



OLIEVERONTREINIGING EN INTERNATIONALE BEVOEGDHEID

S&S 2025/108 (ECLI:NL:RBDHA:2025:8700)
 “Mare Doricum”
 Rechtbank Den Haag 21 mei 2025

Na een olie lekkage tijdens de lossing van een tankschip in Peru is in Nederland een procedure gestart tegen de raffinaderij en haar Nederlandse moedermaatschappij. Centraal staat de vraag in hoeverre het internationale verdrag ter zake de civiele aansprakelijkheid van scheepseigenaren voor olieverontreiniging door schepen van toepassing is.

Achtergrond

Tijdens de lossing van een zending ruwe olie uit het tankschip *Mare Doricum* in Peru op 15 januari 2022 heeft de onderwatersluiting naar de pijpleiding van raffinaderij La Pampilla gelekt. Als gevolg van de lekkage is een grote hoeveelheid ruwe olie in het water beland. Ongeveer 34.000 natuurlijke en rechtspersonen stellen daardoor schade te hebben geleden en hebben hun rechten gecedeerd aan de Stichting Environmental Claims (de ‘Stichting’). Deze is namens alle gelaedeerden een procedure gestart tegen de raffinaderij, onderdeel van de Repsol Group. De Stichting

stelt de schadevordering onder meer ook in tegen Repsol S.A. en tegen Repsol Peru B.V. De laatste is gevestigd in Nederland en houdt 99,2 procent van de aandelen in de raffinaderij.

De Stichting betoogt dat de lekkage is veroorzaakt doordat de ruwe olie te snel werd gelost door middel van een verouderde en gebrekkige installatie. De schade zou zijn verergerd door gebrek aan toezicht en traag en onjuist handelen door de raffinaderij en haar groepsmaatschappijen, waaronder Repsol Peru B.V. Om te beginnen betwisten gedaagden de bevoegdheid van de rechtbank Den Haag om van de vordering tegen La Pampilla en Repsol S.A. kennis te nemen.

‘Volgens de rechtbank Den Haag staat het verdrag niet in de weg aan aanspraken op niet in de CLC genoemde partijen’

Rechtbank Den Haag

Het vonnis van de rechtbank Den Haag betreft in beginsel slechts haar bevoegdheid. Die beslissing staat echter niet geheel los van de inhoudelijke behandeling van de zaak.

Repsol Peru B.V. beroept zich om te beginnen op het exclusieve bevoegdheidsbeding van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992 (*Civil Liability Convention, CLC*).

De CLC, waarbij Nederland en Peru allebei partij zijn, regelt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en compensatie van gelaedeerden in het geval van verontreiniging door olie afkomstig van schepen. Behoudens enkele beperkte uitzonderingen is de scheepseigenaar onder het verdrag direct aansprakelijk ("strictly liable"), zij het tot de in het verdrag genoemde limiet. De scheepseigenaar moet zijn aansprakelijkheid tot die limiet verzekeren. Gelaedeerden hebben een direct vorderingsrecht op de aansprakelijkheidsverzekeraar. Daarbij sluit de CLC regres op bepaalde andere partijen, waaronder hulppersonen van de scheepseigenaar, bevrachters en hulpverleners, uit (art. III.4 CLC). Ook bevat het verdrag een exclusieve bevoegdheidsbepaling voor de rechter van de plaats waar het incident plaatsvond.

Volgens de rechtbank Den Haag staat het verdrag niet in de weg aan aanspraken op niet in de CLC genoemde partijen. De jurisdictieregeling ziet volgens de rechtbank op vorderingen in de zin van het verdrag en niet op vorderingen op basis van andere regelingen tegen niet uitgesloten partijen. De CLC is volgens de rechtbank niet op de ingestelde vordering op de terminal van toepassing en dus staat ook de jurisdictieregeling niet aan regres op Repsol Peru B.V. in de weg. Nu zij in Nederland is gevestigd, is de rechtbank Den Haag bevoegd. De vraag is of die bevoegdheid voldoende is om ook de vorderingen op La Pampilla en Repsol S.A. te kunnen beoordelen. Daartoe is noodzakelijk dat er sprake is van samenhangende vorderingen die een kans van slagen hebben. De rechtbank is van oordeel dat er geen bewijs is geleverd door de Stichting dat Repsol Peru B.V. daadwerkelijk betrokken was bij de gang van zaken in de Peruviaanse terminal. Het verwijt dat de Stichting La Pampilla maakt, kan volgens de rechtbank niet slagen tegen Repsol Peru B.V. en er is dan ook geen sprake van voldoende samenhang tussen de vorderingen. De rechtbank verklaart zich dan ook slechts bevoegd van de vordering op Repsol Peru B.V. kennis te nemen. Ook hier toetst de rechtbank dus inhoudelijk.

Commentaar

De rechtbank oordeelt dat het CLC een ruim toepassingsbereik heeft. Dat bereik is volgens de rechtbank echter niet zo ruim dat het de aansprakelijkheid regelt voor partijen waarop het verdrag regres niet expliciet uitsluit. Dat ook wordt gekeken naar aansprakelijkheid van andere partijen dan de scheepseigenaar is overigens niet vreemd. Voor de *Mare Doricum* komt de CLC-limiet uit op ongeveer 63 miljoen euro. Beweerdelijk heeft La Pampilla zelf een vordering van 197,5 miljoen US-dollar tegen de scheepseigenaar ingediend, stellende dat onderzoek aantoonde dat de acties van het schip de breuk van de onderwaterinstallatie van haar terminal hebben veroorzaakt. De staat Peru zou naar verluidt een civiele vordering ingediend hebben voor 4,5 miljard US-dollar tegen Repsol en de scheepseigenaar. Die bedragen gaan de limiet van de CLC ver te boven.

Voor schade die het bedrag van de CLC-limiet overstijgt is op basis van het Fondsverdrag 1992 en het Aanvullende Fondsverdrag 2003 extra compensatie beschikbaar, betaald door de olieimporterende partijen. Hoewel Peru wel partij is bij het CLC,



is het dat niet bij het Fondsverdrag. Van een fonds voor extra compensatie is dus hier geen sprake.

Alternatieve brandstoffen?

Het internationale regime voor civiele aansprakelijkheid en compensatie voor olieverontreiniging door schepen van de CLC en Fondsverdragen bestaat verder uit het Bunkersverdrag 2001 voor verontreiniging door scheepsbrandstoffen en het Wrakkenverdrag 2007 voor opruiming van wrakken in ruime zin. De internationale zeerechtvereniging, het Comité Maritime International (CMI), heeft onderzocht of dat internationale systeem ook van toepassing is op alternatieve brandstoffen als ammoniak en methanol, en heeft geconcludeerd dat dit niet zo is*.

De International Maritime Organisation (IMO) heeft het onderwerp nu op haar agenda gezet. Naar verwachting zal het internationale systeem binnen afzienbare tijd worden uitgebreid. Overigens is er ook een verdrag voor civiele aansprakelijkheid voor schade door gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoerd aan boord van schepen: het HNS-verdrag.

Dat verdrag zal naar verwachting in 2026 in werking treden als onder meer Nederland heeft geratificeerd.

* <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2024/07/Gothenburg-discussion-paper-Green-Fuels-1.pdf>

Prof. dr. mr. J.A. (Jolien) Kruit

Advocaat en partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam, bijzonder hoogleraar zeerecht aan de Erasmus School of Law en ze maakt deel uit van de Maritime Decarbonisation werkgroep van het CMI.

'Dat bereik is volgens de rechtbank echter niet zo ruim dat het de aansprakelijkheid regelt voor partijen waarop het verdrag regres niet expliciet uitsluit'