

Signalering

Aanvaring 'Solong' en 'Stena Immaculate' toont gat in internationale regelgeving

19

Naast persoonlijk drama en serieuze milieuschade toont de aanvaring tussen de 'Stena Immaculate' en de 'Solong' in de Noordzee op 10 maart 2025 het gat in de geldende internationale regelgeving voor wat betreft 'gevaarlijke en schadelijke stoffen' aan boord van schepen. Met toenemend gebruik van alternatieve brandstoffen neemt het belang van adequate internationale regelgeving voor de vaststelling van aansprakelijkheid en compensatie van schadelijdende partijen alleen maar toe.

1. Preventie én vangnet

De internationale scheepvaart is één van de veiligste wijzen van vervoer. Op grond van wereldwijd breed onderschreven internationale regelgeving, waaronder het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL), zijn schepen verplicht te voldoen aan een groot aantal veiligheidsvoorschriften. De naleving van de gestelde voorschriften wordt door classificatiemaatschappijen en bij zogenaamde havenstaatcontroles gecontroleerd.

Dat neemt niet weg dat er af en toe maritieme incidenten plaatsvinden, waarvan de gevolgen ernstig zijn. Een recent voorbeeld daarvan is de aanvaring tussen de 'Stena Immaculate' en de 'Solong' in de Noordzee op 10 maart 2025. Op het moment van schrijven van dit artikel is onduidelijk wat de precieze aanleiding is voor de aanvaring, hoe het zit met aansprakelijkheid voor de aanvaring,¹ en welke en hoeveel schade is veroorzaakt.² De onderzoeken, waaronder dat van de Engelse Marine Accident Investigation Branche, lopen nog.³ Wel is bekend dat ten minste één bemanningslid zeer waarschijnlijk het leven heeft gelaten en dat de schade aan het milieu aanzienlijk zal zijn.⁴

Eerdere olierampen veroorzaakt door olietankers als de 'Exxon Valdez' en de 'Erika' hebben duidelijk gemaakt dat preventieve regelgeving voor maritieme incidenten niet volstaat. In het geval dat er een incident plaatsvindt moet er ook een juridisch en financieel, bij voorkeur internationaal breed gedragen, vangnet zijn. Zo resulteerde de ramp met de olietanker 'Erika' die in 1999 in de Golf van Biskaje in de problemen kwam, in een totale schade van € 388 miljoen.⁵ Zelfs als aansprakelijkheid van bijvoorbeeld de scheepseigenaar onder het toepasselijke recht kan worden vastgesteld, is onaannemelijk dat financieel verhaal voor een dergelijk bedrag mogelijk is.⁶

De verschillende olierampen hebben dan ook geleid tot de ontwikkeling van een robuust internationaal aansprakelijkheids- en compensatiesysteem voor olierampen waarbij zeeschepen betrokken zijn.

2. Olie in zeeschepen; tankers en bunkers

Onder het Aansprakelijkheidsverdrag 1992⁷ (CLC) is de scheepseigenaar in het geval van een incident met een olietanker in beginsel aansprakelijk voor de daardoor veroorzaakte verontreiniging. Tenzij er sprake is van zeer bijzondere externe omstandigheden (zoals oorlog of terrorisme of een fout van een overheidsinstantie) hoeft er dus geen schuld aan de zijde van de scheepseigenaar te worden aangetoond. Deze strikte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voorkomt uitgebreide discussies over welke fouten wel of niet zijn gemaakt door wie, en of die fouten onder het toepasselijke recht wel of niet leiden tot aansprakelijkheid. De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar onder het CLC is echter niet onbeperkt; het verdrag bepaalt op basis van het tonnage van het schip tot welk maximumbedrag schade moet worden vergoed (art. V CLC). Dat maximumbedrag van de aansprakelijkheid moet zijn verzekerd bij een gere-

* Jolien Kruit (PhD) is advocaat bij Van Traa Advocaten te Rotterdam, gastdocent aan de Erasmus School of Law, en lid van de internationale werkgroep van het Comité Maritime International (internationale zeerechtvereniging) die zich bezighoudt met maritime decarbonisation.

1. Zie over aanvaring in meer algemene zin onder meer: vantraa.nl/nl/praktijk/onze-praktijk/transport-logistiek/aanvaringen/. Zie ook het artikel van Nol van Hal en Mark Broekhuizen alsmede de blogs van Nol van Hal: vantraa.nl/nl/kennis/alles-is-een-aanvaring-toch/; vantraa.nl/nl/kennis/navigeren-in-aanvaringswateren-wat-is-een-aanvaring/; vantraa.nl/nl/kennis/navigeren-in-aanvaringswateren-aanvaring-en-aansprakelijkheid/, en vantraa.nl/nl/kennis/navigeren-in-aanvaringswateren-verjaring-en-beperking-van-aansprakelijkheid/.
2. Ook de Marine Accident Investigation Branche heeft een onderzoek ingesteld: gov.uk/government/news/statement-on-the-collision-between-solong-and-stena-immaculate.
3. De MAIB heeft een tussenrapportage gepubliceerd: assets.publishing.service.gov.uk/media/67f3dd5c53505b2ca44eff1a/Solong-StenaImmaculate-InterimReport.pdf. Aangegeven is daarin dat 'The investigation will encompass the navigation and watchkeeping practices on board both vessels; manning and fatigue management; the condition and maintenance of the vessels involved; the use of the offshore area as an anchorage for vessels waiting to enter the Humber Estuary; and the environmental conditions at the time.'
4. bbc.com/news/articles/c62z9ee68y6o.
5. iopcfunds.org/incidents/incident-map/#3253-12-December-1999.
6. In de scheepvaart is aansprakelijkheid – als die kan worden vastgesteld – doorgaans beperkt. Onder meer op basis van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976, gewijzigd bij protocol 1996. Bovendien kunnen er problemen ontstaan met betrekking tot de erkenning en tenuitvoerlegging van vonnissen en beperkte financiële draagkracht.
7. Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992 (Aansprakelijkheidsverdrag 1992).

nommeerde aansprakelijkheidsverzekeraar. Schadelijgende partijen hebben bovendien een directe aanspraak voor dat maximumbedrag op de aansprakelijkheidsverzekeraar van de scheepseigenaar (art. VII CLC). Deze kan dus niet aan aansprakelijkheid ontkomen, bijvoorbeeld als de scheepseigenaar failliet gaat. Voor zover de totale door het incident veroorzaakte schade het maximumbedrag overstijgt, is er een aanvullende pot met geld onder het Fondsverdrag 1992 en het Aanvullende Fondsverdrag van 2003.⁸ Onder die verdragen vinden aanvullende uitkeringen plaats aan partijen die schade hebben geleden tot totaalbedragen van 200 miljoen SDR⁹ (ongeveer € 244 miljoen) respectievelijk 750 miljoen SDR (ongeveer € 915 miljoen). De aanvullende vergoedingen onder de Fondsverdragen worden betaald door ondernemingen die olie importeren. Zij betalen bijdragen aan het IOPC-fonds.¹⁰

Het systeem van het CLC en de Fondsverdragen is van toepassing op incidenten met olietankers en schepen die olie (kunnen) vervoeren en/of dat recent nog gedaan hebben en nog resten aan boord hebben.¹¹ Het ziet *niet* op andere schepen die olie aan boord hebben om te gebruiken als brandstof, ook wel aangeduid als bunkers. Voor incidenten met dergelijke schepen is het Bunkerverdrag¹² opgesteld. Het Bunkerverdrag voorziet in strikte aansprakelijkheid van (diverse) belanghebbenden bij het schip, verplichte verzekering en een directe aanspraak op de aansprakelijkheidsverzekeraar. Anders dan het CLC bepaalt het Bunkerverdrag niet tot welk bedrag de aansprakelijkheid is gelimiteerd. Het laat de belanghebbenden bij het schip wel toe zich te beroepen op limieten op grond van (inter)nationale regelingen, waaronder het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976, gewijzigd bij protocol 1996 (LLMC 1996). Of, en zo ja, welke beperking kan worden ingeroepen, verschilt per land. Op grond van Europese regelgeving zijn scheepseigenaren verplicht hun aansprakelijkheid te verzekeren tot de in dit verdrag genoemde maximumbedragen.¹³

Het regime dat ziet op olieverontreiniging door schepen is zeer succesvol. Niet alleen zijn de verdragen door veel landen geratificeerd en is er een breed internationaal draagvlak, maar in geval van incidenten vindt compensatie doorgaans zonder noemenswaardige problemen plaats. Nederland is partij bij het CLC, de Fondsverdragen en het Bunkerverdrag.

3. Gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS)

Zoals ook blijkt uit de aanvaring tussen de 'Solong' en de 'Stena Immaculate' is olie echter niet de enige substantie die aanzienlijke schade veroorzaakt in geval van een incident. Incidenten met stoffen als LNG, ammoniak en andere chemicaliën kunnen eveneens resulteren in aanzienlijke schades. Om de nasleep van incidenten waarin dergelijke gevaarlijke en schadelijke stoffen, 'hazardous & noxious substances' (HNS), als lading worden vervoerd aan boord van schepen te verbeteren, is in 1996 het HNS-verdrag vastgesteld, dat in 2010 bij protocol is gewijzigd (HNS-verdrag 2010).¹⁴ Het verdrag regelt de vergoeding van schade door HNS *vervoerd als lading* op vergelijkbare wijze als het CLC en de Fondsverdragen dat doen voor olie. Ook onder het HNS-verdrag 2010 is sprake van strikte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, verplichte verzekering, en een directe actie op de verzekeraar tot een maximumbedrag. Voor vergoeding van schade boven het maximumbedrag is er aanvullende dekking door fondsuitkeringen betaald door de ontvangers van de HNS. Anders dan onder het CLC en de Fondsverdragen zijn niet alleen schade door vervuiling en kosten van preventieve maatregelen gedekt, maar komt ook schade door dood en letsel voor vergoeding in aanmerking.

Het HNS-verdrag 2010 is echter nog altijd niet in werking getreden. Nederland wil in 2025 samen met België en Duitsland het verdrag goedkeuren.¹⁵ Dan is er nog één ander land nodig om aan het minimumaantal van twaalf landen te komen om het verdrag in werking te doen treden.¹⁶ Bovendien is er daarmee nog geen sprake van breed gedragen regelgeving die bij incidenten steeds van toepassing zal zijn.

Terug naar de aanvaring in de Noordzee. Kort na het incident meldde de pers dat de 'Solong' 15 containers met sodium cyanide zou hebben vervoerd op het moment van de aanvaring. Later bleek deze informatie onjuist te zijn. De 'Stena Immaculate' zou jet fuel hebben vervoerd.¹⁷ Zowel sodium cyanide als jet fuel lijken te kunnen worden aangemerkt als HNS. Als het HNS-verdrag in werking zou zijn geweest, dan zou ook de schade ontstaan door de aanvaring tussen de 'Stena Immaculate' en de 'Solong' daar in beginsel onder zijn gevallen.¹⁸

8. Protocol van 2003 bij het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1992.

9. SDR is een internationale rekeneenheid waarvan de waarde dagelijks op basis van diverse valuta wordt vastgesteld.

10. iopcfunds.org/.

11. Art. I onder 1 CLC. Zie ook: vantraa.nl/nl/kennis/clc-of-bunkerverdrag-bewijsvergaring-en-bewijsstandaard-revisited/.

12. Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001, Londen.

13. J. Kruit, 'Verplichte verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen; een lege huls?!', *TVR* 2012, afl. 5, p. 140-150. Recent heeft de Europese Commissie het systeem betreffende het monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart gewijzigd. Alle schepen die door Europese wateren varen – en niet alleen die schepen die Europese havens aandoen – moeten nu bewijs van deugdelijke verzekering aan boord hebben: transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-strengthens-eu-mandatory-ship-reporting-systems-2025-04-23_en?prefLang=en.

14. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention).

15. rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer/schadefonds-voor-rampen-bij-vervoer-gevaarlijke-stoffen-over-zee#:~:text=Nederland%20heeft%20een%20internationaal%20verdrag,schade%20zelf%20niet%20kan%20betalen.

16. hnsconvention.org/status/.

17. bbc.com/news/articles/c62z9ee68y60.

18. hnsconvention.org/activity/incident-in-the-united-kingdom/.

4. Alternatieve brandstoffen

Het HNS-verdrag 2010 ziet echter niet op gevaarlijke stoffen die zich slechts als bunkers (brandstof voor het betreffende schip) aan boord bevinden van schepen. Schades veroorzaakt door scheepsincidenten met dergelijke stoffen, waaronder LNG, vallen in beginsel niet onder de reikwijdte van het HNS-verdrag 2010. Dus zelfs als het HNS-verdrag in werking treedt, blijft er een belangrijke categorie van incidenten zonder deugdelijke internationale regelgeving over. Met de toenemende druk om te varen op alternatieve brandstoffen – onder meer vanuit de IMO en de EU¹⁹ – zal het aantal schepen met HNS aan boord als brandstof alleen maar toenemen (net als het aantal schepen dat deze stoffen als lading zal vervoeren in de aanleverketen). Voor incidenten met dergelijke stoffen bestaat er (nog) geen internationaal regelgevend kader. De werkgroep maritime decarbonisation van de Internationale Zeerechtvereniging (Comité Maritime International) heeft dat gat in de regelgeving in mei 2024 benoemd en aanbevelingen gedaan om dat op te vullen.²⁰ In december 2024 hebben verschillende nationale staten, waaronder Nederland, een verzoek gedaan aan de International Maritime Organisation (IMO), oftewel de internationale zeerechtwetgever, om deze lacune te gaan onderzoeken en op te volgen.²¹ Het voorstel is inmiddels aangenomen.

5. Wrakkenverdrag

Voor wat betreft de opruiming van schepen en stoffen die zich aan boord bevonden ten tijde van incidenten speelt ook het Nairobi Wrakkenverdrag²² een belangrijke rol. Kuststaten mogen maatregelen treffen op basis van dat verdrag als ‘wrakken’ in de brede verdragsdefinitie, waaronder zaken die aan boord zijn geweest van gezonden of gestrande schepen, een gevaar vormen. Zij mogen eigenaren van de betref-

fende schepen tot actie verplichten. De scheepseigenaar is onder het Wrakkenverdrag aansprakelijk voor de kosten die de overheid van een verdragsstaat zelf maakt, zij het dat ook dit verdrag een beroep op een aansprakelijkheidsbeperking toestaat. Nederland heeft ervoor gekozen om de scheepseigenaar niet toe te staan zijn aansprakelijkheid te beperken voor wrakopruimingskosten. Dat betekent echter niet dat de aansprakelijkheid inderdaad ook onbeperkt is.²³

Het Wrakkenverdrag regelt niet de civiele aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ten opzichte van andere schadelijgende (civiele) partijen en voorziet niet in een compensatieregeling.

6. Regelgevend kader

Voor wat betreft maritieme risico's is de focus de afgelopen jaren met name gericht geweest op de zogenaamde *dark fleet*, oftewel schepen die varen onder minder strenge vlaggen, en die vaak niet voldoen aan de internationale veiligheidsvoorschriften en/of verzekeringsverplichtingen.²⁴ Deze schepen vormen inderdaad een niet te onderschatten risico. Echter, in het geval van maritieme incidenten met schepen die wel aan de regelgeving voldoen en ‘gevaarlijke en schadelijke stoffen’ vervoeren, is er eveneens een probleem, namelijk de afwezigheid van een geldende internationale regeling voor de vaststelling van aansprakelijkheid en de compensatie van schadelijgende partijen. Weliswaar is er in Europa de verplichting voor scheepseigenaren zich te verzekeren voor aansprakelijkheid, maar het bedrag van die verplichtte verzekering is aanzienlijk lager dan dat van het HNS-verdrag 2010. Het is in het belang van de samenleving dat dit bestaande gat in de regelgeving zo spoedig mogelijk op adequate manier wordt opgevuld. De aanvaring tussen de ‘Solong’ en de ‘Stena Immaculate’ is een belangrijke wake-up call.

19. IMO Revised Strategy 2023 alsmede Fuel EU Maritime regelgeving. Zie ook de blog: vantraa.nl/nl/kennis/maritime-decarbonisation-eu-ets-imo-revised-strategy-fueleu-maritime-emissielabel-binnenvaart-rapportageverplichtingen-en-nu-ook-nog-aansprakelijkheid-voor-green-washing/.

20. comitemaritime.org/wp-content/uploads/2024/07/Gothenburg-discussion-paper-Green-Fuels-1.pdf.

21. ‘Proposal to add a new output on the work programme on the suitability of IMO liability and compensation regimes with respect to alternative fuels’, LEG 112/13/2.

22. Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007, Nairobi. Zie over het Wrakkenverdrag en de Nederlandse wet onder meer E.H.P. Brans & H.J.S.M. Langbroek, ‘Het Wrakkenverdrag en de Wet bestrijding maritieme ongevallen: van opruimplicht tot kostenverhaal. Een analyse’, *TVR* 2016, afl. 3, p. 69-76.

23. A. van Hal, ‘Titel 8.6.6 BW. Wrakopruiming en de theoretisch versterkte verhaalspositie van de Staat tegenover “onschuldige”, “verdwenen” en “beperkende” scheepseigenaren’, *TVR* 2020, afl. 4, p. 97-103.

24. imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Dark-fleet-decarbonization-geopolitics-top-maritime-focus-areas.aspx.