



Rapport

Datum: 3 april 1998

Rapportnummer: 1998/105

Klacht

Op 24 juni 1997 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer G. te Barendrecht met een klacht over een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Nadat verzoeker op 30 juni en 12 juli 1997 nadere informatie had verstrekt werd naar deze gedraging een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt erover dat de Minister van Verkeer en Waterstaat:

1. bij brief van 11 april 1997 aan hem heeft meegedeeld dat zij geen aanleiding ziet om haar besluit van 31 mei 1995 tot afwijzing van zijn verzoek om schadevergoeding in heroverweging te nemen, omdat de duwbakken niet kunnen worden aangemerkt als schepen in aanbouw zoals bedoeld in Verordening (EG) nr. 2812/94;
2. hem niet in staat heeft gesteld om, alvorens deze beslissing te nemen, te reageren op haar standpunt dat de duwbakken niet kunnen worden aangemerkt als schepen in aanbouw;
3. ten onrechte de indruk heeft gewekt (met haar brief van 7februari 1997) dat zij op 26 februari 1997 met hem van gedachten wilde wisselen over de hoogte van de schadevergoeding;
4. in haar brief van 18 juni 1997 heeft laten weten dat zij niet wenst in te gaan op zijn diskwalificatie van de Romanian Lloyd;
5. en in deze brief ten onrechte heeft aangegeven dat hij tijdens het gesprek van 26 februari 1997 heeft geweigerd de nummers van de duwbakken bij de Germanischer Lloyd te verstrekken.

Achtergrond

Zie

Bijlage Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren. Tevens werd de Minister van Verkeer en Waterstaat een aantal specifieke vragen gesteld. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De reacties van verzoeker en de Minister van Verkeer en Waterstaat gaven aanleiding het verslag aan te vullen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

1. Feiten

1.1. Naar aanleiding van rapport 96/482 van de Nationale ombudsman van 3 oktober 1996 (zie **ACHTERGROND** onder 1.) liet de Minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 18 december 1996 aan de Nationale ombudsman weten dat zij de aanbeveling van de Nationale ombudsman om indien verzoeker aan de voorwaarden genoemd in de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94 zou hebben voldaan het besluit tot afwijzing van verzoekers schadeclaim in heroverweging te nemen, zou overnemen.

1.2. Op 7 februari 1997 deelde de Minister onder meer het volgende aan de Nationale ombudsman mee:

"Met u ben ik van mening dat op het verzoek van verzoeker tot schadevergoeding binnen afzienbare tijd moet worden beslist. Aangezien het bedrag dat door verzoeker wordt geclaimd niet onaanzienlijk is, wil ik echter wel voldoende gelegenheid hebben om tot een weloverwogen oordeel te komen omtrent de hoogte van het bedrag dat aan verzoeker zou moeten worden betaald. De afgelopen periode heb ik gebruikt om nader te onderzoeken of verzoeker mogelijkerwijs de door hem geleden schade had kunnen voorkomen dan wel beperken. Dit onderzoek zal, naar ik hoop, worden afgerond met een gesprek met verzoeker. Verzoeker wordt een dezer dagen voor dit gesprek uitgenodigd." Een kopie van deze brief werd gestuurd aan verzoeker.

1.3. Op 26 februari 1997 vond een gesprek plaats tussen verzoeker, zijn advocaat, zijn accountant en twee medewerkers van de Rijksverkeersinspectie (RVI), de heer H. en mevrouw B.

1.4. Verzoeker liet bij fax van 26 februari 1997 onder meer het volgende aan de Nationale ombudsman weten:

"Heden-ochtend (...) vond een gesprek plaats met de RVI. (...) Door de RVI is aan de orde gesteld:

1. of de duwbakken wel onder de overgangsregeling vielen zonder aan te geven op grond waarvan. (...) 2.

dat nog informatie omtrent de duwbakken bij Germanischer Lloyd (GL) opgevraagd moest worden om te bezien in welk stadium de afbouw van de duwbakken waren. (...) Niet aan de orde is gesteld schade-beperkende dan wel schade-voorkomende handelingen mijnerzijds, en de hoogte van de schade-claim, het doel nl. van deze bespreking."

1.5. De Minister schreef op 11 maart 1997 onder meer het volgende aan de Nationale ombudsman:

"In het kader van de hiervóór genoemde overgangsregeling (de overgangsregeling van

artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94; N.o.) acht ik het van belang, mede gelet op het doel van de overgangsregeling (namelijk het voorkomen dat justitiabelen onverwacht geconfronteerd worden met een voor hen nadelige regeling), vast te stellen in welke bouwfase de duwbakken verkeerden bij de inwerkingtreding van de onderhavige Verordening. De tekst van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94 is gelijkkluidend aan de tekst van artikel 8 lid 3 onder a van Verordening (EEG) nr. 1101/89. De NOTITIE van de Europese Commissie d.d. 31 oktober 1989 (...) betreffende de uniforme toepassing in de LidStaten van Verordening nr. 1101/89 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1102/89 van de Commissie, betreffende de structurele sanering van de binnenvaart, zegt met betrekking tot artikel 8, lid 3, sub a van Verordening nr. 1101/89 het volgende:

"Ingebruikneming van een vaartuig. Een nieuw gebouwd vaartuig wordt geacht overgedragen en in gebruik te zijn genomen indien:

a) de juridische eigendom van het vaartuig berust bij de opdrachtgever en b) het vaartuig gereed is om lading te ontvangen - of, in het geval van een duwboot, gereed is om duwwerkzaamheden te verrichten, hetgeen dient vastgesteld te worden door de bevoegde autoriteiten en c) het vaartuig voorzien is van de voor de exploitatie benodigde scheepspapieren." Tijdens het gesprek op 26 februari 1997 heeft verzoeker bevestigd dat hij niet de opdrachtgever is geweest voor de bouw van de duwbakken.

Om vast te kunnen stellen in welke bouwfase de bakken verkeerden heb ik reeds contact gelegd met het kantoor van de Germanischer Lloyd te Schiedam, alwaar ik voor nadere informatie werd verwezen naar het hoofdkantoor te Hamburg. Laatstgenoemd kantoor kan mij gegevens verstrekken met betrekking tot de bouwfase waarin de bakken verkeerden op het moment van inwerkingtreding van Verordening (EG) 2812/94. De Germanischer Lloyd registreert de voor ons van belang zijnde gegevens die betrekking hebben op de onderhavige duwbakken onder een bepaald nummer. Ik beschik niet over deze nummers, doch verzoekster wel, zoals bleek tijdens het gesprek. Verzoekster bleek echter niet bereid om deze nummers te verstrekken, zodat ik mij genoodzaakt zie om deze nummers via andere kanalen op te vragen, hetgeen uiteraard meer tijd vergt."

1.6. Verzoeker liet bij brief van 13 maart 1997 onder meer het volgende aan de Nationale ombudsman weten:

"Het is niet zo, zoals er wordt beweerd, dat ik de nummers van Germanischer Lloyd (GL) niet wilde verstrekken. Ik had ze tijdens het gesprek niet bij de hand. Bovendien is er ook niet duidelijk om gevraagd. (...) Bovendien was in mijn aanvraagbrief van 30 januari 1995 reeds een kopie bijgevoegd van een GL-bericht met GL-nr. Deze brief ligt dus, nu al meer dan 2 jaar in het dossier van de RVI."

1.7. Verzoeker deelde bij brief van 21 maart 1997 aan de Nationale ombudsman mee dat de RVI informatie over de duwbakken had opgevraagd bij de vennootschap die de duwbakken uiteindelijk van de scheepswerf had gekocht en doorverkocht (Y.bv).

1.8. De RVI verzocht bij fax van 24 maart 1997 aan de Germanischer Lloyd om aan te geven in welke bouwfase de duwbakken zich op 17 juni 1994 bevonden. De Germanischer Lloyd deelde bij fax van 26 maart 1997 aan de RVI mee dat zij de Romanian Lloyd een

reactie had laten opstellen, omdat de Romanian Lloyd verantwoordelijk was voor de inspectie van de duwbakken. De reactie van de Romanian Lloyd was bij deze fax gevoegd. Uit de fax van de Romanian Lloyd bleek onder meer dat de Romanian Lloyd lid is van de "Germanischer Lloyd Group". Verder bleek uit deze fax dat de verklaring van de Romanian Lloyd van 26 maart 1997 was opgesteld door dezelfde persoon als degene die de door de Germanischer Lloyd op 16 december 1994 afgegeven bezichtigingsrapporten had opgesteld.

De Romanian Lloyd gaf in haar verklaring onder meer aan dat de duwbakken op 17 juni 1994 al te water waren gelaten. Verder wees de Romanian Lloyd erop dat zes duwbakken in 1996 in Frankrijk waren afgeleverd zonder ankeruitrusting, maar met koppellieren. Aan de overige vier duwbakken was, aldus de Romanian Lloyd, voordat deze waren afgeleverd, op de scheepswerf in Roemenië een aantal werkzaamheden verricht. De ankeruitrusting (zonder GL certificaat), de koppellieren op het achterdek en de uitrusting voor het boegroer (zonder hydraulische aansturing) waren geplaatst.

1.9. Naar aanleiding van een aantal vragen van de RVI (gesteld bij brief van 13 maart 1997) deelde de Europese Commissie, Directoraat-Generaal VII Vervoer, op 6 mei 1997 het volgende aan de RVI mee:

"Uw vraag betreft de betekenis en het doel van de overgangperiode van zes maanden, waarin artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94 van de Commissie van 28 november 1994, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad ten aanzien van de voor het in de vaart brengen van nieuwe capaciteit in de binnenvaart geldende voorwaarden voorziet. Bij deze verordening is de verhouding tussen het tonnage van een nieuw in de vaart te brengen vaartuig en het te slopen tonnage in het kader van de "Oud voor Nieuw" regel veranderd van 1:1 (vroegere verhouding) in 1:1,5. In artikel 2 van de verordening worden de voorwaarden genoemd waaraan de eigenaar van een vaartuig moet voldoen om nog voor de oude verhouding in aanmerking te komen. Deze drie voorwaarden houden in dat met de bouw van het vaartuig op het tijdstip van de bekendmaking van Verordening nr. 2812/94 reeds moest zijn begonnen, dat de reeds verrichte werkzaamheden tot een bepaald stadium moeten zijn gevorderd en dat de overdracht en ingebruikneming van het vaartuig binnen zes maanden na de inwerkingtreding van de verordening moesten geschieden. Alleen als tegelijkertijd aan deze drie voorwaarden is voldaan en de eigenaar daarvan het bewijs levert, kan de oude verhouding (1:1) nog worden toegepast in plaats van de bij de verordening ingevoerde verhouding (1:1,5). De Commissie heeft in de verordening een bepaling inzake een overgangperiode opgenomen om in het algemeen de belangen en het gewettigd vertrouwen te beschermen van degenen die te goeder trouw de bouw van een vaartuig op de datum van bekendmaking van de verordening al hadden laten beginnen, maar die door de verandering van de verhouding in 1:1,5 een financieel nadeel zouden kunnen lijden dat niet te voorzien was op het ogenblik waarop werd besloten het vaartuig te bouwen."

1.10. De Minister deelde bij brief van 11 april 1997 aan verzoeker mee dat zij nu verzoeker niet voldeed aan de voorwaarden genoemd in de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr.2812/94 - geen aanleiding zag om haar besluit tot afwijzing van verzoekers schadeclaim in heroverweging te nemen. Zij gaf in deze brief onder meer het volgende aan:

"Mijn onderzoek is (...) met name gericht geweest op de vraag of de overgangsregeling bedoeld in artikel 2 van Verordening 2812/94 ten aanzien van de onderhavige 10 duwbakken (...) van toepassing zou zijn geweest. (...) In de preambule van Verordening 2812/94 overweegt de Commissie ten aanzien van artikel 2 het volgende:

Overwegende dat bij wijze van overgangsregeling voor schepen in aanbouw waarvan de bouwvoororderingen een bepaald stadium voorbij zijn en die binnen zes maanden na de inwerkingtreding van bovenbedoelde aanpassing in de vaart worden gebracht, de verhouding 1:1 dient te blijven gelden; Vóór de ingebruikneming van de betreffende 10 duwbakken diende de eigenaar derhalve het bewijs te leveren dat deze 10 duwbakken, tijdens de overgangsperiode van 6 maanden, als schepen in aanbouw, waarvan de bouwvoororderingen een bepaald stadium voorbij zijn, konden worden aangemerkt. Pas bij daadwerkelijke ingebruikneming van deze 10 duwbakken zou derhalve naast het criterium, dat ingebruikneming door de eigenaar binnen 6 maanden na de inwerkingtreding van Verordening 2812/94 diende te geschieden, tevens moeten worden vastgesteld of met de bouw op het tijdstip van de bekendmaking van Verordening (EG) Nr. 2812/94 (19 november 1994) reeds was begonnen. De NOTITIE van de Europese Commissie van 31 oktober 1989 betreffende de uniforme toepassing in de Lid-Staten van Verordening (EEG) Nr. 1101/89 van de Raad (...) betreffende de structurele sanering van de binnenvaart, zegt met betrekking tot artikel 8 lid 3, sub a, houdende de overgangsregeling welke gold bij de inwerkingtreding van Verordening Nr. 1101/89, het volgende:

"Ingebruikneming van een vaartuig Een nieuw gebouwde vaartuig wordt geacht overgedragen en in gebruik te zijn genomen indien:

a) de juridische eigendom van het vaartuig berust bij de opdrachtgever en b)

het vaartuig gereed is om lading te ontvangen - of, in het geval van een duwboot, gereed is om duwwerkzaamheden te verrichten -, hetgeen dient vastgesteld te worden door de bevoegde autoriteiten en c) het vaartuig voorzien is van de voor de exploitatie benodigde scheepspapieren." Pas nadat hieraan is voldaan, wordt een uitspraak gedaan over de omvang van de oud-voor-nieuw verplichting. Dus ook of de betreffende duwbakken konden worden aangemerkt als schepen in aanbouw. Voor de beantwoording van de vraag of aan uw zijde schade is ontstaan door de mededeling van 22 februari 1995 (zie

ACHTERGROND onder 4; N.o.), die slechts een uitspraak deed over één van de drie criteria van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94, dient te worden nagegaan hoe het zit met de vraag of de betrokken 10 duwbakken als schepen in aanbouw kunnen worden gekwalificeerd. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is dezerzijds contact opgenomen met de Germanischer Lloyd te Hamburg. Uit het antwoord dat wij op 26 maart 1997, door tussenkomst van de Germanischer Lloyd van de Romanian Lloyd ontvingen, blijkt, dat

deze duwbakken op 17 juni 1994 reeds allemaal te water waren gelaten. Slechts aan enkele duwbakken zijn voor de feitelijke aflevering aan de huidige eigenaar kleine werkzaamheden verricht, die door de Romanian Lloyd worden samengevat onder de term "upgrading works". De duwbakken waren derhalve op 17 juni 1994, ruim een half jaar vóór inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 2812/94, reeds klaar. Hieruit vloeit voort dat deze bakken op de datum van de inwerkingtreding van Verordening (EG) Nr. 2812/94, niet als schepen in aanbouw konden worden aangemerkt aangezien ze niet aan alle voorwaarden voldeden. Dus bij de daadwerkelijke ingebruikneming hiervan zou de overgangsregeling niet van toepassing zijn geweest, hetgeen inhoudt dat bij de uiteindelijke vaststelling van de oud-voor-nieuw verplichting, de verhouding 1:1½ zou gelden. Had u deze duwbakken dus aan (X.bv; N.o.) in februari 1995 verkocht, dan zou (X.bv; N.o.) als eigenaar van deze bakken bij de ingebruikneming daarvan een op de verhouding 1:1½ gebaseerde speciale bijdrage hebben moeten betalen. In dat geval was de overeenkomst tussen u en (X.bv; N.o.) uit hoofde van (...) de betreffende koopovereenkomst alsnog ontbonden. Dit zou er dus geenszins toe geleid hebben dat de (...) bij brief van 22 februari 1995 verstreekte informatie, u schade, bestaande uit winstderving, zou hebben kunnen berokkenen.

Met verwijzing naar het voorgaande, stel ik vast dat de eigenaar van de onderhavige 10 duwbakken, hoe dan ook, niet zou hebben kunnen voldoen aan alle voorwaarden genoemd in de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94." 1.11. Verzoeker diende bij brief van 6 mei 1997 een klacht in bij de Minister over de afwijzing van zijn schadeclaim. Hij gaf in deze brief onder meer het volgende aan: "Bij deze dien ik een klacht in tegen uw beslissing zoals verwoord in Uw brief van 11 april 1997, waar u op basis van vage, en zoals zal blijken onjuiste verklaringen van Romanian Lloyd, besluit mijn schadeclaim niet te honoreren. De Nederlandse Scheepvaart Inspectie (NSI) te Rotterdam stelt uitdrukkelijk dat nul en geen waarde wordt gehecht aan het bureau Romanian Lloyd. Het is niet door NSI erkend. Alles wordt onverrichter zaken teruggestuurd. Volgens een woordvoerder van NSI zal ook de DG van Verkeer en Waterstaat (...) dit zonder meer beamen. Er worden geen zaken met dit bureau gedaan. Zeer verwonderlijk is daarom dat de RVI-Binnenvaart zich inlaat met Romanian Lloyd en dat uw ambtenaren aldaar gezag toekennen aan verklaringen van Romanian Lloyd, en u op grond van deze onbetrouwbare verklaringen mijn schadeclaim afwijst. De officiële technische rapporten van Germanischer Lloyd (GL) verklaren het tegendeel van wat Romanian Lloyd stelt. GL is wel erkend door de NSI. Als uw ambtenaren in deze zaak eens op een juiste manier te werk waren gegaan, dan hadden ze deze officiële GL-documenten moeten raadplegen. (...) In de (brief van 7 februari 1997; N.o.) stelt u duidelijk, dat uw ambtenaren tijd nodig hadden 'om tot een weloverwogen oordeel te komen omtrent de hoogte van het bedrag van de claim'. Dit blijkt een onwaarheid. Gaarne verneem ik uw zienswijze. Naar mijn mening hebben uw ambtenaren echter de tijd benut om informatie in te winnen over andere punten, en is de brief afgewacht van 26 maart 1997 van Romanian Lloyd. (...) Dit verklaart ook de inhoud van het 'open gesprek' van

26februari 1997. U wekte de indruk te willen praten over de hoogte van de claim, zoals door Nationale ombudsman was aanbevolen. Doch daar wilden uw ambtenaren tijdens het gesprek niets van weten. Het open gesprek werd een grote farce. Het stond voor hen al vast niet te willen praten over de hoogte van de claim.

(...) Kunt u mij verduidelijken wat juridisch gezien, wordt verstaan onder 'upgrading works', of 'klaar'. Waar staat dat in de wet vermeld? (...) Verder wijs ik u (...) op een naar mijn mening ongefundeerde, niet juridisch herkenbare classificatie: 'klaar'. Uit de originele technische rapporten van alle tien de bakken van GL van 16december 1994, blijkt dat de bakken niet volledig afgebouwd waren, en dat er aan alle bakken diverse uiteenlopende werkzaamheden moesten worden verricht. Ik vind de verklaring van Romanian Lloyd dan ook 'uiterst onbetrouwbaar', als ze op 26 maart 1997 mededelen dat de duwbakken in juni 1994 klaar waren, terwijl in alle tien van de originele technische verslagen van Germanischer Lloyd van 16 december 1994 staat dat er nog een breed scala van werkzaamheden aan moest worden verricht. (...) (...) Verder stelt u in uw brief, dat de bakken te water lagen. Dat is niets nieuws en is van geen belang. In mijn aanvraagbrief van 30januari 1995 heb ik de heer R. dit reeds medegedeeld. Ik heb de heer R. het schema gegeven van de kielleggingen en de tewaterlatingen. (...) Ze lagen weliswaar te water, doch dat wil niet zeggen dat ze dan bedrijfsklaar zijn. Ik ben van mening dat uw ambtenaren de eigen wetgeving van de binnenvaart ondermijnt en/of niet kent. Er wordt van de mensen in de binnenvaart geëist, dat een schip dient te voldoen aan een reeks (technische) eisen, documenten en voorwaarden. Dit volgens de strenge wetgeving van de binnenvaart. Uw ambtenaren verklaren nu uit de losse pols dat de bakken al 'klaar' zijn op grond van een niet erkend Roemeens bureau. Kortom: dit lijkt erop **dat u daarmee de weg vrijmaakt om overtredingen van de wet uit te lokken. De wet wordt terzijde geschoven omwille van uw beslissing. De wet vereist namelijk nog een heleboel andere dingen vooraleer gesproken kan worden over een bedrijfsklare duwbak.**

1.12. De Minister reageerde op 18 juni 1997 onder meer als volgt op de brief van verzoeker van 6 mei 1997:

"Op 26 februari 1997 heeft met u een gesprek plaatsgevonden, waarbij enerzijds de inhoud van deze aanbeveling (de aanbeveling

van de Nationale ombudsman in rapport 96/482; N.o.) centraal stond en anderzijds de vraag beantwoord diende te worden of u de schade die u zegt geleden te hebben, had kunnen beperken danwel voorkomen. In de aanbeveling wordt verwezen naar Verordening (EG) Nr.2812/94 van de Commissie van 18 november 1994 tot wijziging van Verordening (EEG) Nr. 1101/89 van de Raad ten aanzien van de voor het in de vaart brengen van nieuwe capaciteit in de binnenvaart geldende voorwaarden. De informatie die de heer R. u heeft verstrekt bij brief van 22februari 1995, waarbij hij u meedeelde dat u geen gebruik kon maken van de overgangsregeling omdat u niet kon aantonen dat u op 19 november 1994 (datum tijdstip van bekendmaking van Verordening (EG) Nr. 2812/94) eigenaar was van de bakken, was onjuist. Aan deze onjuiste informatie koppelde u de schadeclaim

aangezien de koopovereenkomst (...) geen doorgang vond omdat de verhouding 1op 1 niet voor u zou gelden. (...) In de preambule van Verordening 2812/94 overweegt de Commissie ten aanzien van artikel 2 het volgende:

Overwegende dat bij wijze van overgangsregeling voor schepen in aanbouw waarvan de bouwvorderingen een bepaald stadium voorbij zijn en die binnen zes maanden na de inwerkingtreding van bovenbedoelde aanpassing in de vaart worden gebracht, de verhouding 1:1 dient te blijven gelden; De hierboven aangehaalde overgangsregeling is pas van toepassing als aan alle drie de voorwaarden die in dit artikel zijn genoemd, is voldaan. Deze drie voorwaarden zijn cumulatief en dienen in onderlinge samenhang te worden gelezen. Aan de Europese Commissie te Brussel is schriftelijk verzocht om aan te geven wat de betekenis en het doel is van de overgangsperiode van zes maanden waarin artikel 2 van Verordening (EG) Nr. 2812/94, voorziet. De Europese Commissie heeft hierop schriftelijk het volgende geantwoord:

"Alleen als tegelijkertijd aan deze drie voorwaarden is voldaan en de eigenaar daarvan het bewijs levert, kan de oude verhouding (1:1) nog worden toegepast in plaats van de bij de verordening ingevoerde verhouding (1:1,5). De Commissie heeft in de verordening een bepaling inzake een overgangsperiode opgenomen om in het

algemeen de belangen en het gewettigd vertrouwen te beschermen van degenen die te goeder trouw de bouw van een vaartuig op de datum van bekendmaking van de verordening al hadden laten beginnen, maar die door de verandering van de verhouding in 1:1,5 een financieel nadeel zouden kunnen lijden dat niet te voorzien was op het ogenblik waarop werd besloten het vaartuig te bouwen. Dit was het doel van de overgangsperiode van artikel 2 van verordening Nr. 2812/94. Ik wijs nog eens met klem op het feit dat tegelijkertijd aan alle drie voorwaarden moet worden voldaan, omdat zodoende wordt voorkomen dat deze bepaling oneigenlijk zou worden gebruikt." Tijdens het gesprek op 26 februari 1997 en in de brief van 11 april 1997 bent u reeds geweest op de interpretatie en de achterliggende bedoeling van artikel 2 van Verordening Nr.2812/94 en aan u is medegedeeld dat contact zou worden gezocht met de Germanischer Lloyd om een antwoord te krijgen op de vraag of de duwbakken als schepen in aanbouw konden worden gekwalificeerd. Alhoewel u tijdens het gesprek op 26 februari 1997 mededeelde dat u beschikte over de nummers van de duwbakken bij de Germanischer Lloyd, weigerde u deze te verstrekken. Het kostte derhalve enige tijd om over deze nummers te beschikken. De gegevens omtrent de duwbakken zijn verkregen via het hoofdkantoor van de Germanischer Lloyd te Hamburg, deze laatste heeft de Romanian Lloyd geraadpleegd. Op uw diskwalificatie van de Romanian Lloyd wens ik niet in te gaan."

2. Standpunt van verzoeker

2.1. Het standpunt van verzoeker is weergegeven in de klachtsamenvatting onder **KLACHT**. Verzoeker deelde in zijn verzoekschrift onder meer het volgende mee: "Nimmer heb ik geweigerd kopieën te willen verstrekken aan de RVI, zoals wordt gesteld in de brief van 18 juni. Er is nooit om gevraagd. Van mijn kant heb ik reeds in mijn

aanvraagbrief van 30 januari 1995 een kopie gevoegd."

2.2. Verzoeker verstrekke onder meer kopieën van de door de Germanischer Lloyd (GL) op 16 december 1994 afgegeven bezichtigingsrapporten. In deze rapporten stond onder meer dat voor de voltooiing van de bouw van de duwbakken de volgende werkzaamheden nog dienden te worden verricht:

- plaatsing en inspectie van de ankeruitrusting; - voltooiing en inspectie van de koppellieren en koppeldraden; -

voltooiing en inspectie van de verlichting en bekabeling; - inspectie van alle afsluitinrichtingen van de luiken en luikdeksels; - inspectie van de ontluichtings-, peil- en lensleidingen; - inspectie van de dubbele bodemtanks. Op ieder rapport stond het bij de desbetreffende duwbak behorende GL-registratienummer vermeld.

2.3. Tevens legde verzoeker drie rapporten van verschillende expertisebureaus over. In deze rapporten stond onder meer het volgende:

Rapport van 24 april 1997 "Zoals uit de betreffende inspectierapporten is op te maken, dienden o.a. de navolgende werkzaamheden, c.q. inspecties nog te worden uitgevoerd:

- ankergerie completeren en laten inspecteren; - koppellieren en koppeldraden completeren en laten inspecteren; - navigatieverlichting en meerdraden completeren en laten inspecteren; - alle afsluitinrichtingen van de luiken en luikdeksels nog laten inspecteren; - ontluchting- en peilpijpen nog laten inspecteren; - alle dubbele bodemtanks nog laten inspecteren. Voorts deelde u ons mede dat de betreffende duwbakken nog niet waren teboekgesteld en dat de duwbakken nog niet waren voorzien van een meetbrief. U vroeg ons te beoordelen, of de duwbakken ten tijde van de in december 1994 gehouden inspecties, al dan niet gereed waren. Uit de door de G.L.-inspecteur gemaakte opmerkingen, valt niet exact op te maken in hoeverre de betreffende onderdelen nog niet compleet waren. Ondergetekende is echter van mening, dat naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen, geen Certificaat van Onderzoek en geen I.V.R.-Certificaat van Deugdelijkheid kan worden verstrekt. Indien deze certificaten worden vereist, zouden eerst de opgegeven punten afgewerkt en gecontroleerd dienen te worden. Nadat door de betreffende Klasse of door een erkende particuliere expert een eindcontrole is verricht en positief kan worden gerapporteerd, zal door de betreffende instanties worden overgegaan tot verstrekking van de certificaten.

Wanneer de duwbakken nog niet volledig zijn afgebouwd, m.a.w. alle gewichten nog niet aan boord zijn, zullen de duwbakken door de Scheepmetingsdienst nog niet kunnen worden gemeten. Indien geen meetbrief is afgegeven, zal het vaartuig niet kunnen worden teboekgesteld. Volgens het Wetboek van Koophandel is een teboekstelling verplicht. Zowel de Scheepvaartinspectie als de Internationale Vereniging Het Rijnschepenregister (IVR) zullen niet kunnen overgaan tot uitgifte van het certificaat, indien geen meetbrief aanwezig is en het vaartuig nog niet is teboekgesteld. Naar aanleiding van het vorenstaande is ondergetekende van mening dat de duwbakken (...) nog niet gereed waren voor afgifte van de benodigde certificaten en derhalve moeten worden

gekwaliceerd als "in aanbouw zijnde objecten". Rapport van 9 juni 1997 "Uit de Besichtigings-Berichten (...) allen afgegeven door de GL surveyors te Galatz d.d. 16 december 1994 (...) blijkt dat de volgende werkzaamheden per 16 december 1994 nog uitgevoerd dienden te worden:

- de complete ankerlieren met ankers, ankerkettingen plaatsen en door GL nog te inspecteren;
- de koppellieren met koppeldraden plaatsen en door GL nog te inspecteren;
- de navigatieverlichting plaatsen en nog door GL te inspecteren;
- de luiken nog te completeren en door GL nog te inspecteren;
- de ontluchttingsleidingen, peilpijpen en lensleidingen door GL nog te inspecteren;
- t.b.v. completering van de afbouw een inwendige inspectie van de dubbele bodem door GL nog uit te voeren;
- de dubbele bodemtanks nog te persen en af te nemen door GL.

Verder vernamen wij van u (verzoeker; N.o.) dat per 16 december 1994 nog de volgende scheepsdocumenten ontbraken:

- meetbrief;
- Certificaat van Onderzoek.

Op grond van de voornoemde Besichtigingsberichte d.d. 16 december 1994, was het voor Schiffs Untersuchungs Kommission of Scheepvaartinspectie onmogelijk een Voorlopig Certificaat van Onderzoek af te geven.

Conclusie Alles overwegende zijn wij van mening dat de voornoemde 10 duwbakken per 16 december 1994 beslist niet gereed waren voor oplevering en beschouwd dienen te worden als "in aanbouw zijnde vrachtduwbakken". Rapport van 4 juli 1997 "(De) bezichtigingsberichten betreffen op 16 december 1994 uitgevoerde inspecties aan boord van de op dat moment te water liggende vrachtduwbakken. (...) Uit bovenstaande opmerkingen (de door de Germanischer Lloyd op 16 december 1994 afgegeven bezichtigingsrapporten; N.o.) blijkt dat ten tijde van de inspectie de navolgende werkzaamheden nog door de werf dienden te worden uitgevoerd, alvorens de vrachtduwbakken als gereed voor het certificaat konden worden beschouwd:

- het ankergerie plaatsen - de koppellieren en draden plaatsen - de navigatieverlichting completeren

Na plaatsing deze onderdelen voor inspectie aanbieden en tevens de navolgende componenten nog voor inspectie aanbieden:

- de diverse toegangsdeksels en ruimluiken - de ontluchttings-, peil- en lensleidingen - de dubbele bodemtanks

Verder werd mondeling vernomen dat op 16 december 1994 tevens de Meetbrief en het Certificaat van Onderzoek (Scheepvaartinspectie) nog ontbraken.

Conclusie Al het vorenstaande in overweging genomen, dienen naar de mening van ondergetekende de desbetreffende bouwnummers op 16 december 1994 als nog in aanbouw zijnde vrachtduwbakken te worden beschouwd en zeer zeker niet als gereed zijnde voor oplevering."

3. Standpunt van de Minister van Verkeer en Waterstaat

3.1. De Minister liet in reactie op de klacht onder meer het volgende weten:

"(De aanbeveling van de Nationale ombudsman in rapport 96/482; N.o.) heb ik als volgt gelezen:

- Eerst nagaan of (verzoeker; N.o.) kon voldoen aan alle eisen van artikel 2 van Verordening (EG) Nr. 2812/94, dus aan alle drie de gedachtenstreepjes. - Indien dit zo is, dan moet worden nagegaan of (verzoeker; N.o.) de schade had kunnen voorkomen dan wel beperken. - Indien vast komt te staan dat (verzoeker; N.o.) de beweerdelijk geleden schade niet had kunnen voorkomen dan wel beperken, dan dient het besluit tot afwijzing van de schade-claim in heroverweging te worden genomen. (...) Tijdens het gesprek dat ambtenaren van de RVI op 26 februari 1997 (...) hebben gevoerd met (verzoeker; N.o.), stond wat mij betreft enerzijds de inhoud van de aanbeveling centraal en anderzijds diende de vraag beantwoord te worden of (verzoeker; N.o.) de schade die hij zegt geleden te hebben, had kunnen beperken dan wel voorkomen. (Verzoeker; N.o.) kwam echter naar het gesprek, zoals ook naar voren komt uit het verslag, met een verkeerde voorstelling, namelijk dat in dat gesprek zou worden bepaald welk bedrag hij aan schadevergoeding zou ontvangen. Dezerzijds is gekozen voor een open gesprek waarbij de te beantwoorden vragen niet reeds bij voorbaat geformuleerd waren. Zodoende is ook niet voorafgaand aan het gesprek verzocht om de GL-nummers. Zoals blijkt uit het verslag wilde (verzoeker; N.o.) deze nummers, alhoewel hij zei dat hij wel over de GL-nummers beschikte, niet verstrekken. De stelling van (verzoeker; N.o.) dat tijdens het gesprek niet gevraagd is om de GL-nummers is pertinent onjuist. (...) Aangezien reeds in 1996 duidelijk was (...) dat (Y. bv; N.o.) dezelfde bakken wel had gekocht, hebben mijn ambtenaren, nadat duidelijk was geworden dat (verzoeker; N.o.) de nummers niet wilde verstrekken, dit bedrijf verzocht om de nummers ter beschikking te stellen. (Y. bv; N.o.) is aan dit verzoek tegemoet gekomen. Alleen aan de hand van de GL-nummers was het mogelijk om de benodigde informatie van de Germanischer Lloyd te verkrijgen. Dit was gebleken tijdens een onderhoud dat ambtenaren van de RVI hadden met de heer X in het kantoor van de Germanischer Lloyd te Schiedam. Hij verwees mijn ambtenaren naar het hoofdkantoor van de Germanischer Lloyd te Hamburg. De heer H. van de RVI heeft telefonisch en schriftelijk contact gehad met de Germanischer Lloyd in Hamburg. (...)

(Verzoeker; N.o.) heeft zelf in zijn brief van 30 januari 1995 medegedeeld dat de duwbakken "geheel klaar waren op enkele kleine zaken na, zoals luchtpijpjes, wat schilderswerk en de ankeruitrusting". In zijn belang hebben mijn ambtenaren gemeend deze informatie te moeten verifiëren bij de Germanischer Lloyd, zijnde de instantie die dat zou moeten weten. Van de Germanischer Lloyd te Hamburg (hoofdkantoor) hebben wij ook bericht ontvangen, zoals u uit de betreffende stukken kunt zien. Er is geen rechtstreeks contact geweest met de Roemeense Lloyd, de Germanischer Lloyd acht de Roemeense Lloyd blijkbaar goed genoeg om deze informatie te verstrekken en heeft er ook geen enkele kanttekening bij geplaatst. Zoals u ook kunt zien op de fax van de Romanian Lloyd, gericht aan de Germanischer Lloyd, is de Romanian Lloyd "Member of Germanischer Lloyd Group". De Scheepvaartinspectie (S.I.) heeft bericht dat de Germanischer Lloyd is erkend als klassebureau door de CCR (Centrale Commissie voor

de Rijnvaart). De taak van een erkend klassebureau is het verrichten van onderzoek aan schepen ten einde de door de eigenaar gevraagde certificaten te kunnen afgeven, aldus de S.I. Ik heb geen reden om te twifelen aan de juistheid van het antwoord dat ik van de Germanischer Lloyd heb ontvangen en dat antwoord komt ook overeen met hetgeen (verzoeker; N.o.) in zijn brief van 30 januari 1995 hieromtrent reeds stelde. Ik wijs u nog op de ondertekening van de fax van de Romanian Lloyd (A.J.). Als u de door (verzoeker; N.o.) aan u toegezonden Bezichtigingsrapporten van de Germanischer Lloyd bekijkt kunt u zien dat rechts onderaan dezelfde A.J. destijds in 1994 in Galatz (Roemenie) is opgetreden als "Besichtiger des Germanischen Lloyd". Voorts heeft (verzoeker; N.o.) voor zijn stelling dat er wel sprake was van schepen in aanbouw een aantal erkende expertisebureaus benaderd, die vervolgens allemaal op grond van de bezichtigingsrapporten van 16 december 1994 tot de conclusie komen dat de duwbakken nog in aanbouw zijn en in deze fase nog niet gereed waren voor afgifte van de benodigde certificaten. Het niet gereed zijn voor de benodigde certificaten is in deze kwestie echter helemaal niet aan de orde. Dit is iets anders dan waar het in de onderhavige klacht om gaat, namelijk wat moet worden verstaan onder schepen in aanbouw op grond van artikel 2 van Verordening (EG) Nr. 2812/94. De bevindingen van de expertisebureaus doen hier dan ook niet terzake. In de preambule van Verordening 2812/94 overweegt de Commissie ten aanzien van artikel 2 (overgangsregeling) het volgende:

Overwegende dat bij wijze van overgangsregeling voor schepen in aanbouw waarvan de bouwvoororderingen een bepaald stadium voorbij zijn en die binnen zes maanden na de inwerkingtreding van bovenbedoelde aanpassing in de vaart worden gebracht, de verhouding 1:1 dient te blijven gelden; De hierboven aangehaalde overgangsregeling is pas van toepassing als aan alle drie de voorwaarden die in dit artikel zijn genoemd, is voldaan. Deze drie voorwaarden zijn cumulatief en dienen in onderlinge samenhang te worden gelezen. Aangezien de eerste klacht van (verzoeker; N.o.) slechts betrekking had op de voorwaarde onder het derde gedachtenstreepje van voornoemd artikel 2 van Verordening 2812/94 is er tijdens het onderzoek naar de eerste klacht geen aandacht besteed aan de overige twee voorwaarden die betrekking hadden op de vraag of er sprake was van schepen in aanbouw. Pas door de inhoud van uw aanbeveling werd het wel nodig om aandacht te besteden aan de overige twee eisen van artikel 2. Vanaf dat moment moest onderzocht worden of er sprake was van schepen in aanbouw. Ik heb reeds aan het begin van deze brief gemeld dat ook in de brief van 23 maart 1995 van de RVI aan (verzoeker; N.o.) werd gesteld dat hij diende te voldoen aan de eisen onder de eerste twee gedachtenstreepjes van artikel 2 om in aanmerking te komen voor toepassing van de overgangsregeling. De uitkomst van het onderzoek thans zou, indien dat in 1995 al zou zijn ingesteld, tot geen andere conclusie hebben geleid dan thans het geval is, namelijk dat er geen sprake is van schepen in aanbouw. Op 10 maart 1997 hebben de heer H. en mevr. B. in Brussel een gesprek gehad met (twee) heren (...) van de Europese Commissie, waarbij deze zaak aan beide heren van de Europese Commissie is uitgelegd. Aan hen is de vraag gesteld of met betrekking tot de duwbakken van (verzoeker; N.o.) nog gesproken

kan worden van schepen in aanbouw, zoals bedoeld in Verordening (EG) 2812/94, waarop de overgangsregeling van toepassing is. Reeds tijdens het gesprek bleek dat de overgangsregeling niet voor deze schepen bedoeld was. Aangezien mijn ambtenaren het antwoord van de Commissie op schrift wilden hebben, verzocht (één van de medewerkers van de Europese Commissie; N.o.) de heer H. om de kwestie nogmaals schriftelijk uiteen te zetten met de daarbij horende vragen en deze brief aan hem toe te zenden. (Hij; N.o.) zou de brief van de heer H., vergezeld van zijn eigen visie zoals weergegeven in het gesprek van 10 maart, dan voorleggen aan de Juridische Dienst van de Europese Commissie met het verzoek om in een schriftelijk antwoord aan te geven of de tijdens het gesprek op 10 maart 1997 ingenomen standpunten, correct zijn. Het antwoord van de Juridische Dienst dateert van 6 mei 1997 (...). Het antwoord van de Juridische Dienst van de Europese

Commissie is geen algemeen antwoord, maar dient gezien te worden tegen de achtergrond van het gesprek dat reeds in Brussel op 10 maart 1997 had plaatsgevonden. De Juridische Dienst van de Europese Commissie is zwaar overbelast - het antwoord liet daarom ook enige tijd op zich wachten - en de brief is een kort, bondig en helder antwoord op de vraag waar het uiteindelijk om ging, namelijk wat de achterliggende bedoeling is van de overgangsregeling in Verordening (EG) Nr. 2812/94. (...) De Europese Commissie heeft in zijn brief van 6 mei 1997 het volgende geantwoord:

"Alleen als tegelijkertijd aan deze drie voorwaarden is voldaan en de eigenaar daarvan het bewijs levert, kan de oude verhouding (1:1) nog worden toegepast in plaats van de bij de verordening ingevoerde verhouding (1:1,5). **De Commissie heeft in de verordening een bepaling inzake een overgangperiode opgenomen om in het algemeen de belangen en het gewettigd vertrouwen te beschermen van degenen die te goeder trouw de bouw van een vaartuig op de datum van bekendmaking van de verordening al hadden laten beginnen, maar die door de verandering van de verhouding in 1:1,5 een financieel nadeel zouden kunnen lijden dat niet te voorzien was op het ogenblik waarop werd besloten het vaartuig te bouwen.** Dit was het doel van de overgangperiode van artikel 2 van verordening Nr. 2812/94. Ik wijs nog eens met klem op het feit dat tegelijkertijd aan alle drie voorwaarden moet worden voldaan, omdat zodoende wordt voorkomen dat deze bepaling oneigenlijk zou worden gebruikt". Ik wijs u met name op de in de brief opgenomen zinsnede:

"het gewettigd vertrouwen te beschermen van degenen die te goeder trouw de bouw van een vaartuig op de datum van bekendmaking van de verordening al hadden laten beginnen maar die door de verandering van de verhouding in 1:1,5 een financieel nadeel zouden kunnen lijden dat niet te voorzien was op het ogenblik waarop werd besloten het vaartuig te bouwen". Als ik nu kijk naar de situatie bij (verzoeker; N.o.), dan is het zo dat hij de koopovereenkomst al had gesloten medio juni 1994, dus al een half jaar voor de inwerkingtreding van de Verordening en de schepen waren al in 1992, 1993 en 1994 te water gelaten en lagen in de nabijheid van de werf op de Donau. Vanaf juni 1994 werden de duwbakken ook al enkele malen in advertenties te koop aangeboden. Tijdens het

gesprek op 26 februari 1997 heeft (verzoeker; N.o.) gezegd dat hij niet de opdrachtgever is geweest voor de bouw van de duwbakken. Wanneer u namelijk de hierboven aangehaalde zinsnede uit de brief van de Europese Commissie nogmaals leest, dan ziet u dat het gaat om degene die de bouw van

het vaartuig had laten beginnen, m.a.w. de opdrachtgever tot de bouw. De overgangsregeling in Verordening 2812/94 is, gelet op het voorgaande, bedoeld voor diegenen die reeds opdracht hadden gegeven tot de bouw van een schip in het gewettigd vertrouwen dat de verhouding 1:1 zou gelden. (Verzoeker; N.o.) was geen opdrachtgever tot de bouw van de duwbakken, de bakken lagen allang klaar en de koopovereenkomst was al een half jaar voor het inwerkingtreden van de Verordening gesloten. Hij had de boten in dat halve jaar al kunnen verkopen. Hij had op de hoogte kunnen zijn van de naderende inwerkingtreding van Verordening 2812/94, dit wordt ook ruim van tevoren al gepubliceerd in vakbladen. Er kan derhalve bij (verzoeker; N.o.) tegen de achtergrond die hiervoor is weergegeven, geen gewettigd vertrouwen hebben bestaan dat de verhouding 1:1 voor hem zou gelden."

3.2. De Minister voegde bij haar reactie onder meer een verslag van het gesprek van 26 februari 1997. In dit verslag stond onder meer het volgende:

"(Verzoekers advocaat; N.o.) wijst erop dat (verzoeker; N.o.) medio 1994 een overeenkomst met de werf in Roemenië heeft gesloten en dat er toen nog geen sprake was van wijziging van de 1:1-regeling. In november 1994 werd de nieuwe Verordening (EG) Nr. 2812/94 pas bekend gemaakt. In december 1994 is contact gelegd met de heer R. (een medewerker van de RVI; N.o.). De termijn in de regeling was ook kort. De heer H. antwoordt dat het bij degenen die werkzaam zijn in de binnenvaart, gelet op publicaties in vakbladen, meestal niet geheel onbekend is dat een nieuwe verordening in werking gaat treden. Hij vraagt waarom de schepen niet al tussen juni en december 1994 in gebruik zijn genomen. (Verzoeker; N.o.) antwoordt dat de werf geen tijd had om de bakken zodanig af te bouwen dat ze acceptabel zijn voor GL-verklaringen. De bakken moeten over de Donau varen maar hij wil dat niet doen zonder de certificaten van de Germanischer Lloyd. De heer H. zegt dat hij nog contact heeft gelegd met de Germanischer Lloyd. (Verzoeker; N.o.) antwoordt dat de heer H. daarmee 2 jaar te laat is. Hij heeft zelf tegen de heer R. destijds al gezegd dat deze met de Lloyd contact kon opnemen. De heer H. stelt dat hij dit gedaan heeft omdat uitgezocht moet worden of (verzoeker; N.o.) de schade had kunnen voorkomen dan

wel beperken. Een aantal bakken lagen klaar op een aantal kilometers van de werf. De heer H. vraagt vervolgens of (verzoeker; N.o.) de opdrachtgever was voor de bouw van de schepen. (Verzoeker; N.o.) antwoordt dat hij geen opdracht heeft gegeven voor de bouw van de schepen. (...) De heer H. zegt dat er in juni 1994 foto's zijn gemaakt van de bakken, op de plaats waar ze te water lagen. (Verzoeker; N.o.) zegt dat er 2 bakken bij waren waar nog veel aan gedaan moest worden. (...) De heer H. stelt dat hij nog verdere informatie van de Germanischer Lloyd wil hebben, enerzijds uit een oogpunt van zorgvuldigheid naar

(verzoeker; N.o.) toe, maar ook naar de bedrijfstak toe. (...) Verzoekers advocaat; N.o.) vraagt of de minister bereid is de schade te vergoeden. De heer H. antwoordt dat daarvoor eerst de aansprakelijkheid vastgesteld moet worden en stelt dat hij in dit gesprek geen standpunt hieromtrent zal innemen. De heer H. zegt dat hij deze zaak wil benaderen, gelet op de aanbeveling van de Ombudsman, vanuit de overgangsregeling in Verordening 2812/94. (Verzoeker; N.o.) heeft geen opdracht gegeven tot de bouw. De heer H. wil weten in welke staat van afbouw de schepen verkeerden. Op de surveys van de Germanischer Lloyd staan de nummers, als (verzoeker; N.o.) die nummers snel kan leveren, dan kan hij daarmee de zaak bespoedigen. Deze nummers heeft de Germanischer Lloyd nodig om informatie te kunnen geven. (Verzoeker; N.o.) zegt dat hij die nummers wel heeft maar dat hij ze niet aan de heer H. zal verstrekken. (...) De heer H. wijst erop dat het hele verhaal van 1:1 is getrokken in het licht van de overgangsregeling. Met betrekking tot doel en achtergrond van de overgangsregeling zal het ministerie zich

wenden tot de Europese Commissie. De bakken waren in juni 1994 op een haar na, klaar."

4. Reactie van verzoeker

Verzoeker deelde als reactie op het standpunt van de Minister onder meer het volgende mee:

"Open gesprek Tijdens het open gesprek op 26 februari 1997, is niet gesproken over de nummers van de GL-certificaten, of om de certificaten zelf. Wel heeft het ministerie gemeld, (...), dat ze zelf al informatie opgevraagd hadden bij GL, resp. RL. De reactie was nog niet binnen. (...) Afgezien hiervan: welk belang zou ik hebben om de desbetreffende informatie te weigeren? Er is nooit om gevraagd, niet mondeling en niet schriftelijk. Sterker nog: In mijn aanvraagbrief van 30 januari 1995 heb ik een copie bijgevoegd van een GL-certificaat, en ze tevens gevraagd contact met ze op te nemen. In de brief van 11 maart 1997 van het ministerie wordt voor het eerst melding gemaakt dat ik geweigerd zou hebben. Onzin. Het is wel een zeer omslachtige manier om hun toenadering tot (Y. bv; N.o.) te rechtvaardigen. Ze hebben het altijd in hun dossier gehad. **Romanian Lloyd (RL)**(...) In mijn aanvraagbrief van 30 januari 1995 spreek ik over de situatie in de maand december 1994, en dat deze bakken bijna klaar waren. En dat is maar goed ook, want de levertijd betrof maart, april uiterlijk mei 1995. Als er nog veel aan gedaan moest worden, had ik me weer zorgen moeten maken over de opleveringstermijn. (...) Wat meldt RL nu?

1. alle bakken lagen op 17 juni 1994 te water (niets nieuws).
2. De bakken werden gedurende 1996 naar Frankrijk geleverd, zonder anker-gerei.
3. Upgrading works moesten nog worden uitgevoerd door de scheepswerf.
4. Het anker-gerei waren zonder beschikbare GL-certificaten.
5. Alle koppellieren waren ontmanteld.
6. Het hydraulisch systeem werkte nog niet.
7. Interim-certificaten waren afgegeven. Voor alle duidelijkheid wil ik vermelden dat al deze punten (1t/m 7) betrekking hebben op een situatie in 1996. Dus de bakken waren op dat tijdstip nog steeds niet klaar, en afgebouwd. Dat is de enige duidelijke conclusie die getrokken kan worden uit de verklaring van RL. Hoe kan het ministerie nu tot de conclusie

komen dat deze verklaring afdoende bewijs levert dat de bakken

klaar waren, en voorzien waren van certificaten? Het is "jumping to a conclusion".

Expertisebureaus De 3 benaderde bureaus komen wel eensluitend tot de conclusie, dat op basis van de GL-rapporten van 16 december 1994, de bakken allen verkeerden in de staat van aanbouw. Deze conclusies zijn duidelijk. Al deze bureaus zijn erkend door de Nederlandse scheepvaartinspectie. Bevoegde instanties derhalve. **Gewettigd vertrouwen** In het verleden is het voorgekomen, dat bij de bekendmaking van een verordening, of net voor de afkondiging ervan, en die een verhoging inhield van een boete bij een nieuwbouw, er snel nog door ondernemers in de binnenvaart orders werden geplaatst bij scheepswerven. Het was moeilijk te controleren of de order net voor of na de bekendmaking was geplaatst omdat er met data werd geknoeid. Vandaar het tweede gedachtenstreepje in art. 2 van de Verordening. De heren R. (RVI) en Y (SI) hebben inderdaad in Roemenië schepen gecontroleerd, en onderzocht of ze voldeden aan het tweede gedachtenstreepje. Er werd dus gecontroleerd of niet net voor of na de afkondiging van de Verordening ondernemers in de binnenvaart nog snel orders plaatsten, op basis van contracten die teruggedateerd waren. Dit had R. ook al gezegd in de voorgesprekken met mij, en had hij argwaan. Ik heb hem uitvoerig gedocumenteerd, en heb ik hem aangetoond dat in mijn geval het contract op 17 juni 1994 was getekend. Dus de bepaling had alleen betrekking op degene die rond de datum van bekendmaking van de verordening de bouw had laten beginnen. Een werf kan moeilijk in een paar dagen 20% of 50 ton staal hebben omgezet in de bouw van een schip. Vandaar het tweede gedachtenstreepje in art. 2 en vandaar ook dat er werd gecontroleerd. Staal moet worden besteld, het moet scheepsstaal zijn, geclassificeerd staal. Er gaat tenminste al 2 a 3 weken voorbij voordat een werf het staal in huis heeft. En dan moet het nog worden verwerkt. Mijn situatie was geheel anders. Ze lagen al te water, zeker rond het tijdstip van bekendmaking van de nieuwe verordening, zo staat in de verklaring van de commissie. Daar is iedereen het over eens. (...) **Voorkennis** In de brief van het ministerie wordt gesteld dat ik mogelijkwijs kennis zou hebben van de op handen zijnde nieuwe verordening. Ruim voor mijn reis naar Galatz in Roemenië zijn de eerste onderhandelingen geweest met de werf over met name de prijs van de bakken. Uiteindelijk besloot ik begin juni af te reizen naar de scheepswerf. Het is uitgesloten dat ik in juni 1994 al op de hoogte zou zijn geweest van de inhoud van een nieuwe verordening, die op 18 november 1994 wordt afgekondigd, dus ruim 5 maanden na

tekening van het kontrakt met de werf op 17 juni 1994. Ten overvloede meld ik, dat ik geen zitting heb in een EG-commissie. Ook het ministerie acht voorkennis uitgesloten, hetgeen te lezen valt op pagina 6, tweede zin: als ik nu kijk..... dan is het zo dat hij de koopovereenkomst al had gesloten medio juni 1994..., dus al een half jaar voor de inwerkingtreding. **Verkoop** Zoals ik reeds eerder in de correspondentie heb vermeld, waren de bakken in juni 1994 niet klaar. Ik heb met de werf het koopcontract gesloten met de wetenschap dat deze pas in maart, april en mei 1996 konden worden geleverd. Er kon

volgens de werf maar beperkt verder gewerkt worden aan de 10 bakken vanwege een grote order hadden van een belgische reder. Uit de reacties van de advertenties in juni 1994 bleek, dat verkoop op dat moment moeilijk was gezien de late levertijd (mei 1995). Wel was er belangstelling, doch de levertijd was het struikelblok. Naarmate de levertijd naderde nam de belangstelling toe. **Opdrachtgever** Op pagina 6 van de brief van het ministerie wordt aangegeven, dat de overgangsregeling bedoeld is voor diegenen die reeds opdracht hebben gegeven tot de bouw van het schip in het gewettigd vertrouwen dat de verhouding 1 op 1 zou gelden. Deze omschrijving komt niet overeen met artikel 2 van de overgangsregeling. Daarin staat enkel dat voor vaartuigen waarvoor de eigenaar het wettig bewijs levert dat met de bouw ervan op het tijdstip van de bekendmaking van deze verordening reeds is begonnen etc...Dit houdt dus niet in dat van belang is wie de opdracht tot de bouw geeft. Ten tijde van mijn aanmelding van deze duwbakken bij de Rijksverkeerinspectie was het meest relevant wat achter het eerste gedachtenstreepje van art. 2 staat, nl.voor vaartuigen waarvoor de eigenaar het bewijs levert dat: - met de bouw ervan op het tijdstip van bekendmaking van deze verordening reeds is begonnen -. Eigenaar was (verzoeker; N.o.), en met de bouw was duidelijk begonnen. Verdere constatering: De mening van de juridische dienst van de Europese commissie zou tegen de achtergrond van het gesprek wat op 10 maart 1997 in Brussel heeft plaatsgevonden, gezien moeten worden. Dat laatste blijkt geenszins." **5. Nadere informatie** Naar aanleiding van een aantal vragen van de Nationale ombudsman liet de Europese Commissie, Directoraat-Generaal VII Vervoer, bij brief van 5 december 1997 onder meer het volgende aan de Nationale ombudsman weten:

"Door deze regeling (Verordening EG nr. 2812/94 van 18 november 1994; N.o.) is het in de vaart brengen van nieuwe vaartuigen

onderworpen aan de voorwaarde dat de eigenaar a) een tonnage gelijk aan anderhalf maal die van het nieuwe vaartuig laat slopen, of b) aan het sloopfonds een speciale bijdrage betaalt die gelijk is aan anderhalf maal de theoretische sloopuitkering voor het nieuwe vaartuig, of c) indien hij een tonnage kleiner dan anderhalf maal die van het nieuwe vaartuig laat slopen, aan het sloopfonds een speciale bijdrage betaalt waarvan het bedrag gelijk is aan dat van de sloopuitkering die overeenkomt met het verschil tussen anderhalf maal de tonnage van het nieuwe vaartuig en de gesloopte tonnage. Dezelfde regel is van toepassing voor het in de vaart brengen van nieuwe duwbotten, waarvan de capaciteit wordt uitgedrukt in kilowatt (kW). (...) De nieuwe oud/nieuw-verhouding is van toepassing geworden met de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 2812/94 (PB nr. L 298 van 19.11.1994), namelijk op de twintigste dag volgende op de bekendmaking van de verordening in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, dus op 9 december 1994. Om het eigenaren van schepen die op dat moment in aanbouw waren, niet onnodig moeilijk te maken is de overgangsregeling die bij de invoering van de "oud voor nieuw"-regeling in 1989 is toegepast (Verordening nr. 1101/89, artikel 8, lid 3, onder a) opnieuw gebruikt. Volgens deze overgangsregeling is de aangepaste oud/nieuw-verhouding (1,5:1) niet van toepassing op vaartuigen in aanbouw waarvan de

bouwvorderingen een bepaald stadium voorbij zijn en die binnen zes maanden na de inwerkingtreding van de bedoelde aanpassing in gebruik worden genomen (artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94). Voor deze schepen blijft de verhouding 1:1 van toepassing. Deze vaartuigen moesten dus in aanbouw zijn, hetgeen inhoudt dat op 9 december 1994 ten minste 20% van de benodigde hoeveelheid staal of ten minste 50 ton verwerkt had moeten zijn, en zij hadden vóór 9 juni 1995 in gebruik moeten worden genomen; alleen in dat geval zou de verhouding 1:1 kunnen worden aangehouden. De bouw van de vaartuigen kon vanuit technisch oogpunt praktisch voltooid zijn, terwijl de eigenlijke bouw nog niet was afgerond. In een dergelijk geval is alleen het sloopfonds waaronder het vaartuig ressorteert bevoegd om te oordelen over de staat van voortgang van de bouw van het vaartuig; de datum van ingebruikneming - vóór 9 juni 1995 - die eveneens door het sloopfonds moet worden beoordeeld, is steeds een essentieel gegeven. Bij vaartuigen die worden gebouwd om te worden doorverkocht aan binnenschippers, moet het begrip "eigenaar" worden uitgebreid tot de persoon die opdracht geeft voor de bouw van het vaartuig. Er kunnen dus twee opeenvolgende eigenaars van eenzelfde vaartuig zijn, maar de persoon die opdracht heeft gegeven voor de bouw

moet het bewijs leveren dat de bouw op het moment van de bekendmaking van de verordening reeds gaande was, en dat de overdracht en de ingebruikneming binnen zes maanden na de inwerkingtreding van de verordening zijn geschied; wat betreft de termijn van de overgangsregeling, is ook hier het belangrijkste punt de "ingebruikneming" van het schip. De koper van het nieuwe vaartuig kan, zodra het vaartuig eenmaal is gebouwd en overgedragen, dus geen gebruik meer maken van de overgangsregeling, omdat hij geen schip in aanbouw koopt maar een nieuw, voltooid schip, zelfs wanneer hij dat nog moet uitrusten met ankers, kettingen, lieren en dergelijke, die overigens niet alleen kunnen variëren naar gelang de wensen van de nieuwe eigenaar, maar ook op ieder moment van de levensduur van een boot kunnen worden toegevoegd. Wanneer de koper het vaartuig evenwel koopt - en daardoor "eigenaar" wordt - wanneer het nog in aanbouw is, kan hij nog gebruik maken van de overgangsregeling, mits de overdracht en ingebruikneming binnen zes maanden na de inwerkingtreding van de verordening geschiedt."

6. Reacties op de bevindingen

6.1. De Minister van Verkeer en Waterstaat merkte het volgende op:

"...In uw brief van 18 februari 1998 verzocht u mij u mede te delen of ik kan instemmen met de weergave in het verslag van de feiten en van mijn zienswijze. Deze vraag kan ik bevestigend beantwoorden. Wel hecht ik eraan u erop te wijzen dat uit de brief (...) van de Europese Commissie van 5 december 1997 onmiskenbaar volgt dat (verzoeker; N.o.) niet kan worden aangemerkt als zijnde de opdrachtgever tot de bouw van de betrokken duwbakken. Ik verwijs daarbij naar de (volgende; N.o.) passage uit de brief van (verzoeker; N.o.) van 30 januari 1995 aan de RVI:

"De tewaterlatingen vonden voor een gedeelte plaats in 1992 (4 stuks), een gedeelte in 1993 (2 stuks) en de rest in 1994. Nadat de bakken klaar waren, op ankers, kettingen en

lieren na, zijn deze in de nabijheid van de werf op de Donau gelegd omdat de afnemer ze niet kon betalen". Niet (verzoeker; N.o.) was dus de oorspronkelijke afnemer en opdrachtgever tot de bouw van de duwbakken maar een derde die de schepen, nadat ze klaar waren, niet kon betalen. (Verzoeker; N.o.) moet dan ook in het licht van de brief van de Europese Commissie worden aangemerkt als de koper van nieuwe vaartuigen, die nu deze vaartuigen eenmaal gebouwd en overgedragen zijn, géén gebruik meer kan maken van de overgangsregeling

omdat hij géén schepen in aanbouw heeft gekocht, maar nieuwe, voltooide schepen, zelfs wanneer hij deze nog moet uitrusten met ankers, kettingen, lieren en dergelijke."

6.2. Verzoeker gaf het volgende aan:

"...(BEVINDINGEN) onder 1.5.; N.o.) Ik heb zeker niet bevestigd dat ik de opdrachtgever niet zou zijn. Ik heb medegedeeld, dat dit onderwerp niet relevant was gezien de voorgaande correspondentie, en dat ik een koopovereenkomst had met de werf in Roemenie. Ze moesten leveren, overdragen, etc.. Wellicht ten overvloede wil ik u nog wijzen op de 10 GL-rapporten. Deze originele rapporten zijn opgesteld "op verzoek van de werf" en zoals rechts verticaal geciteerd staat voor: Owner's Files, en zijn derhalve door de werf in mijn bezit gesteld. Punt 1.8. (...) Romanian Lloyd is geen partij voor mij. Er staat niets over vermeld in mijn koopcontract, met de werf niet en met (X.bv; N.o.) niet. (BEVINDINGEN onder 3.1.; N.o.) Reeds tijdens (het gesprek met twee medewerkers van de Europese Commissie; N.o.)... Nergens wordt toegelicht waarop ze hun constatering baseren. Het is wederom "jumping to a conclusion". Verder dicht ik de V&W-deskundigen toch wel een brevet van onvermogen toe, wanneer ze na meer dan twee jaar, in Brussel het ei van Columbus menen te moeten vinden. Het is toch uiterst tragisch dat eerst door V&W bevestigd wordt, dat ze willen praten over de hoogte van de claim, en dat ze een jaar later naar Brussel afreizen om oude koeien uit de sloot te halen over onderwerpen als eigenaar en opdrachtgever. Sterker nog, de inhoud van de hele verordening is ze al vanaf 1989 bekend..."

6.3. Ten aanzien van de brief van de Europese Commissie van 5december 1997 merkte verzoeker het volgende op:

"...Onder dankzegging voor het toesturen van een kopie van de brief van D-G VII vervoer van de Europese Commissie kan ik u berichten het geheel eens te zijn met de inhoud van dit duidelijke schrijven. Toch wil ik nog wat kanttekeningen plaatsen:

De EC zet glashelder uiteen, onder welke drie eisen moest worden voldaan om in aanmerking te komen voor de overgangsregeling, c.q. de verhouding 1:1. Dit impliceert, dat de door mij indertijd aangemelde schepen ruimschoots voldeden aan de gestelde eisen (...), nl. -ten minste 50 ton was verwerkt en -volgens het opleveringsschema van de werf, konden de duwbakken ruim vóór 9 juni 1995 afgeleverd en in gebruik worden genomen en

-ik was opdrachtgever zolang de schepen nog niet waren over- gedragen (...). De eerste zin van de (vierde; N.o.) alinea (...) heeft betrekking op de handelaren. De begrippen eigenaar en opdrachtgever worden daarbij gelijkgesteld. Opdrachtgever ben ik. Ik heb de

overeenkomst met de scheepswerf, met leveringstermijnen, waarbij bijv. ook het "builder certificate" (de beroemde bijlbrief) behoorde. Ik schaar me derhalve geheel achter de inhoud van de derde zin. De onderstreepte zin van de (vierde; N.o.) alinea is niet relevant voor mij, Ik ben geen koper van het eenmaal nieuw gebouwde vaartuig, dat al was overgedragen. De laatste 2 zinnen van de (vierde; N.o.) alinea (...) van de EC bevestigen wederom, dat ik gebruik had kunnen maken van de overgangsregeling. Met uitzondering van de onderstreepte zin in de (vierde; N.o.) alinea (...), horen de rest van de zinnen en de inhoud ervan bij elkaar. Tot slot refereer ik aan de melding van de EC (...), dat de overgangsregeling bedoeld was "om het eigenaren van schepen die op dat moment in aanbouw waren, niet onnodig moeilijk te maken". Dat geldt zeker ook voor mijn zaak..."

BEOORDELING

1. Ten aanzien van de beslissing van de Minister om haar besluit van 31 mei 1995 tot afwijzing van het verzoek om schadevergoeding niet in heroverweging te nemen

1.1. Verzoeker klaagt er in de eerste plaats over dat de Minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 11 april 1997 aan hem heeft meegedeeld dat zij geen aanleiding ziet om haar besluit van 31 mei 1995 tot afwijzing van zijn verzoek om schadevergoeding in heroverweging te nemen, omdat de duwbakken niet kunnen worden aangemerkt als schepen in aanbouw zoals bedoeld in Verordening (EG) nr.2812/94.

1.2. De Nationale ombudsman gaf de Minister van Verkeer en Waterstaat in rapport 96/482 in overweging om indien verzoeker aan de voorwaarden genoemd in de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94 zou hebben voldaan het besluit tot afwijzing van verzoekers schadeclaim in heroverweging te nemen met inachtneming van hetgeen in het rapport was overwogen. De Minister liet bij brief van 18 december 1996 aan de Nationale ombudsman weten dat zij de aanbeveling van de Nationale ombudsman zou overnemen. Dit betekende dat de Minister in de eerste plaats diende na te gaan of verzoeker (indien de overeenkomsten met de Roemeense scheepswerf en

X. bv doorgang zouden hebben gevonden) aan de voorwaarden genoemd in de overgangsregeling zou hebben voldaan.

1.3. Eén van de voorwaarden om in aanmerking te komen voor de overgangsregeling was, dat op het tijdstip van bekendmaking van de Verordening (EG) nr. 2812/94, 19 november 1994, reeds met de bouw van het vaartuig was begonnen (zie **ACHTERGROND** onder 2.). Bovendien diende de bouw een bepaald stadium voorbij te zijn (artikel 2, tweede aandachtstreepje, van de verordening).

1.4. De Europese Commissie, Directoraat-Generaal VII Vervoer, gaf in haar brief van 6 mei 1997 aan dat zij in Verordening (EG) nr. 2812/94 een bepaling inzake een overgangsperiode had opgenomen om in het algemeen de belangen en het gewettigd vertrouwen te beschermen van degenen die te goeder trouw de bouw van een vaartuig op de datum van bekendmaking van de verordening al hadden laten beginnen, maar die door de verandering van de verhouding 1:1 in 1:1,5 een financieel nadeel zouden kunnen lijden

dat niet was te voorzien op het ogenblik waarop werd besloten het vaartuig te bouwen (zie **BEVINDINGEN** onder 1.9.). In haar brief van 5 december 1997 gaf zij aan dat de overgangsregeling die bij de invoering van de oud-voor-nieuw regeling in 1989 was toegepast bij de invoering van de nieuwe oud/nieuw-verhouding in 1994 opnieuw was gebruikt om het eigenaren van schepen die op 9 december 1994 (datum inwerkingtreding verordening) in aanbouw waren, niet onnodig moeilijk te maken (zie **BEVINDINGEN** onder 5.). Uit deze mededelingen van de Europese Commissie valt af te leiden dat de overgangsregeling alleen was bedoeld voor schepen waarvan de bouw op 19 november 1994 (datum bekendmaking verordening) nog gaande was. Het diende, zoals ook in de preambule van de verordening is aangegeven, te gaan om schepen in aanbouw. De vraag die dient te worden beantwoord is dan ook of de duwbakken op 19 november 1994 nog konden worden aangemerkt als schepen in aanbouw.

1.5. De Minister is van mening dat de duwbakken op 19 november 1994 niet meer konden worden aangemerkt als schepen in aanbouw, aangezien de duwbakken al lang klaar waren. Zij wees erop dat de duwbakken op 17 juni 1994 (de datum waarop verzoeker en de scheepswerf de koopovereenkomst sloten) allemaal al te water waren gelaten en dat er toen nog slechts aan enkele duwbakken kleine werkzaamheden dienden te worden verricht. Verzoeker is daarentegen van mening dat er wel nog sprake was van schepen in aanbouw. Hij verwees terzake naar de rapporten van de door hem geraadpleegde expertisebureaus. Volgens de expertisebureaus waren de duwbakken op 16 december 1994 nog niet gereed voor oplevering en afgifte van de benodigde certificaten en dienden zij derhalve te worden aangemerkt als schepen in aanbouw.

1.6. Uit de door de Germanischer Lloyd afgegeven inspectierapporten blijkt dat op 16 december 1994 (de datum waarop de Germanischer Lloyd de duwbakken inspecteerde) nog enkele werkzaamheden aan de duwbakken dienden te worden verricht (zie **BEVINDINGEN** onder 2.2.). Op de duwbakken diende onder meer nog de ankeruitrusting te worden geplaatst. Verder dienden de koppellieren en -draden, de verlichting en de bekabeling nog te worden voltooid. Daarna dienden deze en een aantal andere zaken nog te worden geïnspecteerd.

1.7. De Europese Commissie gaf in haar brief van 5 december 1997 aan dat de koper van een nieuw vaartuig, zodra dit vaartuig eenmaal is gebouwd en overgedragen, geen gebruik meer kan maken van de overgangsregeling, omdat hij geen schip in aanbouw koopt maar een nieuw, voltooid schip, zelfs wanneer hij dat nog moet uitrusten met ankers, kettingen, lieren en dergelijke. De Europese Commissie wees erop dat wanneer de koper het vaartuig evenwel koopt wanneer het nog in aanbouw is, hij nog gebruik kan maken van de overgangsregeling, mits de overdracht en ingebruikneming binnen zes maanden na de inwerkingtreding van de verordening geschiedt. Uit het vorenstaande volgt dat de Europese Commissie van mening is dat indien een schip alleen nog maar moet worden uitgerust met ankers, kettingen, lieren en dergelijke, er sprake is van een voltooid schip en dus niet van een schip in aanbouw. De Europese commissie gaf aan dat ankers, kettingen, lieren en dergelijke niet alleen kunnen variëren naar gelang de wensen van de nieuwe

eigenaar, maar ook op ieder moment van de levensduur van een schip kunnen worden toegevoegd.

1.8. Vaststaat dat verzoeker niet de opdracht heeft gegeven tot de bouw van de duwbakken. Verzoeker heeft de duwbakken van de scheepswerf gekocht nadat deze - zoals verzoeker in zijn brief van 30 januari 1995 aan de Rijksverkeersinspectie aangaf (zie **ACHTERGROND** onder 4.) - in de nabijheid van de scheepswerf op de Donau waren gelegd omdat de afnemer ze niet kon betalen. Verzoeker gaf in zijn brief van 30 januari 1995 aan dat de duwbakken op het moment dat ze op de Donau waren gelegd klaar waren op ankers, kettingen en lieren na. Gezien het vorenstaande en hetgeen hiervoor onder 1.7. is aangegeven, moet worden geoordeeld dat de Minister in redelijkheid tot de conclusie kon komen dat de duwbakken op 19 november 1994 niet konden worden aangemerkt als schepen in aanbouw als bedoeld in Verordening (EG) 2812/94.

1.9. Verzoeker heeft op 17 februari 1995, dat wil zeggen ná de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 2812/94, met X.bv een koopovereenkomst gesloten ten aanzien van tien duwbakken. Uit hetgeen hiervoor onder 1.8. is aangegeven, vloeit voort dat het hier ging om voltooide schepen. Indien de overeenkomsten van verzoeker met de Roemeense scheepswerf respectievelijk X.bv doorgang zouden

hebben gevonden, zou verzoeker derhalve, nadat de duwbakken door de scheepswerf aan hem zouden zijn overgedragen, tien voltooide schepen aan X. bv hebben overgedragen. Dit zou hebben betekend dat het, gelet op de onder 1.4. weergegeven bedoeling van de overgangsregeling, voor X. bv, die dan eigenaar zou zijn geworden na het tijdstip van inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 2812/94, onmogelijk zou zijn geweest om nog met succes een beroep te doen op de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94.

1.10. Gelet op het voorgaande, en op de aanbeveling van de Nationale ombudsman in rapport 96/482 kon de Minister in redelijkheid besluiten om haar afwijzing van verzoekers schadeclaim niet in heroverweging te nemen. De onderzochte gedraging is op dit punt dan ook behoorlijk.

1.11. Aan het bovenstaande doet niet af dat de duwbakken, zoals in de door verzoeker overgelegde rapporten van de expertisebureaus was aangegeven, op 16 december 1994 nog niet gereed waren voor oplevering en afgifte van de benodigde certificaten. In de notitie betreffende de uniforme toepassing in de Lid-staten van Verordening nr. 1101/89 (welke verordening dezelfde overgangsregeling kende als Verordening (EG) nr. 2812/94; zie **ACHTERGROND** onder 1., 2. en 3.) is aangegeven dat een nieuw gebouwd vaartuig wordt geacht overgedragen en in gebruik te zijn genomen indien de juridische eigendom van het vaartuig berust bij de opdrachtgever, het vaartuig gereed is om lading te ontvangen of, in het geval van een duwboot, gereed is om duwwerkzaamheden te verrichten en het vaartuig is voorzien van de voor de exploitatie benodigde scheepspapieren. Hieruit volgt dat het feit dat de duwbakken op 19 november 1994 nog niet gereed waren voor oplevering en afgifte van de benodigde certificaten betekende dat nog niet was voldaan aan artikel 2, derde aandachtstreepje, van Verordening (EG) nr.

2812/94 (de overdracht en ingebruikneming van het vaartuig dienden plaats te vinden binnen zes maanden na de inwerkingtreding van de verordening). Aan dit vereiste behoefde overigens ook pas te zijn voldaan op 9 juni 1995. De inhoud van de rapporten van de expertisebureaus doet dan ook geen afbreuk aan hetgeen hiervoor is overwogen omtrent de vraag of de bewuste duwbakken op 19 november 1994 nog konden worden aangemerkt als schepen in aanbouw. Het voorgaande betekent dat er, wat betreft de overgangsregeling, voor verzoeker geen probleem zou zijn geweest indien hij zelf de eigendom van de schepen had behouden en de duwbakken vóór 9 juni 1995 zelf in gebruik had genomen.

2. Ten aanzien van het feit dat de Minister verzoeker niet in staat heeft gesteld om te reageren op haar standpunt alvorens een beslissing te nemen

2.1. Verder acht verzoeker het niet juist dat de Minister hem niet in staat heeft gesteld om, alvorens de hiervoor onder 1.9. bedoelde

beslissing te nemen, te reageren op haar standpunt dat de duwbakken niet kunnen worden aangemerkt als schepen in aanbouw.

2.2. Het oordeel van de Minister in haar brief van 11 april 1997 dat de duwbakken op 19 november 1994 niet konden worden aangemerkt als schepen in aanbouw als bedoeld in Verordening (EG) 2812/94 is gebaseerd op de overwegingen dat de duwbakken op 17 juni 1994 allemaal al te water waren gelaten en dat nog slechts aan enkele duwbakken kleine werkzaamheden dienden te worden verricht. De Minister ontleende deze overwegingen aan de door de Germanischer Lloyd op 26 maart 1997 verstrekte gegevens: de verklaring van de Romanian Lloyd van 26 maart 1997 (zie **BEVINDINGEN** onder 1.8.). Deze gegevens stemden overeen met de gegevens die verzoeker in zijn brief van 30 januari 1995 aan de RVI had verstrekt, te weten dat de duwbakken in 1992, 1993 en 1994 te water waren gelaten en dat de duwbakken op 17 juni 1994 op ankers, kettingen en lieren na klaar waren. De gegevens waarop de Minister haar oordeel baseerde weken derhalve niet af van de gegevens die verzoeker zelf had verstrekt.

2.3. Geoordeeld moet dan ook worden dat de Minister niet onjuist heeft gehandeld door verzoeker niet in staat te stellen om te reageren op haar standpunt dat de duwbakken niet konden worden aangemerkt als schepen in aanbouw alvorens de hiervoor onder 1.9. bedoelde beslissing te nemen. De onderzochte gedraging is op dit punt eveneens behoorlijk.

3. Ten aanzien van de brief van de Minister van 7 februari 1997

3.1. Verzoeker klaagt er tevens over dat de Minister met haar brief van 7 februari 1997 ten onrechte de indruk heeft gewekt dat zij op 26 februari 1997 met hem van gedachten wilde wisselen over de hoogte van de schadevergoeding.

3.2. De Minister gaf in haar brief van 7 februari 1997 onder meer aan dat zij het onderzoek naar de vraag of verzoeker de door hem geleden schade had kunnen voorkomen dan wel beperken, wilde afronden met een gesprek met verzoeker. Dit gesprek vond plaats op 26 februari 1997.

3.3. Volgens verzoeker is tijdens het gesprek van 26 februari 1997 niet aan de orde gekomen of hij de door hem geleden schade had kunnen voorkomen dan wel beperken. Volgens het door de Minister verstrekte verslag van het gesprek is dit onderwerp wel aan de orde gekomen. Wat hier ook van zij, door in de brief van 7 februari 1997 aan te geven dat met verzoeker gesproken zou worden over de vraag of hij de door hem geleden schade had kunnen voorkomen dan wel beperken, wekte de Minister de indruk dat de eerste vraag die door de Minister

diende te worden beantwoord - te weten of verzoeker (indien de overeenkomsten met de Roemeense scheepswerf en X bv doorgang zouden hebben gevonden) aan de voorwaarden genoemd in de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94 zou hebben voldaan (zie hiervoor onder 1.2.) - al in positieve zin was beantwoord, zodat deze tijdens het gesprek van 26 februari 1997 niet meer aan de orde behoefde te komen. Zoals onder meer uit het door de Minister verstrekte verslag van het gesprek van 26 februari 1997 blijkt, was deze vraag ten tijde van dit gesprek echter nog niet beantwoord en werd zij door de RVI tijdens het gesprek van 26 februari 1997 wel aan de orde gesteld. Geoordeeld moet dan ook worden dat de Minister in haar brief van 7 februari 1997 een onjuiste voorstelling heeft gegeven van de bedoeling van het gesprek van 26 februari 1997. In zoverre is de onderzochte gedraging niet behoorlijk.

4. Ten aanzien van het niet ingaan op verzoekers diskwalificatie van de Romanian Lloyd

4.1. Bovendien acht verzoeker het niet juist dat de Minister in haar brief van 18 juni 1997 heeft laten weten dat zij niet wenst in te gaan op verzoekers diskwalificatie van de Romanian Lloyd.

4.2. Verzoeker wees er in zijn brief van 6 mei 1997 op dat de Romanian Lloyd niet door de Nederlandse Scheepvaart Inspectie (NSI) was erkend. Hij merkte op het om die reden zeer verwonderlijk te achten dat de Minister bij haar beslissing van 11 april 1997 gebruik had gemaakt van de verklaring van de Romanian Lloyd. De Minister gaf in haar reactie van 18 juni 1997 aan dat niet zij, maar het hoofdkantoor van de Germanischer Lloyd te Hamburg naar aanleiding van haar vragen over de duwbakken de Romanian Lloyd had geraadpleegd, en dat zij niet op verzoekers diskwalificatie van de Romanian Lloyd wenste in te gaan.

4.3. Het was inderdaad de Germanischer Lloyd en niet de Minister die de Romanian Lloyd inschakelde om de vragen van de Minister te beantwoorden. De Germanischer Lloyd gaf aan dat zij dit had gedaan omdat de Romanian Lloyd verantwoordelijk was voor de inspectie van de duwbakken. Uit de fax van de Romanian Lloyd van 26 maart 1997 bleek, zoals de Minister ook aangaf, dat de Romanian Lloyd lid is van de "Germanischer Lloyd Group". Bovendien, zo bleek uit deze fax, was de verklaring van de Romanian Lloyd van 26 maart 1997 opgesteld door dezelfde persoon als degene die de door de Germanischer Lloyd op 16 december 1994 afgegeven bezichtigingsrapporten had opgesteld.

4.4. Gezien het vorenstaande moet worden geoordeeld dat er voor de Minister geen

aanleiding was om te twijfelen aan de juistheid van de door de Romanian Lloyd verstrekte gegevens. Deze gegevens weken ook

niet af van de door verzoeker verstrekte gegevens (zie hiervoor onder 2.2.). De Minister heeft dan ook niet onjuist gehandeld door in haar brief van 18 juni 1997 aan te geven dat zij niet wenste in te gaan op verzoekers diskwalificatie van de Romanian Lloyd. De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

5. Ten aanzien van de opmerking van de Minister dat verzoeker tijdens het gesprek van 26 februari 1997 heeft geweigerd de nummers van de duwbakken bij de Germanischer Lloyd te verstrekken

5.1. Tenslotte klaagt verzoeker erover dat de Minister in de brief van 18 juni 1997 ten onrechte heeft aangegeven dat hij tijdens het gesprek van 26 februari 1997 heeft geweigerd de nummers van de duwbakken bij de Germanischer Lloyd te verstrekken.

5.2. De Minister gaf in haar brief van 18 juni 1997 aan dat verzoeker tijdens het gesprek van 26 februari 1997 had geweigerd om de nummers van de duwbakken bij de Germanischer Lloyd te verstrekken. Dit staat ook in het door de Minister overgelegde verslag van het gesprek van 26 februari 1997. Verzoeker gaf in zijn verzoekschrift daarentegen aan dat hij nooit had geweigerd om de GL-nummers te verstrekken en dat er ook nooit om was gevraagd. Verder wees hij erop dat hij bij zijn brief van 30 januari 1995 al een kopie van één van de GL-rapporten had gevoegd.

5.3. Verzoeker gaf in zijn brief van 13 maart 1997 (zie **BEVINDINGEN** onder 1.6.) aan dat hij de GL-nummers wel aan de RVI had willen verstrekken, maar dat hij ze tijdens het gesprek van 26 februari 1997 niet bij de hand had gehad. Bovendien, zo gaf hij aan, zou de RVI niet duidelijk om de GL-nummers hebben gevraagd. Zoals verzoeker in zijn fax van 26 februari 1997 aangaf, heeft de RVI tijdens het gesprek van 26 februari 1997 aan verzoeker laten weten dat de RVI bij de Germanischer Lloyd nog informatie wilde opvragen over de duwbakken (zie **BEVINDINGEN** onder 1.4.). Vaststaat dat de Germanischer Lloyd de gegevens met betrekking tot de duwbakken registreert onder een bepaald nummer. Aannemelijk is dan ook dat de RVI voor het opvragen van gegevens over de duwbakken de GL-registratienummers nodig had. Zoals verzoeker aangaf, had hij bij zijn brief van 30 januari 1995 een kopie van één van de GL-rapporten gevoegd. Dit betekende dat de RVI slechts beschikte over één GL-registratienummer en niet over alle tien de registratienummers. Gezien het vorenstaande is voldoende aannemelijk dat de RVI tijdens het gesprek van 26 februari 1997 aan verzoeker heeft verzocht om de GL-registratienummers te verstrekken.

5.4. Zoals de Minister aangaf, heeft de RVI zich na het gesprek van 26 februari 1997 gewend tot Y.bv (die de duwbakken uiteindelijk van

de scheepswerf had gekocht), met het verzoek om verstrekking van de GL-registratienummers van de duwbakken. Gelet daarop is aannemelijk dat verzoeker tijdens het gesprek van 26 februari 1997 heeft geweigerd om de GL-registratienummers

aan de RVI te verstrekken. Immers, indien verzoeker dit niet had geweigerd, dan had de RVI de nummers niet bij Y.bv behoeven op te vragen. De onderzochte gedraging is ook op dit punt behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat is niet gegrond, behoudens ten aanzien van de mededelingen in haar brief van 7 februari 1997 omtrent de inhoud van het gesprek van 26 februari 1997. De klacht is op dit onderdeel gegrond.

Bijlage Achtergrond

1. Ingevolge artikel 8, lid 1, sub a, van **de Verordening (EEG) nr.1101/89 van 27 april 1989** (PbEG L 116/25; de oud-voor-nieuw regeling) diende de eigenaar van een in de vaart te brengen vaartuig een daarmee gelijkwaardige tonnage te laten slopen of aan het sloopfonds een bijdrage te betalen die gelijk was aan de vastgestelde sloopuitkering voor een tonnage gelijk aan die van het nieuwe vaartuig (of een combinatie van beide). Artikel 8, lid 3, sub a:

"De in de leden 1 en 2 vermelde voorwaarden gelden niet voor vaartuigen waarvoor de eigenaar het bewijs levert dat:

- de bouw ervan reeds aan de gang was op het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening, - bij de reeds verrichte werkzaamheden ten minste 20% van de benodigde hoeveelheid staal of ten minste 50 ton verwerkt zijn, en - de overdracht en ingebruikneming plaatsvinden binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening."

2. Bij **Verordening (EG) nr. 2812/94 van 18 november 1994** (PbEGL298/22), bekendgemaakt op 19 november 1994 en in werking getreden op 9 december 1994, werd artikel 8 van Verordening (EEG) nr. 1101/89 (zie hiervoor onder 1.) gewijzigd. Deze wijziging hield onder meer in dat de eigenaar van een in de vaart te brengen vaartuig niet een daarmee gelijkwaardig tonnage (1:1), maar een tonnage gelijk aan anderhalf maal die van het nieuwe vaartuig (1:1½) diende te laten slopen of aan het sloopfonds een bijdrage te betalen die gelijk was aan de vastgestelde sloopuitkering voor een tonnage gelijk aan anderhalf maal die van het nieuwe vaartuig, in plaats van een tonnage gelijk aan die van het nieuwe vaartuig (of een combinatie van beide). Aan de preambule bij de verordening is onder meer het volgende ontleend:

"Overwegende dat bij wijze van overgangsregeling voor schepen in aanbouw waarvan de bouwvoororderingen een bepaald stadium voorbij zijn en die binnen zes maanden na de inwerkingtreding van bovenbedoelde aanpassing in de vaart worden gebracht, de verhouding 1:1 dient te blijven gelden" De overgangsregeling, opgenomen in artikel 2 van

de verordening, luidt als volgt:

"Voor vaartuigen waarvoor de eigenaar het bewijs levert dat:

- met de bouw ervan op het tijdstip van bekendmaking van deze verordening reeds is begonnen; - bij de op het tijdstip van bekendmaking van deze verordening reeds verrichte werkzaamheden ten minste 20% van de benodigde hoeveelheid staal of ten minste 50 ton verwerkt zijn, en - de overdracht en ingebruikneming binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening zullen geschieden, blijven op aanvraag, die bij de autoriteiten van het Fonds waaronder het schip ressorteert, wordt ingediend, de in artikel 8, lid 1, onder a), van Verordening (EEG) nr. 1101/89 vermelde voorwaarden gelden, zoals deze vóór de inwerkingtreding van de onderhavige verordening luiden."

3. Notitie betreffende de uniforme toepassing in de Lid-staten van Verordening Nr. 1101/89

"Artikel 8, lid 3, sub a Ingebruikneming van een vaartuig Een nieuw gebouwd vaartuig wordt geacht overgedragen en in gebruik te zijn genomen indien:

a. de juridische eigendom van het vaartuig berust bij de opdrachtgever en b. het vaartuig gereed is om lading te ontvangen - of, in het geval van een duwboot, gereed is om duwwerkzaamheden te verrichten -, hetgeen dient vastgesteld te worden door de bevoegde autoriteiten en c. het vaartuig voorzien is van de voor de exploitatie benodigde scheepspapieren."

4. Rapport 96/482 Op 3 oktober 1996 bracht de Nationale ombudsman rapport 96/482 uit naar aanleiding van een door verzoeker ingediende klacht. Verzoeker had op 17 juni 1994 met een scheepswerf in Roemenië een overeenkomst gesloten voor de koop van tien duwbakken. In de overeenkomst was als opschortende voorwaarde onder meer opgenomen dat verzoeker uiterlijk op 14 februari 1995 10% van de totale koopsom diende te hebben betaald. Indien verzoeker het betreffende bedrag op die datum niet zou hebben betaald dan zou de overeenkomst niet in werking treden. Op 14 februari 1995 stemde de scheepswerf in met een uitstel tot 24 februari 1995. Op 20 februari 1995 deelde de scheepswerf aan verzoeker mee dat de aanbetaling uiterlijk 28 februari 1995 moest zijn voldaan. Na die datum zou de scheepswerf de duwbakken aan een andere cliënt verkopen.

Op 17 februari 1995 sloot verzoeker met een vennootschap (X.bv) een overeenkomst voor de verkoop van de tien duwbakken. In de overeenkomst was als ontbindende voorwaarde opgenomen dat de duwbakken onder de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr.2812/94 (zie hiervoor onder 2.) dienden te vallen. Verzoeker diende vóór 10 maart 1995 aan X.bv mee te delen dat de duwbakken onder de 1:1 regeling zouden vallen. Zo niet, dan zou de overeenkomst terstond worden ontbonden. De eigenaar van een in de vaart te brengen vaartuig die nog in aanmerking wilde komen voor de 1:1 regeling via de hiervoor genoemde overgangsregeling diende ingevolge artikel 2 van de Regeling oud-voor-nieuw in Europese binnenvaart (regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 1 mei 1989, nr. GB-3/V921846, Stcrt. 86) van zijn voornemen daartoe terstond melding te maken bij de Rijksverkeersinspectie (RVI), met het verzoek om het

vaartuig nog onder de 1:1 regeling te laten vallen. Terstond na deze melding diende de RVI een aanmeldingsformulier aan belanghebbende te sturen. Verzoeker verzocht bij brief van 30 januari 1995 aan de RVI om de tien duwbakken te laten vallen onder de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94. Hij gaf in deze brief onder meer aan dat de duwbakken in de maanden maart, april en mei 1995 (volgens de overeenkomst uiterlijk 15 mei 1995) zouden worden geleverd. Verzoeker verwachtte dus vóór 9 juni 1995 eigenaar van de duwbakken te zijn. Verder gaf hij het volgende aan: "De tewaterlatingen vonden voor een gedeelte plaats in 1992 (4stuks), een gedeelte in 1993 (2 stuks) en de rest in 1994. Nadat de bakken klaar waren, op ankers, kettingen en lieren na, zijn deze in de nabijheid van de werf op de Donau gelegd omdat de afnemer ze niet kon betalen. (...) Voor de goede orde geef ik u een kopie van een technische rapportage van Germanischer Lloyd (GL) van 16 december 1994 (...). Daaruit blijkt, dat de bakken geheel klaar zijn, op enkel kleine zaken na, zoals luchtpijpjes, wat schilderwerk en de ankeruitrusting. Het staat u uiteraard geheel vrij GL te benaderen om meer informatie te krijgen over deze bakken." De RVI deelde bij brief van 22 februari 1995 aan verzoeker mee dat hij geen gebruik kon maken van de overgangsregeling aangezien hij op het tijdstip van bekendmaking van de verordening, 19 november 1994, geen eigenaar was van de duwbakken. Na een maand, bij brief van 23 maart 1995, deelde de RVI aan verzoeker mee dat hij, in tegenstelling tot hetgeen was vermeld in de

brief van 22 februari 1995, niet behoefde aan te tonen dat hij al op 19 november 1994 juridisch eigenaar van de duwbakken was. De RVI gaf aan dat, indien hij ervoor zorgde dat de duwbakken voor 9 juni 1995 (dit is zes maanden na de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 2812/94) zouden zijn overgedragen en in gebruik genomen en indien hij tevens zou voldoen aan de andere (twee) voorwaarden van artikel 2 van de verordening, hij wel gebruik zou kunnen maken van de overgangsregeling. Inmiddels, op 27 februari 1995, had X.bv echter al aan verzoeker laten weten dat zij had moeten vaststellen dat verzoekster niet in staat was om de duwbakken te leveren onder de overgangsregeling en dat daarmee de overeenkomst was ontbonden. De overeenkomst met de scheepswerf hield op 28 februari 1995 op te bestaan omdat verzoeker niet had voldaan aan zijn verplichting om uiterlijk 28 februari 1995 de aanbetaling van 10% van de totale koopsom te voldoen. Verzoeker diende vervolgens, bij brief van 3 mei 1995, een schadeclaim in bij de RVI. Hij wees erop dat de RVI hem met de brief van 22 februari 1995 verkeerd had geïnformeerd en dat als gevolg daarvan de door hem met de scheepswerf en X.bv gesloten overeenkomsten niet waren doorgegaan. Bij brieven van 31 mei en 21 juni 1995 wees de RVI elke aansprakelijkheid af. De Nationale ombudsman kwam tot het oordeel dat het standpunt van de RVI - het zonder meer afwijzen van elke aansprakelijkheid - in redelijkheid niet houdbaar was. Hij overwoog onder meer het volgende:

"1.3. (...) Bij schepen ontstaat eigendom in juridische zin indien de voor overdracht vereiste levering is geschied door een daartoe bestemde notariële akte en deze akte is ingeschreven in de daartoe bestemde openbare registers (...). Zoals hierboven (...) al is

aangegeven, dient een vaartuig om nog onder de 1:1 regeling te vallen, vóór 9 juni 1995 te zijn overgedragen en in gebruik genomen. Eén en ander, in samenhang gezien, betekent dat geen andere uitleg mogelijk is dan dat melding van het voornemen een vaartuig in de vaart te brengen kan plaatsvinden ook voordat belanghebbende al - ten volle - juridisch eigenaar van het vaartuig is. Het begrip "eigenaar" in artikel 2 van de Regeling oud-voor-nieuw in Europese binnenvaart moet dan ook worden verstaan als: de belanghebbende die - zo hij ten tijde van de melding niet al juridisch eigenaar is - verwacht dat hij dat uiterlijk 9 juni 1995 ten volle zal zijn, zodat hij op dat moment zal voldoen aan het derde aandachtsstreepje in de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94.

2.1. (...) De brief van verzoekster van 30 januari 1995 moet worden aangemerkt als een melding als bedoeld in artikel 2, lid 1, van de Regeling oud-voor-nieuw in Europese binnenvaart (...). Deze brief had dan ook als zodanig moeten worden behandeld. Dit betekent dat de RVI verzoekster terstond een aanmeldingsformulier als bedoeld in artikel 2, lid 2, van de Regeling oud-voor-nieuw in Europese binnenvaart had moeten toesturen. De RVI deelde mee dat dit niet was gebeurd omdat verzoekster op dat moment niet de eigenaar was van de duwbakken. Zoals echter hierboven (...) al is aangegeven, moet het begrip "eigenaar" in artikel 2 van de Regeling oud-voor-nieuw in Europese binnenvaart worden verstaan als: de belanghebbende die - zo hij ten tijde van de melding niet al juridisch eigenaar is - verwacht dat hij dat uiterlijk 9 juni 1995 wel zal zijn. (...)

2.2. De RVI deelde bij brief van 22 februari 1995 aan verzoekster mee dat verzoekster geen gebruik kon maken van de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94, aangezien zij op het tijdstip van bekendmaking van de verordening, 19 november 1994, geen eigenaar was van de duwbakken. Dit standpunt is, zoals ook de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft erkend, onjuist. De overdracht en ingebruikneming van de duwbakken diende uiterlijk op 9 juni 1995 te hebben plaatsgevonden. Dit betekent dat verzoekster uiterlijk op 9 juni 1995, dus niet al op 19 november 1994, eigenaar van de duwbakken diende te zijn. De RVI heeft in haar brief van 22 februari 1995 geen enkel voorbehoud gemaakt ten aanzien van de mededeling dat verzoekster geen gebruik kon maken van de overgangsregeling. De RVI heeft daardoor bij verzoekster de gerechtvaardigde verwachting gewekt dat haar melding van 30 januari 1995 was gestrand. (...)

2.3. Pas na een maand, bij brief van 23 maart 1995, herstelde de RVI de foute mededeling gedaan in de brief van 22 februari 1995. (...) De RVI voegde bij de brief van 23 maart 1995 overigens nog steeds geen aanmeldingsformulier.

2.4. Uit hetgeen hierboven (...) is aangegeven volgt dat de RVI tot drie keer toe niet correct heeft gehandeld. In de eerste plaats heeft zij, in strijd met het bepaalde in artikel 2, lid 2, van de Regeling oud-voor-nieuw in Europese binnenvaart, verzuimd om naar aanleiding van de melding van verzoekster van 30 januari 1995 een aanmeldingsformulier aan verzoekster te sturen. In de tweede plaats heeft de RVI in haar brief van 22 februari 1995 een onjuiste mededeling aan verzoekster gedaan, hetgeen in dit geval moet worden

aangemerkt als een ernstige onzorgvuldigheid. Bovendien heeft zij deze fout pas na een maand hersteld, en toen overigens wederom nagelaten verzoekster een aanmeldingsformulier toe te zenden.

3.2. Bij brief van 31 mei 1995 wees de RVI elke aansprakelijkheid af. Bij brief van 21 juni 1995 (...) handhaafde zij dit standpunt. De RVI is onder meer van mening dat zij geen fout heeft gemaakt met betrekking tot de melding van verzoekster van 30 januari 1995. Zoals hierboven onder 2.1. al is aangegeven, kan de RVI hierin echter niet worden gevolgd. Bovendien lijkt de RVI - ten onrechte - geen bijzonder gewicht toe te kennen aan de foutieve inhoud van de brief van 22 februari 1995. De RVI wees er voorts op dat verzoekster naar haar mening vrij voorbarig had gehandeld door al een overeenkomst met X.bv te sluiten terwijl er nog geen antwoord van de RVI was op haar brief van 30 januari 1995 en zij bovendien redenen had om te vermoeden dat het antwoord van de RVI niet gunstig zou zijn. Zoals hierboven onder 2.2. al is aangegeven, is het standpunt van de RVI in de brief van 22 februari 1995 onjuist. Het was dan ook niet meer dan terecht dat de RVI, bij brief van 23 maart 1995, de onjuiste mededeling heeft hersteld. Uit de brief van verzoekster van 30 januari 1995 blijkt dat zij van mening was dat de duwbakken, nu volgens haar aan de drie in artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94 genoemde voorwaarden (...) werd voldaan, onder de 1:1 regeling zouden vallen. Dit standpunt kon verzoekster - naar is komen vast te staan - in redelijkheid innemen. Verzoekster verstreekte in en bij haar brief van 30 januari 1995 informatie waarmee zij, naar zij aangaf, hoopte voldoende bewijs te hebben aangeleverd dat aan deze drie voorwaarden werd voldaan. Gezien het vorenstaande kan niet worden gesteld dat verzoekster geen goede redenen had om aan te nemen dat de duwbakken inderdaad onder de overgangsregeling zouden vallen. Bovendien was in de desbetreffende overeenkomst een ontbindende voorwaarde op dit punt opgenomen. Verzoekster heeft dan ook niet voorbarig gehandeld door op 17 februari 1995 de overeenkomst met X.bv te sluiten.

3.3. Gezien hetgeen hierboven onder 2.1. tot en met 3.2. is aangegeven, moet worden geoordeeld dat het standpunt van de RVI - het zonder meer afwijzen van elke aansprakelijkheid - in redelijkheid niet houdbaar is. Daarmee is de onderzochte gedraging niet behoorlijk. (...)

3.4. Opmerking verdient overigens dat de termijn die verzoekster ingevolge de overeenkomst van 17 februari 1995 had om een toezegging van de RVI te verkrijgen dat de duwbakken onder de 1:1 regeling zouden vallen wel erg krap was. Indien verzoekster niet vóór 10 maart 1995 aan X.bv kon mededelen dat de duwbakken onder de 1:1 regeling zouden vallen, zou de overeenkomst terstond

worden ontbonden. Door deze krappe termijn had verzoekster na de ontvangst van de brief van 22 februari 1995 vrijwel geen tijd om bij de RVI te protesteren tegen het standpunt dat de RVI in deze brief had ingenomen, alvorens X.bv over de definitieve afloop te berichten. Verder valt op dat verzoekster tweemaal uitstel heeft verzocht en gekregen van de Roemeense scheepswerf voor het doen van de aanbesteding die zij ingevolge de

overeenkomst van 17 juni 1994 aan de scheepswerf diende te verrichten. Het verrichten van de aanbetaling was voorwaarde voor het in werking treden van de overeenkomst. Doordat verzoekster de aanbetaling op 28 februari 1995, de laatste betalingstermijn, nog niet had verricht, hield de overeenkomst op die datum op te bestaan. (...) Bovengenoemde punten roepen de vraag op of verzoekster de door haar mogelijk geleden schade niet had kunnen voorkomen dan wel beperken. Een en ander is van belang in het kader van de onder 3.3. bedoelde heroverweging, maar kan niet leiden tot het op voorhand afwijzen van elke schadelijktigheid als zodanig." De Nationale ombudsman gaf de Minister van Verkeer en Waterstaat in overweging om - indien verzoekster aan de voorwaarden genoemd in de overgangsregeling van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2812/94 zou hebben voldaan - het besluit tot afwijzing van verzoeksters schadeclaim in heroverweging te nemen met inachtneming van hetgeen in het rapport was overwogen.