

Vergaderjaar 2023–2024

36 331

Uitvoering van het op 3 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996 (Trb. 1997, 302 en Trb. 2002, 222), zoals gewijzigd door het op 30 april 2010 te Londen tot stand gekomen Protocol van 2010 bij het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996 (Trb. 2010, 316) (Uitvoeringswet HNS-verdrag)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 28 september 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 10 mei jl. verslag uitgebracht van haar bevindingen ten aanzien van het wetsvoorstel tot Uitvoering van het op 3 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996 (Trb. 1997, 302 en Trb. 2002, 222), zoals gewijzigd door het op 30 april 2010 te Londen tot stand gekomen Protocol van 2010 bij het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996 (Trb. 2010, 316) (Uitvoeringswet HNS-verdrag). De commissie heeft hierbij opgemerkt dat zij de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid acht, onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in het verslag afdoende beantwoordt.

De leden van de fracties van de PVV, het CDA en GroenLinks hebben vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over dit wetsvoorstel. Ik heb hiervan met interesse kennisgenomen. In deze nota zal ik, mede namens de Minister voor Rechtsbescherming, op deze vragen en opmerkingen ingaan. Daarbij wordt de volgorde van het verslag aangehouden.

Hoofdpijnen van het verdrag

De leden van de PVV-fractie vragen de regering naar de gevolgen indien België en/of Duitsland het verdrag niet of niet gelijktijdig aanvaardt

Nederland heeft met België en Duitsland afgesproken om het verdrag gelijktijdig (op dezelfde datum) te aanvaarden. Deze afspraak is erop

gericht om nadelige gevolgen voor de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven te voorkomen. Daarvan zou bijvoorbeeld sprake kunnen zijn als Nederlandse bedrijven die HNS-stoffen in bulk ontvangen moeten bijdragen aan het HNS-Fonds en bedrijven in onze buurlanden (nog) niet. Andersom geldt dit natuurlijk ook. België en Duitsland hebben daarom eveneens belang bij het waarborgen van het gelijke speelveld tussen de drie landen. Dit maakt dat het in de lijn der verwachting ligt dat België en Duitsland gelijktijdig aanvaarden. De drie landen voeren hierover ook regelmatig overleg. Hieruit zijn geen signalen gebleken dat België en/of Duitsland zich niet aan de afspraak zouden houden. Integendeel: in België en Duitsland zijn de wetgevingsstukken voor de aanvaarding van het verdrag ook al ingediend bij het parlement. Daarmee liggen de nationale wetgevingsprocedures op koers voor een gelijktijdige aanvaarding.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar hoe de invoering van het verdrag in andere landen zal verlopen, met name in België en Duitsland. Gelijktijdige aanvaarding betekent niet automatisch eensluidende invoering van het verdrag. Ook zijn de leden benieuwd naar de effecten van de invoering in andere landen voor Nederland. Tevens horen deze leden graag hoe de voortgang van de invoering in andere landen zal worden gemonitord.

Tussen Nederland, België en Duitsland vindt regelmatig overleg plaats over de uitvoering van het verdrag. Daarbij geldt dat de verdragstekst leidend is. Voor zover het verdrag keuzemogelijkheden biedt op nationaal niveau, geldt dat deze keuzes zijn afgestemd met België en Duitsland. Een voorbeeld hiervan is de afspraak om het verdrag ook van toepassing te laten zijn op kleine schepen die verpakte HNS-stoffen vervoeren. Dergelijke afspraken bevorderen de eensluidende uitvoering van het verdrag. Dit waarborgt het gelijke speelveld tussen de landen. Om dezelfde redenen worden ook de meer praktische uitvoeringsaspecten zoveel mogelijk onderling afgestemd. Een voorbeeld hiervan is het overleg over de uitvoering van de rapportageverplichtingen op grond van het verdrag.

Naast België en Duitsland, verwacht ook Frankrijk het verdrag spoedig te kunnen aanvaarden. Verschillende andere EU-lidstaten, zoals Zweden en Finland, hebben recent te kennen gegeven hun wetgeving al vastgesteld te hebben, maar met de daadwerkelijke toetreding tot het verdrag te wachten op Nederland, België en Duitsland. Als reden hiervoor noemen zij het behoud van het gelijke speelveld in (Noordwest-) Europa. De invoering van het verdrag in andere (EU-)landen is gunstig voor Nederland. Bij een incident met HNS-stoffen kan het schadebedrag dat uit het HNS-Fonds moet worden vergoed over meer ontvangende bedrijven worden «uitgesmeerd». Zo zal de (financiële) bijdrage aan het HNS-Fonds door Nederlandse bedrijven lager kunnen uitvallen en dit draagt bij aan het waarborgen van de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven.

De voortgang van de invoering van het HNS-verdrag in andere landen wordt gemonitord door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Dit betekent dat de voortgang regelmatig aan de orde wordt gesteld tijdens de verschillende internationale overleggen in IMO-verband. Hieronder vallen tevens de tweejaarlijkse overleggen van het International Oil Pollution Compensation Funds (het IOPC-Fonds), dat onder auspiciën van de IMO tot stand is gekomen, en reeds vele jaren in werking is. Uit het IOPC-Fonds, dat vergelijkbaar is met het op te richten HNS-Fonds, worden vergoedingen gedaan voor schade ontstaan door olieverontreiniging ten gevolge van ongevallen met olietankschepen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering om binnenkort aan de Kamer te rapporteren welke andere internationale verdragen reeds lang op ratificatie wachten en wat hiervan de achtergrond is.

Of voor een verdrag dat is ondertekend de goedkeuringsprocedure zal worden ingezet en, in het geval het verdrag reeds parlementair is goedgekeurd, het verdrag daadwerkelijk zal worden aanvaard door het neerleggen van een daartoe strekkende akte, is van meerdere factoren afhankelijk. Daarbij kan het gaan om het behouden van het gelijke speelveld en een raadsbesluit waarbij EU-lidstaten worden opgeroepen tot aanvaarding van het verdrag over te gaan, zoals in het geval van het HNS-verdrag. Jaarlijks verstrekt de regering aan het parlement een overzicht van tot stand gekomen verdragen, waarbij partij worden van het Koninkrijk tot de reële mogelijkheden behoort, maar die nog niet ter goedkeuring zijn ingediend. Daarbij wordt ook een overzicht verstrekt van de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van de parlementaire goedkeuring, informatie gegeven over de wenselijkheid van het al dan niet partij worden bij verdragen en de factoren die daarbij van belang zijn (Kamerstukken II 2022–23, 36 200 V, nr. 82). Dit gebeurt in het kader van het door parlement en regering gewenste streven naar een vlottere voorbereiding van de goedkeuring van verdragen. Daarnaast zijn er verdragen die reeds parlementair zijn goedgekeurd, maar waarbij de akte van bekrachtiging (nog) niet wordt neergelegd. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen als er geen andere EU-lidstaten of handelspartners zijn die plannen hebben om een verdrag te bekrachtigen.

(Financiële) gevolgen en administratieve lasten

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom een verzekeringscertificaat driehonderd euro kost terwijl dit, in het geval er een verzekering wordt afgesloten bij een bij de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) bekende en solvabele verzekeringsmaatschappij, slechts een administratieve handeling betreft.

Een scheepseigenaar dient op grond van het verdrag en het wetsvoorstel te beschikken over een verzekeringscertificaat dat jaarlijks dient te worden vernieuwd. Hiermee kan hij aantonen dat hij beschikt over een verzekering die voldoet aan de eisen van het verdrag. Het certificaat wordt op verzoek van de scheepseigenaar afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT). Naast dat de ILT controleert of er sprake is van een solvabele verzekeringsmaatschappij, beoordeelt het ook of de verzekering voldoet aan de eisen van het verdrag. Bijvoorbeeld of het verzekerde bedrag overeenstemt met de toepasselijke aansprakelijkheidslimiet. Het tarief voor het verkrijgen van het certificaat zal circa € 300 per jaar bedragen. Deze verwachting is gebaseerd op de kosten van verzekeringscertificaten die nu al worden afgegeven door de ILT ter uitvoering van eerdere maritieme aansprakelijkheidsverdragen. Deze tarieven worden jaarlijks vastgesteld in de Regeling tarieven transportsectoren.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering wat het effect is van de bijdrageplicht aan het HNS-fonds op de hoogte van de prijs van brandstof.

De bijdrageplicht aan het HNS-Fonds zal naar verwachting geen effect hebben op de prijs van brandstof.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de drempelwaarden zich verhouden tot de financiële en incidentele risico's? Het ligt voor de hand dat grotere hoeveelheden tot grotere statistische risico's leiden, maar ook dat incidentele transporten tot relatief grote individuele risico's op

ongelukken leiden, juist door het gebrek aan routine. Is hier rekening mee gehouden?

De bijdrageplicht aan het HNS-Fonds geldt als de hoeveelheid ontvangen HNS-stoffen in bulk de drempelwaarden in het verdrag overstijgen. Bij het vaststellen van deze drempelwaarden is rekening gehouden met de aard van de HNS-stoffen. Het verdrag kent daarom een bijdrageplicht voor vier categorieën HNS-stoffen in bulk: olie (olierekening), vloeibaar aardgas (LNG-rekening), vloeibaar petroleumgas (LPG-rekening) en overige HNS-stoffen (algemene rekening). De drempelwaarde voor olie bedraagt 150.000 ton per kalenderjaar. Voor LPG en overige HNS-stoffen bedraagt deze 20.000 ton per kalenderjaar. Voor LNG geldt geen drempelwaarde. De drempelwaarde voor olie is hoger vastgesteld, omdat dit in grotere hoeveelheden over zee wordt vervoerd. Het is niet bekend of bij het bepalen van de hoogte van drempelwaarden ook specifiek rekening is gehouden met incidentele risico's.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers