TOVALOP*, Londen, 1984, 3 ; Op 20 april 1988 blijkt dit terug 97 % van de wereldtankvloot te zijn.

(92) Op 20 februari van elk jaar begint het P & I Club jaar. Het Japan P & I Club jaar begint op 1 april. De TOVALOP certificaten worden rond dit tijdstip hernieuwd.

a. *De aansprakelijkheidsregeling.*

Onder de *overeenkomst* is elke eigenaar en bareboat charterer objectief aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door een olieverontreiniging (93) afkomstig van *elk van zijn tankers* (94) (geladen, in ballast of opgelegd), evenals voor de kosten van de maatregelen die worden genomen om een dreigende schade te voorkomen. Eenieder, tankereigenaar en / of potentieel slachtoffer, die in een dreigende situatie redelijke maatregelen treft om een olieverontreiniging te voorkomen (zonder dat reeds olie in de zee is terechtgekomen), kan aanspraak maken om zijn kosten vergoed te krijgen (95), ongeacht waar deze maatregelen plaatsgrijpen.

De verontreinigingsschade moet zich situeren op het territorium of in de territoriale zee van gelijk welke Staat. De verontreiniging zelf moet het onmiddellijk gevolg zijn van een olielozing of -ontsnapping, waar die zich ook voordoet, en mag geen indirecte of speculatieve oorzaak hebben.

Er is geen aansprakelijkheid voor een olieverontreiniging of voor de kosten gemaakt bij dreiging ervan, wanneer het voorval het gevolg is van één van de exonerationclausules uit artikel III, 2 van het Aansprakelijkheidsverdrag, 1969 (96). De eigenaar is geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid indien de schade of de kosten gemaakt bij de dreiging ervan geheel of gedeeltelijk het resultaat zijn van de *nalatigheid* (« negligence ») van de persoon die de schade heeft geleden of maatregelen heeft genomen om dreigende schade te voorkomen. De TOVALOP overeenkomst is niet toepasselijk indien het Aansprakelijkheidsverdrag kan worden ingeroepen (Clausule IV, (B), (a)). Bij schade veroorzaakt door twee of meer tankers, zijn de eigenaars hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is, tenzij de exonerationclausules kunnen worden ingeroepen. De claims van de eigenaar m.b.t. de maatregelen genomen ter voorkoming of beperking van de olieverontreiniging of de dreiging ervan staan in rang gelijk met de andere vorderingen (Clausule VII, (E)).

Het TOVALOP *Supplement* is enkel van toepassing op *geladen* tankers, waarvan de olie (97) eigendom is van een oliemaatschappij aangesloten bij CRISTAL. De verontreinigingsschade gedefinieerd in het Supplement wijkt

(93) Olie in de betekenis van « any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil whether or not carried as cargo » : Clausule I, (g).

(94) Clausule II, (B), (1) ; Zie ITOFF, *Newsletter*, 1985, nr. 10, 1 ; Met inbegrip van OBO carriers. « Tanker » means any seagoing-vessel and any sea-borne craft of any type whatsoever, designed and constructed for carrying oil in bulk as cargo, whatever or not it is actually so carrying oil : Clausule I, (a), TOVALOP Agreement.

(95) Zie Clausule I, (k), TOVALOP Agreement.

(96) Cf. Clausule IV, (B) en (C) TOVALOP Agreement. Zie *supra*.

(97) Olie in de betekenis van « any persistent hydrocarbon mineral oil including, but not limited to, crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil whether carried on board a Tanker as cargo or in the bunkers of such a Tanker » : Paragraaf 1, (G) TOVALOP Supplement, Clausule I, (G) CRISTAL Contract.

af van deze in de vroegere overeenkomst, doordat er uitdrukkelijk sprake is van : i. een fysisch verlies of schade tengevolge van een olielozing of -ontsnapping en ii. een daadwerkelijk bewezen economische schade (98). Verder is er geen specifieke verwijzing naar het territorium of de territoriale zee waar de schade zich moet voordoen.

De tankereigenaar is niet aansprakelijk indien de exoneratieclausules uit artikel III, 2 van het Aansprakelijkheidsverdrag, 1969, kunnen worden ingeroepen (99). De eigenaar wordt proportioneel ontheven van zijn aansprakelijkheid indien de schade of de omstandigheden die aanleiding hebben gegeven tot preventieve maatregelen om de schade te beperken of te voorkomen, geheel of gedeeltelijk het gevolg zijn van een *handelen of nalaten* (« an act or omission ») veroorzaakt door of bij de *nalatigheid* (« negligence ») van de persoon die de schade heeft geleden of die maatregelen heeft getroffen om de schade te voorkomen of te beperken, met het opzet de schade te berokkenen (100).

Het Supplement kan door alle Staten worden ingeroepen, ongeacht of deze al dan niet partij zijn bij het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag. In tegenstelling met de TOVALOP overeenkomst zal volgens het Supplement de eigenaar of bareboat charterer tussenkomen om de schade te vergoeden die de limieten uit het Aansprakelijkheidsverdrag van 1969, het Protocol van 1984 of een nationale wet overschrijden, alsook in de kosten voor de preventieve maatregelen die niet vergoedbaar zijn onder het Aansprakelijkheidsverdrag (Paragraaf 3, (A)).

Indien het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag van kracht zijn, voorziet paragraaf 3, (B), dat in eerste instantie aan de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar zal voldaan worden (onder het Aansprakelijkheidsverdrag van 1969, het Protocol van 1984, een nationale wet of gelijk welke equivalente wetgeving). Daarna zal de TOVALOP partij, via Cristal Ltd., de bijdrage van de CRISTAL leden die betrokken zijn in de vereffening van de schadeclaims d.m.v. een Fondsregeling terugbetalen. Deze terugbetalingsverplichting aan de CRISTAL leden geldt niet wanneer het voorval een gevolg is van : i. een oorlogstoestand, vijandelijkheden, burgeroorlog of opstand, of ii. een daad of nalaten door een derde partij met het opzet om schade te berokkenen (Paragraaf 3, (B), (2) en (C), (1). Als laatst komen de personen in aanmerking met de nog niet vergoedde schadeclaims of met de kosten voor de preventieve maatregelen om een dreigende schade te voorkomen. Door deze nieuwe bepalingen in de paragrafen 3, (A) en (B), wordt de werking van het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag niet aangetast en worden de eisers in deze verdrag-

(98) Paragraaf 1, (1), (I), TOVALOP Supplement.

(99) Cf. Paragraaf 3, (C), (1). Zie *supra*.

(100) Paragraaf 3, (C), (2).

staten niet uitgesloten van de voordelen die de verhoogde vergoedingslimieten bieden.

b. *De beperking van de aansprakelijkheid.*

- i. In de *TOVALOP overeenkomst* bedraagt de maximale aansprakelijkheid van de eigenaar of bareboat charterer 160 US \$ / ton (101) van elke betrokken tanker of een maximum van 16,8 miljoen US \$.
- ii. In het *TOVALOP Supplement* bedraagt de maximale aansprakelijkheid van de eigenaar of bareboat charterer :
 - 3,5 miljoen US \$ voor tankers tot 5.000 BT (102) ;
 - een bijkomend bedrag van 493 US \$ / BT voor tankers boven 5.000 BT met een maximale limiet van 70 miljoen US \$ (103).

Alle schadeclaims dienen binnen de twee jaar, vanaf de dag van het voorval, schriftelijk overgemaakt te worden aan de tankereigenaar. De eisen worden afgehandeld volgens de conciliatie- en arbitrageregels van de Internationale Kamer Van Koophandel.

5. CRISTAL

CRISTAL is een vrijwillig gesloten contract ter vergoeding van de slachtoffers van een olieverontreiniging, die onvoldoende vergoeding mochten ontvangen onder de reeds bestaande wettelijke, verdragsrechtelijke en vrijwillige regelingen. Ter vergoeding van de slachtoffers werd een fonds opgericht bestaande uit de bijdragen van de aangesloten oliemaatschappijen (104). De bijdragen worden geleverd op basis van de crude / fuel olie ontvangsten uit het voorgaande kalenderjaar. Iedere aangesloten maatschappij is verplicht periodieke bijdragen te leveren (periodic calls) al naargelang de vergoedingstussenkomsten van CRISTAL. Ieder aangesloten maatschappij is tevens verplicht een minimumbijdrage te leveren, ongeacht of die maatschappij olie heeft ontvangen. Elke partij bij CRISTAL wordt

(101) De tonnenmaat van het schip is de netto-tonnenmaat vermeerderd met het aantal tonnen dat wegens de ruimte, ingenomen door de machinekamers, van de bruto-tonnenmaat is afgetrokken om de netto-tonnenmaat te bepalen. Indien deze tonnenmaat niet kan worden berekend, wordt de tonnenmaat geacht 40 % te bedragen van het gewicht in tonnen van 2.240 lbs olie die de tanker kan vervoeren : (Clause I, (n)).

(102) De Bruto-tonnenmaat (BT of GT) is een nieuwe meetwijze ingevoerd door de Internationale Conventie inzake scheepsmeting (Londen, 23 juni 1969) en van kracht sedert 18 juli 1982 op de nieuwe schepen van méér dan 24 meter lengte. De tonnenmaat wordt berekend in functie van het binnenhuids volume (alle gesloten ruimten van het schip gerekend op de binnenkant der spanten).

(103) Paragraaf 3, (C), (3), TOVALOP Supplement.

(104) De term oliemaatschappijen is ruim gedefinieerd als « (i) any person engaged in the production, refining, marketing, storing or terminaling of oil, or any one or more of whose affiliates are so engaged and (ii) any person that receives oil in bulk for its own consumption or use » : Clause I (H), CRISTAL Contract.

aandeelhouder in Cristal Limited, die instaat voor de administratie en het beheer van het fonds. CRISTAL kan op ieder tijdstip worden opgezegd, mits dit voornemen zes maanden op voorhand aan Cristal Ltd. schriftelijk kenbaar te maken (105). Een amendement wordt aangenomen bij een resolutie gesteund door minstens 75 % van de aandeelhouders. Sedert 20 februari 1987 is het volledig herziene CRISTAL Contract voor vijf jaar van kracht. Daarin werden de mogelijke CRISTAL tussenkomsten in hun geheel opgetrokken en meer in het bijzonder bij tankers beneden de 5.000 BT.

TOVALOP en CRISTAL zijn te vergelijken met het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag, in de zin dat het risico van de schade verdeeld wordt tussen de tankereigenaars en de ladingbelanghebbenden, hoewel de manier van de risicoverdeling verschilt. Het Fonds betaalt aan de scheepseigenaar het bedrag dat hij op grond van het Aansprakelijkheidsverdrag zou hebben betaald (nl. tot 500 franc Poincaré / ton of tot maximum 85 miljoen franc Poincaré). CRISTAL zal slechts de schade vergoeden die de netto aansprakelijkheidslimiet van de tankereigenaar in het TOVALOP Supplement overstijgt. Dit zal ook het geval zijn in de Protocollen van 1984.

a. De additionele vergoeding van de schadelijders en de compensaties voor de CRISTAL leden die bijdragen in de Fondsregeling.

In beginsel zal het CRISTAL fonds vergoedingen uitbetalen aan de persoon (106) die ingevolge een voorval (107) schade heeft geleden door een olieverontreiniging afkomstig van *geladen tankers*, of preventieve maatregelen heeft getroffen om de schade te beperken of maatregelen heeft getroffen om een dreigende verontreiniging te voorkomen en in alle gevallen een onvolledige schadeloosstelling heeft ontvangen via het TOVALOP Supplement. Cristal is enkel van toepassing op geladen tankers (108). De olie moet eigendom zijn van een oliemaatschappij aangesloten bij CRISTAL (109) en vervoerd worden door een tanker waarop de TOVALOP voorwaarden van

(105) Clause III, (B), CRISTAL Contract '87.

(106) Persoon in de betekenis van « i. Owner and ii. any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions » : Clause I, (K) CRISTAL Contract.

(107) « 'Incident' means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes Pollution Damage, or which creates the Threat of an escape or discharge of Oil » : Clause I, (j) TOVALOP Agreement, Clause I, (E) CRISTAL Contract '87.

(108) Tanker is gedefinieerd als « any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, designed and constructed for carrying oil in bulk as cargo, and actually so carrying oil » : Clause I, (N) CRISTAL Contract. « Sea-going » wordt geïnterpreteerd als « capable of sea-going or being seaborne, whether or not actually so employed at the time of an Incident or whether or not the Incident occurs at sea, provided also that the Great Lakes shall be regarded as seas for this purpose » : Reglement II, 2.1. Cristal Limited.

(109) Clause IV, (D), (1) ; Clause V voorziet in een ruime definitie van het begrip « eigendom ».

toepassing zijn. In het nieuwe CRISTAL Contract wordt de eigenaar of bareboat charterer gelijkgesteld met de andere schadelijders, voor zover het voorval dat aanleiding gaf tot de verontreiniging of tot preventieve maatregelen niet veroorzaakt werd door een « wilful misconduct » van de tankereigenaar of door de onzeewaardigheid van de tanker met medeweten van de eigenaar (110).

CRISTAL zal pas vergoedingen uitbetalen of compensaties ter beschikking stellen nadat alle redelijk maatregelen werden genomen om een volledige schadeloosstelling te bekomen via andere bronnen (111). Volgens de clause IV, (A), en (D), (1) en (4) zal CRISTAL tussenkomen als het bewijs wordt geleverd dat de betalingen of de compensaties de bedragen uit het TOVALOP Supplement overstijgen. Zodus zal CRISTAL additionele vergoedingen uitbetalen voor de schade die het TOVALOP Supplement, het Aansprakelijkheidsverdrag (1969) aangevuld met het TOVALOP Supplement en gelijk welke nationale wetgeving aangevuld met of ten belope van de vergoedingen uit het TOVALOP Supplement overstijgen. M.a.w. CRISTAL zal geen vergoedingen betalen indien het TOVALOP Supplement niet van toepassing is. Voor de combinatie Aansprakelijkheidsverdrag-Fondsverdrag en TOVALOP Supplement -CRISTAL werd een speciale regeling getroffen, waarbij Cristal de bijdragen van de CRISTAL leden in het Fonds van het Fondsverdrag zal terugbetalen in verhouding met het bedrag dat het Fonds betaald heeft of nog zal betalen, tenzij het voorval te wijten was aan een oorlogstoestand, burgeroorlog, vijandelijkheden, opstand of geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden met de bedoeling schade te berokkenen (112). De partij bij het TOVALOP Supplement zal op haar beurt Cristal Limited vergoeden voor een bedrag gelijk aan het bedrag dat de limieten van het Aansprakelijkheidsverdrag overstijgen en door het Fonds gevorderd werd tegen een CRISTAL partij in hoofde van het feit dat deze partij tevens bijdrageplichtige is in het Fonds (113).

In bedragen uitgedrukt neemt het CRISTAL Fonds het verschil ten laste tussen :

- 3,5 miljoen US \$ en 36 miljoen US \$ voor tankers tot 5.000 BT of maximum 32,5 miljoen US \$;

(110) Zie Clause I, (K) en Clause IV, (D), (3) en (8). « Wilful misconduct », « privity » en « unseaworthiness » worden geïnterpreteerd volgens de Marine Insurance Act 1906, aangevuld met de rechtspraak van de Engelse rechtbanken : Clause IV, (D), (10).

(111) Zie Clause IV, (D), (8).

(112) Zie Clause IV, (B), (1) en (D), (2) ; Zie ook IOPC Fund, *Annual Report*, 1987, 8 : « ... This means that the total contributions paid by CRISTAL members in respect of compensation to victims of oil pollution incidents will be practically the same whether or not the CRISTAL member concerned is situated in a State Party to the Fund Convention ».

(113) Zie Paragraaf 3, (B), (2) en (C), (1) TOVALOP Supplement.

- 493 US \$ / BT en 733 US \$ / BT voor tankers boven de 5.000 BT of een maximum van 240 US \$ / BT, met een absolute limiet van 135 miljoen US \$ verminderd met 70 miljoen US \$ (maximum 65 miljoen US \$).

Het principe van het « roll back relief » uit het vroegere CRISTAL Contract werd niet behouden in het herziene Contract. CRISTAL zal niet tussenkomen indien het voorval het gevolg is van de exoneratieclausules uit artikel III, 2 van het Aansprakelijkheidsverdrag, 1969 (114). CRISTAL zal niet of slechts gedeeltelijk tussenkomen wanneer het voorval geheel of gedeeltelijk het resultaat is van het handelen of nalaten veroorzaakt door of bij de nalatigheid van de persoon die de schade heeft geleden of de maatregelen heeft getroffen om de schade te voorkomen of te beperken, en met opzet om schade te berokkenen (115). Wanneer meer dan één tanker bij een voorval betrokken is, wordt het surplus betaalbaar door CRISTAL berekend op basis van de betrokken tanker met de grootste tonnage.

Alle schadeclaims dienen binnen de twee jaar, te rekenen vanaf de dag van het voorval, schriftelijk overgemaakt te worden aan Cristal Limited. De interpretatie van het contract en de finale toewijzingen van de CRISTAL tussenkomsten behoren enkel en alleen toe aan CRISTAL, in overeenstemming met de Engelse wetgeving.

6. CONCLUSIE

De eisers in de verdragstaten bij het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag kunnen onder de nieuwe TOVALOP en CRISTAL overeenkomsten aanspraak maken op additionele schadevergoedingen. Daar waar in het vroegere CRISTAL Contract de additionele schadevergoeding (116) uitdrukkelijk werd uitgesloten indien het Fondsverdrag kon worden ingeroepen, voorziet het nieuwe CRISTAL Contract in de mogelijkheid tot schadevergoeding wanneer het Fonds wordt uitgeput of de schade niet vergoedbaar is onder het Fonds. Het herziene CRISTAL Contract voorziet ook in een terugbetalingssysteem voor de CRISTAL leden die hebben bijgedragen in het fonds van het Fondsverdrag. Daardoor wordt de discriminatoire positie van een CRISTAL lid gesitueerd in een verdragstaat bij het Fonds ten aanzien van een CRISTAL lid gesitueerd in een niet-verdragstaat opgeheven. In tegenstelling met het TOVALOP Agreement, zal het TOVALOP Supplement aanvullende vergoedingen op de limieten van het Aansprakelijkheidsverdrag verstrekken en wordt de bijdrage van de CRISTAL partij in het Fonds door de TOVALOP partij gedeeltelijk terugbetaald. In zowel het TOVALOP Supplement, als het CRISTAL Contract is de plaats waar

(114) Clause IV, (D), (2). Zie *supra*.

(115) Clause IV, (D), (3). Deze clause is ook toepasselijk op de tankereigenaar.

(116) Bijkomende schadevergoeding was wel mogelijk ter aanvulling van het Aansprakelijkheidsverdrag (Clause IV, (E)).

de schade zich moet voordoen niet meer uitdrukkelijk beperkt tot het territorium of de territoriale zee van een kuststaat. De verontreiniging dient wel een bewezen economische (117) en daadwerkelijk geleden schade te zijn (118).

Tengevolge van de vernieuwde private overeenkomsten en de verhoogde vergoedingslimiet van het Fonds tot 60 miljoen SDR, blijkt het Fondsverdrag meer dan ooit een onmisbare schakel in de vergoedingsketen bij een olieverontreinigingsschade. Slechts bij tankers vanaf en boven de 65.000 GRT (119) kan de vergoeding onder CRISTAL de maximale vergoedingslimiet van het Fonds (60 miljoen SDR) overstijgen. CRISTAL alleen biedt echter onvoldoende garanties en controlemogelijkheden voor kuststaten. Het CRISTAL Contract kan vrij vlug en gemakkelijk worden opgezegd, het lidmaatschap bij CRISTAL is ondoorzichtig, de eigendom van de olie tijdens de zeereis verandert frequent en de oliecargo kan voor een gedeelte eigendom zijn van een niet-CRISTAL lid. De verdragstaten bij het Fonds daarentegen worden volledig betrokken bij de schaderegelingsprocedure via het Uitvoerend Comité en de Algemene Vergadering en de finale schadetoewijzingen geschieden voor de rechtbank van de getroffen verdragstaat.

CRISTAL moet dan ook worden beschouwd als een tijdelijke regeling (vijf jaar), afhankelijk van de verdere bereidwilligheid van de olie-industrie, tot wanneer de Protocollen bij het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag van kracht worden. Indien deze Protocollen van kracht zijn, vervalt de huidige CRISTAL regeling ten aanzien van de verdragspartijen bij die Protocollen. Tenslotte is de CRISTAL vergoeding, in tegenstelling met de Fondsregeling, volledig afhankelijk van de grootte van de tanker i.p.v. de veroorzaakte schade.

(117) « The term 'proven economic loss' ... may include economic loss sustained without accompanying physical damage if the Claimant demonstrates that such loss could reasonably have been anticipated to occur as a direct result of contamination by Oil and would not have occurred but for such contamination, but shall not include any remote or speculative economic loss or economic loss based upon theoretical calculations of any form. The term 'Pollution Damage' shall also include loss or damage, and reasonable measures taken to prevent further loss or damage, caused by airborne particles of Oil emanating from a Tanker » : Part II, 2.4 , Rules of Cristal Limited.

(118) Cf. paragrafen 1, (1), (I) en 3, (A), (2) TOVALOP Supplement en clauses I, (M) en IV, (A) CRISTAL Contract.

(119) Waarbij dit tankertonnage schommelt, afhankelijk van de dollarkoers en in mindere mate de SDR waarde.

ANNEX 1

*De schadeloosstelling van de pollutieslachtoffers
en de verdeling van de vergoedingen
vanwege de verschillende partijen*

Een tanker van 18.000 GRT veroorzaakte op 1 maart 1988 een olieverontreiniging te vergelijken met de Tanio in 1980. Ongeveer 13.500 ton cargo vloeit weg en de schade is opgelopen tot 4 miljard BF. De Staat waar de schade zich voordoet is in geval 1) geen partij bij het Aansprakelijkheidsverdrag, in geval 2) partij bij het Aansprakelijkheidsverdrag, en in geval 3) partij bij het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag. De tanker is in geval 4) een TOVALOP tanker zonder CRISTAL olie (TOVALOP Agreement) of in geval 5) een TOVALOP tanker geladen met CRISTAL olie (TOVALOP Supplement + CRISTAL). De scheepseigenaar kan zich niet beroepen op de exoneratieclausules. Het Fonds of de eisers kunnen de beperkingslimieten van de scheepseigenaar niet doorbreken en / of een derde partij (medeaansprakelijk stellen. Het Fonds aanvaardt de schadeclaims ten belope van 3,5 miljard BF. (1 SDR = 49 BF, 1 \$ = 36 BF en gemakshalve is 1 BRT = 1 BT).

1) en 4) : TOVALOP

- a. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar onder TOVALOP bedraagt $18.000 \text{ GRT} \times 160 \$ \times 36 : 103,680 \text{ miljoen BF}$.

2) en 4) : Aansprakelijkheidsverdrag + TOVALOP

- a. de aansprakelijkheid van de eigenaar volgens het Aansprakelijkheidsverdrag bedraagt $133 \text{ SDR} \times 49 \times 18.000 \text{ GRT} : 117,306 \text{ miljoen BF}$.
b. er is geen aansprakelijkheid onder de TOVALOP overeenkomst.

1) en 5) : TOVALOP + CRISTAL

- a. de aansprakelijkheid onder het TOVALOP Supplement beloopt tot 5.000 BT : $3,5 \text{ miljoen} \$ \times 36 = 126 \text{ miljoen BF}$ en voor de resterende 13.000 BT : $13.000 \times 493 \$ \times 36 = 230,724 \text{ miljoen BF}$. De maximale aansprakelijkheid van de scheepseigenaar onder TOVALOP bedraagt 356, 724 miljoen BF.
b. de vergoedingen onder CRISTAL bedragen tot 5.000 BT : $32,5 \text{ miljoen} \$ \times 36 = 1,170 \text{ miljard BF}$ en voor de resterende 13.000 BT : $13.000 \times 240 \$ \times 36 = 112,320 \text{ miljoen BF}$.
c. de maximale vergoedingslimiet onder a. en b. bedraagt : $356,724 \text{ miljoen} + 1,170 \text{ miljard} + 112,320 \text{ miljoen} = 1,639044 \text{ miljard BF}$ of 47 % van ieders schadeclaim.

2) en 5) : Aansprakelijkheidsverdrag + TOVALOP + CRISTAL

- a. Aansprakelijkheidsverdrag : 117,306 miljoen BF.
b. TOVALOP + CRISTAL : 1,639044 miljard BF.
c. TOVALOP neemt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar onder het Aansprakelijkheidsverdrag over, waardoor de maximale vergoedingslimiet van 1,639044 miljard BF behouden blijft.

3) en 5) : Aansprakelijkheidsverdrag + Fondsverdrag + TOVALOP + CRISTAL

- a. de aansprakelijkheid van de eigenaar volgens het Aansprakelijkheidsverdrag bedraagt : $133 \text{ SDR} / \text{ton}$ of 117,306 miljoen BF, waarvan 33 SDR / ton of 29,106 miljoen BF ten laste van het Fonds.
b. de maximale vergoeding vanwege het Fonds bedraagt 60 miljoen SDR of 2,94 miljard BF, verminderd met de tussenkomst van de scheepseigenaar 88,2 miljoen BF

- of 100 SDR / ton en verminderd met 33 SDR / ton of 29,106 miljoen BF ten voordele van de scheepseigenaar (roll back relief).
- c. de totale schadevergoeding voor de eisers onder a en b bedraagt 2,94 miljard BF of 84 % van iedere aanvaardde schadeclaim.
 - d. De maximale aansprakelijkheid van de scheepseigenaar onder het TOVALOP Supplement + de maximale vergoeding onder CRISTAL bedragen 1,639044 miljard BF.
 - e. TOVALOP neemt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar onder het Aansprakelijkheidsverdrag voor zich, nl. 100 SDR of 88,2 miljoen BF. en zal het resterende bedrag van 268,524 miljoen (356,724 - 88,2) aanwenden om i. Cristal Limited te vergoeden ten belope van het bedrag dat de CRISTAL leden hebben bijgedragen in de Fondsregeling en indien er nog een restante is om ii. de eisers te vergoeden (vb. preventieve maatregelen).
 - f. CRISTAL zal in eerste instantie de oliemaatschappijen het bedrag terugbetalen dat ze hebben uitgegeven voor de uiteindelijke schadeloosstelling via de Fondsregeling. Het resterende bedrag kan aan de vergoeding van het Fonds worden toegevoegd, waardoor het mogelijk kan zijn dat alle aanvaardde schadeclaims voor 100 % vergoed worden.

Indien in het voormelde voorbeeld de schade zich heeft voorgedaan in een kuststaat die het Fondsverdrag niet heeft geratificeerd, dan hebben de eisers slechts recht op maximaal 1,639044 miljard BF, in het andere geval hebben ze recht op minimum 2,94 miljard BF. Enkel bij tankers van 65.000 GRT en meer, en afhankelijk van de dollarkoers en SDR waarde, zal de CRISTAL vergoeding de maximale vergoeding onder het Fondsverdrag overstijgen.

ANNEX 2

*De ratificaties bij de Aansprakelijkheidsverdragen
en Fondsverdragen (tot mei 1988) (1)*

Landen	1969	1976	1984	1971	1976 (2)	1984
Algerije	x			x		
Australië	x	x				
Bahamas	x	x		x	x	
België	x					
Benin	x			x		
Brazilië	x					
B.R.D.	x	x		x	x	
Cameroen	x	x		x		
Chili	x					
China	x	x				
D.D.R.	x					
Denemarken	x	x		x	x	
Dominicaanse Rep.	x					
Ecuador	x					
Fiji	x			x		
Finland	x	x		x	x	
Frankrijk	x	x	x	x	x	x
Gabon	x			x		
Ghana	x			x		
Griekenland	x			x		
Groot-Brittannië	x	x		x	x	
Guatemala	x					
IJsland	x			x		
Indonesië	x			x		
Italië	x	x		x	x	
Ivoorkust	x			x		
Japan	x			x		
Jougoslavië	x			x		
Korea (Rep.)	x					
Koeweit	x	x		x		
Libanon	x					
Liberia	x	x		x	x	
Maldiven	x	x		x		
Monaco	x			x		
Marokko	x					

(1) Bron : *C.M.I. Yearbook*, 1986-1987, 132-142 ; CLARINGBOULD, M. H., *International Transport Treaties*, Deventer, Kluwer, 1988, Survey of Conventions 60-61-81-98-99 ; IOPC Fund, *Annual Report*, 1987, 35 ; *C.M.I. News Letter*, Antwerpen, juni 1988, 8.

(2) Het Protocol van 1976 waarbij in het Fondsverdrag de franc Poincaré wordt vervangen door SDR, is nog niet van kracht.

*De ratificaties bij de Aansprakelijkheidsverdragen
en Fondsverdragen (tot mei 1988) (1)*

Landen	1969	1976	1984	1971	1976 (2)	1984
Nederland	x	x		x	x	
Nieuw-Zeeland	x					
Nigeria	x			x		
Noorwegen	x	x		x	x	
Oman	x	x		x		
Panama	x					
Papua Nieuw-Guinea	x			x		
Peru	x	x	x			
Polen	x	x		x	x	
Portugal	x	x		x	x	
Senegal	x					
Seychellen	x			x		
Singapore	x	x				
Spanje	x	x		x	x	
Sri Lanka	x			x		
Sovjetunie	x			x		
Syrië	x			x		
Tunesië	x			x		
Tuvalu	x			x		
Vanuatu	x					
Verenigde Arab. Em.	x	x		x		
Yemen	x	x				
Zuid-Afrika	x		x			
Zweden	x	x		x	x	

(1) Bron : *C.M.I. Yearbook*, 1986-1987, 132-142 ; CLARINGBOULD, M. H., *International Transport Treaties*, Deventer, Kluwer, 1988, Survey of Conventions 60-61-81-98-99 ; IOPC Fund, *Annual Report*, 1987, 35 ; *C.M.I. News Letter*, Antwerpen, juni 1988, 8.

(2) Het Protocol van 1976 waarbij in het Fondsverdrag de franc Poincaré wordt vervangen door SDR, is nog niet van kracht.

ABSTRACT

The 1969 Civil Liability Convention (CLC), the 1971 Fund Convention and the private contracts TOVALOP and CRISTAL are important measures in favour to victims of oil pollution damage from tankers, who would otherwise have to prove fault of the shipowner as a condition to recover their damage. Either the public CLC-Fund regime as well as the private TOVALOP-CRISTAL regime are initially integrated compensation schemes carefully balancing the interests of the tankerowners and cargo owners in cases of an oil pollution incident. The attempt made by the oil industry in 1985 to disturb this balance in favour of a new regime known as PLATO and CRISTAL Revised failed due to the resistance of independent tankerowners and P & I Clubs. The latter cover the civil liability of the shipowners up to 300 million US dollars in respect of an oil pollution incident.

On 20 February 1987 tankerowners and oil companies agreed to introduce their new voluntary private compensation regime called TOVALOP Supplement and CRISTAL for a period of five years. The 1987 TOVALOP Supplement and CRISTAL Contract are an improvement in their relation to the CLC and Fund Convention in the sense that they are not mutually exclusive anymore. The original TOVALOP Agreement, which still exist, do not apply where liability is imposed by the CLC and the same is true for the original CRISTAL Contract in cases the Fund Convention is applicable. In addition the new CRISTAL Contract shall reimburse those oil companies their contribution to the 1971 IOPC Fund. This excludes a commercial discrimination between oil companies situated in a Fund State and those based elsewhere. Besides higher liability limits, the new private regime shall compensate claims for damage beyond the territorial sea of a State and also for preventive measures taken to avoid an oil spill, whether or not an oil spill occurs. Contrary to the public regime the private regime considers a bareboat charterer as an owner. Unfortunately the amount of compensation damage depends on the tonnage of the tanker.

Considering the above mentioned changes in the private compensation regimes and the increase of the aggregated amount of compensation to 900 million Poincaré franc or 60 million SDR payable by the IOPC Fund in accordance with the Fund Convention, coastal states not party to the Fund Convention, should seriously consider ratification. As the Tanio case showed, small tankers can cause expensive oil spills. The IOPC Fund is a non-tonnage related compensation fund where the interests of claimants (private or public) shall be better off in the case of an oil spill with expensive clean-up costs caused by tankers up to approximately 65.000 GRT. For oil spills caused by larger tankers compensation shall exceed the IOPC Fund limits in comparison with the CRISTAL limits.

(1) This tanker tonnage depends on the US dollar rate and SDR value.