

Vergaderjaar 2014–2015

**34 057 (R2043)**

**Goedkeuring van het op 18 mei 2007 te Nairobi tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken (Trb. 2008, 115)**

**Nr. 3**

## **MEMORIE VAN TOELICHTING**

### **ALGEMEEN**

#### *1. Inleiding*

Op 18 mei 2007 is tijdens een diplomatieke conferentie te Nairobi, onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (in het vervolg: IMO), het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007 (Trb. 2008, 115) tot stand gekomen, hierna aan te duiden als het Wrakopruimingsverdrag of kortweg als het Verdrag.

Doelstelling van het Verdrag is het reguleren van de bevoegdheid van de kuststaat om in zijn exclusieve economische zone (in het vervolg: EEZ) wrakken, schepen en daarvan afkomstige zaken op te (laten) ruimen en de kosten daarvan te verhalen op de scheepseigenaar. Hoewel het Wrakopruimingsverdrag primair van toepassing zal zijn in de EEZ van elke verdragsstaat, is de mogelijkheid geopend dat een verdragspartij het Verdrag ook toepast op wrakken in zijn territoriale zee en op de binnenwateren.

Nederland heeft zich sterk ingezet voor de totstandkoming van het Wrakopruimingsverdrag. Het biedt de verdragspartijen goede juridische en financiële mogelijkheden om de nodige maatregelen te nemen om gevaar voor het milieu, de kust of daarmee verbonden belangen, dan wel de verkeersveiligheid dat uitgaat van schepen die gestrand zijn of dreigen te stranden, weg te nemen of te beteugelen. Het Verdrag is op 27 oktober 2008 voor het Koninkrijk ondertekend. Dit voorstel van rijkswet strekt tot het verkrijgen van de benodigde wettelijke goedkeuring van het Verdrag.

In het algemeen deel van deze memorie worden met name achtergrond, totstandkoming en hoofdlijnen en belang van het Verdrag toegelicht. Daarna is een artikelsgewijze toelichting opgenomen.

## *2. Grondslag en achtergrond*

Het reguleren van de bevoegdheid van de kuststaat ten aanzien van het opruimen van wrakken ingeval van schade wegens (dreigende) verontreiniging in de EEZ vindt een algemene rechtsgrondslag in het op 10 december 1982 te Montego-Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (Trb. 1983, 83 en Trb. 1984, 55), in het vervolg: VN-Zeerechtverdrag.

Het VN-Zeerechtverdrag regelt onder andere de verdeling van rechtsmacht tussen staten op zee. De soevereiniteit van de kuststaat omvat de territoriale zee. In de EEZ beschikt de kuststaat met name over specifieke rechtsmacht tot exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zee, het reguleren van oprichting en gebruik van installaties en ter bescherming van het milieu. Het rechtsregime van de EEZ komt voor wat betreft de scheepvaart sterk overeen met dat van de volle zee. Alle staten genieten in de EEZ de vrijheid van scheepvaart en overvlucht, het leggen van onderzeese kabels en pijpleidingen en andere internationaal erkende gebruiken van de zee.

Op basis van het VN-Zeerechtverdrag<sup>1</sup> en het Internationaal verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, 1969, (Interventieverdrag; Trb. 1970, 197) en het Protocol inzake het optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie, 1973 (Interventie Protocol; Trb. 1977, 162) kan de kuststaat, na een ongeval op zee, in specifieke situaties maatregelen nemen en handhaven in het zeegebied buiten en grenzend aan de territoriale zee (i.c. de EEZ). Deze maatregelen betreffen de bescherming van de kustlijn en daarmee samenhangende belangen van de kuststaat tegen verontreiniging of dreiging van verontreiniging. Echter geen van deze verdragen regelt uitdrukkelijk een specifieke bevoegdheid van de kuststaat om een wrak op te (laten) ruimen en de kosten daarvan te verhalen op de scheepseigenaar.

Met de totstandkoming van het Wrakopruimingsverdrag is dus een juridische leemte opgevuld in het internationaal recht: een uitdrukkelijke verdragsrechtelijke grondslag is gecreëerd voor het optreden van de kuststaat ten aanzien van het opruimen van wrakken, schepen en daarvan afkomstige zaken in de EEZ. De instelling van de EEZ is vastgelegd in de rijkswet instelling exclusieve economische zone (Stb. 1999, 281) en uitgewerkt in het Besluit grenzen Nederlandse exclusieve economische zone (Stb. 2000, 167) en het Besluit grenzen Caribische exclusieve economische zone (Stb. 2010, 177).

## *3. Totstandkoming van het Verdrag*

Het onderwerp wrakopruiming werd in 1972 voor het eerst besproken in de Juridische Commissie van IMO (in het vervolg: de Commissie). Voorstellen voor een ontwerpverdrag inzake het opruimen van wrakken werden in dat jaar ingediend door de delegaties van Liberia en van het Comité Maritime International. De directe aanleiding voor de discussie was het incident met het olietankschip «Torrey Canyon» voor de kust van Engeland en Frankrijk in 1967.

---

<sup>1</sup> Artikel 221 van het VN-Zeerechtverdrag gaat er uitdrukkelijk van uit dat een kuststaat ingevolge het internationaal recht, zowel het gewoonterecht als het gecodificeerde recht, maatregelen kan nemen en deze mag handhaven buiten de territoriale zee, naar evenredigheid van de feitelijke of dreigende schade tegen verontreiniging of de dreiging van verontreiniging na een ongeval op zee.

De discussies in de Commissie concentreerden zich in de daarop volgende jaren op het toepassingsgebied van het beoogde verdrag, de definitie van het begrip wrak en de rechten en plichten van de kuststaat en de scheepseigenaar met betrekking tot onder andere het opruimen van een wrak en aansprakelijkheid.

Het onderwerp wrakopruiming werd in 1975 opgenomen in het langetermijn-werkprogramma van de Commissie en werd met tussenpozen behandeld tijdens de bijeenkomsten van de Commissie, maar zonder concreet resultaat. Bovendien was de internationale gemeenschap in afwachting van de afloop van de onderhandelingen van de Derde VN-Zeerechtconferentie en de totstandkoming van het VN-Zeerechtverdrag.

In 1993 diende Nederland samen met België, Duitsland, Griekenland en het Verenigd Koninkrijk een discussiedocument in. Het document bracht op basis van het VN-Zeerechtverdrag bestaande internationaalrechtelijke principes en regelgeving met betrekking tot het opruimen van wrakken in de EEZ in kaart. Tevens gaf het document de verhoudingen weer tussen een mogelijk verdrag inzake wrakopruiming en IMO-aansprakelijkheidsverdragen (zoals het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976 (Trb. 1980, 23) die op dat moment bestonden of werden overwogen. Uit de analyse van het discussiestuk bleek dat ondanks bestaande verdragen en het internationaal gewoonterecht, er een juridische leemte bestond in het internationaal recht ten aanzien van het opruimen van wrakken in de EEZ. In de loop der jaren werd de constatering van deze juridische leemte in het internationaal recht ten aanzien van wrakopruiming bevestigd in documenten van het Comité Maritime International en de «Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea» van de Verenigde Naties (DOALOS).

De onderhandelingen gingen van start in een door Nederland gecoördineerde IMO-correspondentiegroep. Verschillende onderhandelingsessies werden gewijd aan het bereiken van overeenstemming over onderwerpen zoals de vraag welke gevaren en risico's aanleiding mogen zijn voor een staat om in te grijpen en zo nodig zelf tot opruiming van een wrak over te gaan. Daarnaast werd onderhandeld over het begrip wrak en het toepassingsgebied van het Verdrag. De vraag was of het toepassingsgebied beperkt zou moeten zijn tot de EEZ of dat het Verdrag ook in de territoriale zee zou moeten gelden.

Uiteindelijk werd het Verdrag aangenomen tijdens een diplomatieke conferentie, die werd bijgewoond door vertegenwoordigers van 64 landen en inhoudelijk onder Nederlands voorzitterschap stond. Tot nu zijn 8 staten partij bij het Verdrag en hebben 5 (andere) staten, waaronder het Koninkrijk, het ondertekend. Het Verdrag zal in werking treden, zodra 10 staten partij zijn (artikel 18).

#### *4. Hoofdpijnen*

Primair regelt het Wrakopruimingsverdrag de bevoegdheid van de kuststaat om in de EEZ snel en adequaat op te treden ten aanzien van wrakken van zeeschepen, alsmede daarvan afkomstige zaken die het scheepvaartverkeer, het mariene milieu, de kustlijn of andere kuststaatbelangen in gevaar brengen. Onder wrakken vallen ook zeeschepen die op het punt staan te zinken of zonder nadere maatregelen naar verwachting zullen zinken. De scheepseigenaar is in dit stelsel de eerstverantwoordelijke voor het opruimen van het wrak. Mocht de eigenaar zijn verplich-

tingen wat dit betreft niet naleven, dan kan de kuststaat de opruiming zelf ter hand nemen. De daarmee gemoeide kosten komen voor rekening van de scheepseigenaar, op grond van een risicoaansprakelijkheid. Ditzelfde geldt ook voor de kosten in verband met het opsporen en het markeren van het scheepswrak.

Het Verdrag roept voorts met betrekking tot de aansprakelijkheid voor de opruimingskosten een verplichting tot verzekering of andere financiële zekerheid (zoals een bankgarantie) in het leven voor zeeschepen met een brutotonnage van 300 of meer. De schepen moeten in het bezit zijn van een geldig certificaat van de verzekering.

De verdragslanden kunnen bepalingen van het verdrag desgewenst van toepassing verklaren («opt-in») voor hun territoriale zee, alsmede voor havens en binnenwateren.

##### *5. Meerwaarde*

Het Verdrag biedt een meerwaarde voor kuststaten die zich met enige regelmaat gesteld zien voor de noodzaak tot juridisch en/of feitelijk optreden gericht op opruiming van wrakken van zeeschepen. Dit geldt ook voor de landen van het Koninkrijk.

###### *Meerwaarde voor Europees Nederland*

Het Verdrag is voor Europees Nederland van belang omdat een zeer groot deel van de voor Nederland relevante scheepvaart op de Noordzee zich in de EEZ afspeelt. Indien zich daarbij incidenten voordoen kunnen er problemen optreden met het opruimen van wrakken, omdat de opruimingsbevoegdheden in de EEZ onvoldoende omlijnd zijn. Ook de voorzieningen van het Verdrag om de opruimingskosten te verhalen zijn welkom. In verband met dit laatste is het verdrag ook van belang voor de territoriale zee en de binnenwateren. Het is de bedoeling dat het Verdrag via de opt-in mede voor de Europees-Nederlandse territoriale zee en binnenwateren zal worden benut.

###### *Meerwaarde voor de Caribische delen van het Koninkrijk*

Het Verdrag biedt niet alleen een meerwaarde voor Europees Nederland, maar ook voor de Caribische delen van het Koninkrijk, die zich met enige regelmaat gesteld zien voor de noodzaak tot juridisch of feitelijk optreden gericht op opruiming van wrakken.

##### *6. Verdragen voor vergoeding van kosten en schade na incidenten*

Voor Nederland zijn op het gebied van kostenvergoeding na maritieme incidenten een aantal relevante internationale regelingen van toepassing of zullen in de nabije toekomst gaan gelden. Deze verdragen voorzien in een vergoeding van schade, ook als gevolg van het nemen van preventieve maatregelen, door de overheid in geval van scheepvaartincidenten met in bulk of in scheepsbunkers vervoerde olie alsmede andere gevaarlijke stoffen. Onder omstandigheden kan wrakopruiming in de ruime betekenis van het Verdrag van Nairobi (kort gezegd: het elimineren van gevaar dat uitgaat van het wrak) ook worden gezien als een zodanige preventieve maatregel. Daarom bevat artikel 11 van het Wrakopruimingsverdrag van Nairobi bepalingen ter voorkoming van dubbele vergoeding in relatie tot deze verdragen, die hierna worden opgesomd.

Voor verontreinigingsschade van olie die wordt vervoerd door olietankschepen die meer dan 2.000 ton olie als lading vervoeren is op grond van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, zoals gewijzigd (Aansprake-

lijkheidsverdrag) van kracht. Dit verdrag kent een verplichte verzekering met een direct vorderingsrecht op de verzekeraar. Daarboven bestaat een aanvullende regeling door het eveneens uit 1992 daterende Fondsverdrag en het Aanvullend Fonds Protocol uit 2003, met in totaal een maximum compensatiebedrag van rond de 1 miljard euro. Ook voor schade veroorzaakt door bunkerolie van andere schepen dan tankschepen (het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001, zoals gewijzigd, het Bunkerolie-aansprakelijkheidsverdrag) en het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen (het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996, zoals gewijzigd – het HNS-verdrag) bestaan dergelijke regelingen, die in werking zijn respectievelijk naar verwachting binnen afzienbare termijn in werking zullen treden.

#### *7. Uitvoering*

Tegelijk met dit voorstel van rijkswet wordt een wetsvoorstel ingediend dat voorziet in de uitvoering van het Wrakopruimingsverdrag. Ingevolge dat wetsvoorstel worden de publiekrechtelijke uitvoeringsbepalingen voor Europees Nederland opgenomen in de beoogde Wet bestrijding maritieme ongevallen. De privaatrechtelijke voorzieningen vinden hun plaats in een nieuwe afdeling 6 van Boek 8, titel 6, van het Burgerlijk Wetboek (BW).

Voor Caribisch Nederland zullen de uitvoeringsbepalingen worden opgenomen in de Wet maritiem beheer BES en het BW BES.

#### *Aruba*

Op Aruba is een wijziging van de Landsverordening maritiem beheer in voorbereiding, waarin een gedeelte gewijd is aan het Wrakopruimingsverdrag. Voor de privaatrechtelijke aspecten zal het Burgerlijk Wetboek c.q. Wetboek van Koophandel gewijzigd moeten worden.

#### *Curaçao*

Voor de uitvoering van het Verdrag zal ook de huidige wetgeving van Curaçao aangepast moeten worden. Zo zal het werkingsgebied van de Landsverordening opruiming van Schepen en Wrakken (PB. 2002, no. 69 jo PB. 2005, no. 81) uitgebreid moeten worden en zal de aansprakelijkheid van de eigenaar van het wrak en het stellen van financiële zekerheid ter dekking van de schade en opruimingskosten geïntroduceerd moeten worden. Verder zal het Havenreglement (PB 1938, no. 70) en het Wetboek van Koophandel aangepast moeten worden. Tevens zal de functie van beheerder in de Landsverordening opruiming van Schepen en Wrakken en de functie van strandvonder in het Curaçaosche Strandvonderijbesluit (PB 1953, no. 53) in één persoon verenigd moeten worden.

#### *Sint Maarten*

Voor Sint Maarten zal eenzelfde aanpassing van regelgeving noodzakelijk zijn als voor Curaçao.

#### *8. Koninkrijkspositie*

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd. Het Verdrag biedt niet alleen een meerwaarde voor Europees Nederland, maar ook voor Caribisch Nederland, dat zich met enige regelmaat gesteld ziet voor de noodzaak tot juridisch of feitelijk optreden gericht op opruiming van wrakken. Het Verdrag zal echter pas worden aanvaard door Caribisch Nederland wanneer de uitvoeringswetgeving is ingevoerd (zie ook de betreffende passage in onderdeel 7).

De regeringen van Aruba, Curaçao en Sint Maarten hebben aangegeven medegelding van het Verdrag wenselijk te achten, zulks gelet op de onder onderdeel 5 toegelichte meerwaarde. Voor deze landen dient, zoals in onderdeel 7 vermeld, uitvoeringswetgeving opgesteld te worden. Op dit moment kunnen de regeringen van de landen nog niet aangeven wanneer die wetgeving gereed kan zijn. Zodra de noodzakelijke wetgeving gereed is, zal het Verdrag voor Aruba, Curaçao, respectievelijk Sint Maarten kunnen worden aanvaard. Zodra de noodzakelijke wetgeving gereed is, zal het Verdrag kunnen worden aanvaard door het betreffende Caribische land.

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### *Preambule van het Verdrag*

Het streven naar uniformiteit van internationale regels en procedures ten aanzien van het opruimen van wrakken en ten aanzien van de vergoeding van de daarmee gemaakte kosten, is een belangrijke drijfveer geweest voor het tot stand brengen van het Verdrag.

De laatste overweging van de preambule maakt duidelijk dat uitvoering van het Verdrag overeenkomstig de beginselen, rechten en plichten van het VN-Zeerechtverdrag en het internationaal gewoonterecht van de zee dient te geschieden.

### *Artikel 1*

Dit Verdrag is van toepassing in de EEZ of een vergelijkbare door de kuststaat ingestelde zone als omschreven in het eerste lid. Voorts kan een verdragspartij ingevolge artikel 3 de toepassing van het Verdrag uitbreiden tot wrakken die zich binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, bevinden. Op grond van artikel 3, derde lid, wordt het Verdragsgebied dan dienovereenkomstig uitgebreid.

Het onder het vierde lid gedefinieerde begrip «wrak» is een kernbegrip voor de uitvoering van dit Verdrag. Een wrak omvat niet alleen een gezonken of gestrand zeeschip. Onder wrakken vallen, zoals reeds is gesignaleerd in het algemeen deel van deze memorie, ook zeeschepen die op het punt staan te zinken of zonder nadere maatregelen naar verwachting zullen zinken. Ook zaken die zich aan boord van dat zeeschip bevinden of hebben bevonden, zoals containers, vallen onder het begrip. Ook is van belang dat een drijvend platform, voor zover dat niet wordt ingezet bij de exploratie, exploitatie of productie van minerale rijkdommen van de zeebodem, valt onder de begripsomschrijving van «schip» en dus onder omstandigheden een wrak in de zin van het verdrag kan worden.

Het Verdrag kan, gelet op daarin opgenomen voorschriften over onder andere melding van het ontstaan van een wrak en de opruimplicht voor de eigenaar, slechts worden toegepast op wrakken die ontstaan na het tijdstip van inwerkingtreding. Voor de opruiming van op dat tijdstip reeds bestaande scheepswrakken die eventueel door de inwerking van stormen of andere factoren alsnog gevaar gaan opleveren, blijft met name het VN-Zeerechtverdrag van toepassing en kan overigens ook de UNESCO-Conventionie ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water (Parijs, 2001) relevant zijn.

De definitie van «gevaar» voor de scheepvaart, het mariene milieu of andere kuststaatbelangen onder het vijfde lid is van belang aangezien het vaststellen van het gevaar de eerste stap is voor het in gang zetten van

acties en maatregelen door de getroffen staat. De getroffen staat is de staat in wiens EEZ het wrak zich bevindt (tiende lid).

#### *Artikel 2*

De doelstelling en algemene beginselen van het Wrakopruimingsverdrag komen in dit artikel aan de orde. Na een maritiem ongeval waarbij een wrak ontstaat dat een gevaar vormt, is de getroffen staat als verdragspartij bij het nemen en handhaven van maatregelen gehouden aan de algemene beginselen van dit artikel. De te treffen maatregelen dienen in verhouding te staan tot het gevaar en mogen hetgeen redelijkerwijs noodzakelijk is om het wrak te ruimen niet overstijgen.

Het beginsel dat het optreden van de getroffen staat de rechten en belangen van onder andere de staat waar het schip geregistreerd is, niet onnodig mag schaden, is direct ontleend aan de geldende principes van het VN-Zeerechtverdrag, het Interventieverdrag en het internationale gewoonterecht van de zee.

#### *Artikel 3*

Overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan een verdragspartij de toepassing van het Verdrag uitbreiden tot wrakken die zich binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, bevinden. Enerzijds betekent deze uitbreiding van het toepassingsgebied dat de aansprakelijkheidsregeling en, meer in het bijzonder, het directe vorderingsrecht op de verzekeraar van het Verdrag ook geldt voor wrakken op het grondgebied met inbegrip van de territoriale zee. Anderzijds neemt de verdragspartij alsdan op zich om, met uitzondering van de in artikel 4, vierde lid, genoemde artikelen, de bepalingen die anders alleen in de EEZ van toepassing zijn, toe te passen op zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee. Dit laat blijken het tweede lid onverlet dat die verdragspartij andere maatregelen kan nemen dan het lokaliseren, markeren en opruimen overeenkomstig het verdrag

Het begrip «grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee» is ontleend aan bestaande internationale aansprakelijkheidsverdragen, onder andere het op 27 november 1992 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992 (Trb. 1994, 229), het op 3 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (Trb. 2002, 222) en het op 23 maart 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Trb. 2005, 329). Het grondgebied omvat mede de binnenwateren van de kuststaat.

#### *Artikel 4*

In het vierde lid van dit artikel worden de verdragsbepalingen opgesomd die niet van toepassing zijn wanneer een verdragspartij de toepassing van het Verdrag uitbreidt naar zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee. Deze bepalingen, die vanwege het rechtsregime van de EEZ gelden als voorwaarden voor het optreden van de getroffen staat in de EEZ, worden uitgezonderd van toepassing in de territoriale zee en op binnenwateren. Het zijn namelijk bepalingen die een inbreuk zouden maken op de soevereine bevoegdheden die de staat uitoefent op zijn grondgebied. Het betreft onder andere de verplichting om met de staat waar het schip geregistreerd is, te overleggen over de te treffen maatre-

gelen met betrekking tot het opruimen van een wrak en de clausulering van de doeleinden met het oog waarop de getroffen Staat kan optreden (intervenieren) bij het opruimen van een wrak door de eigenaar. Ook de procedure voor het beslechten van geschillen met betrekking tot de uitlegging of toepassing van de verdragsbepalingen is niet van toepassing.

#### *Artikel 5*

Voor schepen die de vlag voeren van een verdragspartij en die betrokken zijn bij een maritiem ongeval dat een wrak tot gevolg heeft, is op grond van het eerste lid een melding voorgeschreven. Het maritiem ongeval dient aan de getroffen staat gemeld te worden. Wat betreft de melding is aansluiting gezocht bij bestaande procedures en regelingen die reeds door de IMO in het kader van andere verdragen zijn ontwikkeld. Bij de onderhandelingen over het Wrakopruimingsverdrag gold als uitgangspunt dat er geen nieuwe meldplichten aan de scheepvaart zouden worden opgelegd.

#### *Artikel 6*

De getroffen staat is verantwoordelijk voor het vaststellen of het wrak al dan niet gevaar oplevert en dient hierbij een aantal criteria in acht te nemen. Het criterium onder (o) geeft het niet-uitputtende karakter van de lijst aan.

#### *Artikel 7*

Op grond van het eerste lid is de getroffen staat verplicht om de scheepvaart en betrokken staten te waarschuwen over de aard en locatie van een wrak. Vormt het wrak een gevaar, dan dient de getroffen staat ingevolge het tweede lid alle praktische maatregelen te treffen om de precieze locatie van het wrak vast te stellen.

#### *Artikel 8*

Indien de getroffen staat heeft vastgesteld dat het wrak een gevaar vormt, dient hij het wrak te (laten) markeren. De markering dient aan het internationaal aanvaarde systeem voor bebakening te voldoen.

#### *Artikel 9*

Onder het Wrakopruimingsverdrag is de scheepseigenaar de eerstverantwoordelijke voor het opruimen van het wrak. Als de eigenaar binnen de door de getroffen staat vastgestelde termijn geen gevolg geeft aan de verplichting het wrak op te ruimen, kan de getroffen staat, op kosten van de scheepseigenaar, zelf tot opruiming overgaan. In geval van acute gevaarstelling kan het wrak ook zonder voorafgaande termijnstelling jegens de eigenaar door de getroffen staat worden opgeruimd.

#### *Artikel 10*

De eigenaar van het schip is aansprakelijk voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak. Ten aanzien van het recht op beperking van aansprakelijkheid door scheepseigenaren wordt de «status quo» gehandhaafd. Het Verdrag sluit aan bij de bestaande internationale en nationale aansprakelijkheidslimieten. Concreet betekent dit dat de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken overeenkomstig de huidige aansprakelijkheidsregimes die van toepassing zijn op vorderingen betreffende wrakopruiming. Dit kunnen zowel regimes zijn



gebaseerd op verdragen, zoals het eerder genoemde Verdrag uit 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen zoals gewijzigd in 1996 en 2012 (zie Trb. 1997, 300 respectievelijk Trb. 2013, 31), of regimes gebaseerd op nationaal recht, zoals het in het Nederlandse recht geregelde wrakkenfonds in artikel 755, lid 1, onderdeel c, Boek 8 Burgerlijk Wetboek.

Van groot belang hierbij is dat kosten voor wrakopruiming die vallen onder de definitie van preventieve maatregelen in het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen en het Internationaal Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie onder deze reeds bestaande aansprakelijkheidsregimes ook vergoedbaar blijven.

#### *Artikel 11*

De eigenaar van het schip is niet aansprakelijk voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak voor zover dat in strijd zou zijn met enkele andere, in artikel 11 met name genoemde, verdragen, mits die in casu van toepassing zijn. Voor zover maatregelen genomen op grond van het Verdrag naar nationaal dan wel internationaal recht worden beschouwd als hulpverlening, moeten vragen inzake de vergoeding van hulpverleners naar dat recht worden beantwoord. Met deze uitzonderingsbepalingen worden mogelijke overlap en conflicten met bestaande verdragen voorkomen.

#### *Artikel 12*

Scheepseigenaren worden verplicht om een verzekering voor wrakopruiming aan te houden op dezelfde manier als is voorgeschreven in de reeds genoemde verdragen inzake achtereenvolgens de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen en wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie.

Voor schepen met een brutotonnage van meer dan 300 die varen onder de vlag van een verdragspartij, is de eigenaar verplicht tot dekking van de aansprakelijkheid een verzekering te sluiten of een andere financiële zekerheid in stand te houden tot een bedrag dat gelijk is aan het maximum van de overeenkomstig artikel 10 op nationaal of internationaal niveau beperkte aansprakelijkheid. Het toepasselijke maximum voor zaakschade van het genoemde verdrag van Londen van 1976, zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, vormt echter een algemene bovengrens voor deze verplichting. Een certificaat waaruit deze verzekering of financiële zekerheid blijkt, moet zich aan boord van het schip bevinden.

Alle vorderingen tot vergoeding van kosten die uit het Verdrag voortvloeien, kunnen niet alleen worden ingesteld tegen de eigenaar van het schip, maar ook rechtstreeks tegen de verzekeraar of degene die financiële zekerheid heeft gesteld. Deze laatsten kunnen op dezelfde verweermiddelen een beroep doen als de eigenaar zelf, met uitzondering van faillissement of liquidatie van de eigenaar.

Staten die partij zijn staan niet toe dat schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren, worden geëxploiteerd zonder dat een certificaat als

hiervoor bedoeld aan boord is. Zij moeten in de nationale wetgeving ook de verplichte verzekering c.q. financiële zekerheid voorschrijven voor elk schip dat een haven op hun grondgebied binnenloopt of verlaat. Datzelfde geldt ten aanzien van schepen die buitengaats doch binnen de territoriale wateren gelegen installaties aandoen.

#### *Artikel 13*

Een rechtsvordering tot vergoeding van kosten als bedoeld in het Verdrag vervalt door verloop van drie jaren, welke termijn begint op de dag, volgende op de dag waarop het gevaar is vastgesteld in overeenstemming met dit Verdrag. In geen geval kan een rechtsvordering worden ingesteld nadat zes jaren zijn verlopen sinds de dag waarop het maritieme ongeval zich voordeed. Indien het ongeval bestaat uit een opeenvolging van feiten, begint de termijn van zes jaar te lopen vanaf de datum van het eerste feit.

#### *Artikel 14*

Deze bepaling geeft aan op welke wijze het Verdrag kan worden gewijzigd.

#### *Artikel 15*

Verdragspartijen verplichten zich elk geschil over de uitlegging of toepassing van het Verdrag te beslechten langs minnelijke weg. Het eerste lid bevat dan ook een opsomming van minnelijke middelen zoals bemiddeling, conciliatie, arbitrage of gerechtelijke schikking.

Indien binnen een redelijke termijn van ten hoogste twaalf maanden het geschil niet is beslecht is de geschillenbeslechtsregeling van Deel XV van het VN-Zeerechtverdrag van overeenkomstige toepassing. De toepassing van deze regeling is verplicht ongeacht of de staten die partij zijn bij het geschil tevens verdragspartij zijn bij het VN-Zeerechtverdrag. Met de verwijzing in het derde lid naar artikel 287 van het VN-Zeerechtverdrag wordt aan de verdragspartijen de keuze gelaten om voor de beslechting van geschillen te kiezen uit verschillende organen, waaronder het Internationaal Gerechtshof.

Bij het neerleggen van de akte van aanvaarding zal door het Koninkrijk de voorkeur voor gebruikmaking van het Internationaal Gerechtshof worden aangegeven. Dit is overeenkomstig de gekozen procedure bij de bekrachtiging van het VN-Zeerechtverdrag.

#### *Artikel 16*

Het Verdrag laat de rechten en plichten van staten onder het VN-Zeerechtverdrag en het internationaal gewoonrecht van de zee onverlet.

#### *Artikelen 17–21*

De slotbepalingen geven regels voor de ondertekening, ratificatie, inwerkingtreding – reeds besproken in het algemeen deel van deze memorie – opzegging en de officiële talen van het Verdrag.

#### *Bijlage*

In de Bijlage is het model van het door het Verdrag verplicht gestelde certificaat van verzekering opgenomen. Deze bijlage vormt een integrerend onderdeel van het verdrag en is aan te merken als zijnde van

uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de bijlage behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring ter zake voorbehouden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
F.C.G.M. Timmermans