

Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES ter uitvoering van het op 23 maart 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Trb. 2005, 329)

Nota naar aanleiding van het verslag

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 december jl. verslag uitgebracht over haar bevindingen ten aanzien van het wetsvoorstel tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES ter uitvoering van het op 23 maart 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Trb. 2005, 329). De commissie heeft hierbij opgemerkt dat zij de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid acht, als de regering de vragen en opmerkingen in het verslag afdoende beantwoordt. Deze vragen zal ik, mede namens de Minister voor Rechtsbescherming, hierna beantwoorden.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie en de leden van de Groenlinks-fractie vragen waarom toetreding en de benodigde aanpassing van de wetgeving voor wat betreft de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius en Saba (BES) niet eerder, bijvoorbeeld gelijktijdig met Europees Nederland, heeft plaatsgevonden.

Europees Nederland is op 23 maart 2010 toegetreden tot het op 23 maart 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Trb. 2005, 329) (hierna: het verdrag). Op dat moment maakten de eilanden Bonaire, Sint-Eustatius en Saba nog onderdeel uit van de Nederlandse Antillen. Per 10 oktober 2010 zijn deze eilanden openbare lichamen geworden van het Koninkrijk der Nederlanden. Door de staatkundige hervormingen en de afgesproken legislatieve rust erna is de wetgeving nog niet eerder aangepast.

De leden van de VVD-fractie en de leden van de Groenlinks-fractie vragen welke verplichtingen op grond van het verdrag (die gericht zijn op vlaggenstaten), naast de verplichting van de geregistreerde eigenaar van een schip van meer dan 1000 GT tot het in stand houden van een verzekering of andere financiële zekerheid ter dekking van de kosten wegens aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging, nog meer niet van toepassing zijn op de BES-eilanden en wat dit voor gevolgen heeft voor de uitvoering van het verdrag.

Het verdrag kent geen andere verplichtingen gericht op vlaggenstaten dan het toezien op de verplichting tot het aanhouden van een verzekering voor zover het schepen van meer dan 1000 GT betreft. Door de ratificatie zal het ook mogelijk worden om buitenlandse schepen van meer dan 1000 GT die de BES-eilanden aandoen in het kader van havenstaatcontrole te controleren op de aanwezigheid van deze verplichte verzekering.

Gevolgen

De leden van de CDA-fractie en de leden van de GroenLinks-fractie vragen of er als gevolg van de toetreding van de BES-eilanden gevolgen voor Europees Nederland te verwachten zijn. Ook vragen de leden van de Groenlinks-fractie of uitbreider kan toegelicht waarom het wetsvoorstel geen invloed heeft op de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven of het level playing field tussen reders.

Het verdrag regelt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade veroorzaakt door bunkerolie, de verplichte verzekering hiervoor en de mogelijkheid om een directe actie in te stellen tegen de verzekeraar. Het verdrag is voor Europees Nederland al in 2010 geratificeerd. De ratificatie voor de BES-eilanden heeft hierdoor geen gevolgen voor Europees Nederland. De ratificatie voor de BES-eilanden brengt daarnaast ook geen veranderingen aan in de rechten en verplichtingen van Nederlandse reders (omdat het verdrag voor hen al geldt). Hierdoor zijn er geen gevolgen voor de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven of het *level playing field* tussen reders.

Uitvoering/toezicht en handhaving

De leden van de CDA-fractie constateren dat het belangrijkste verschil met de implementatie op de BES-eilanden ten opzichte van Europees Nederland, inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, het ontbreken van de verplichtingen op grond van het verdrag die gericht zijn op vlaggenstaten betreft. Wat betekent dit voor de uitvoering van het verdrag? En kan de regering toelichten hoe het dan zit met de andere verplichtingen op grond van het verdrag die gericht zijn op vlaggenstaten en die daardoor niet op de BES-eilanden kunnen worden opgelegd?

De enige verplichting in het verdrag die gericht is op vlaggenstaten is het toezien op de verplichting tot het aanhouden van een verzekering voor zover het schepen van meer dan 1000 GT betreft. Dit toezicht wordt thans al uitgevoerd

door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) van Europees Nederland. Voor de BES-eilanden is het opleggen van deze verplichting aan de BES-eilanden niet mogelijk. De BES-eilanden kennen geen eigen scheepsregister voor (grote) zeeschepen, maar vallen onder het Nederlandse register. De andere verplichting in het verdrag ziet niet op de vlaggenstaatcontrole, maar op de havenstaatcontrole. De ILT op de BES-eilanden krijgt door de ratificatie de mogelijkheid om buitenlandse schepen van meer dan 1000 GT die de BES-eilanden aandoen te controleren op de aanwezigheid van de verplichte verzekering.

Advies en consultatie

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering of bekend is of de openbare lichamen van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba achter dit wetsvoorstel staan.

Het voorstel is meerdere keren geagendeerd tijdens het Maritiem Overleg Platform. In dit overlegplatform worden maritieme zaken met Bonaire, Sint-Eustatius en Saba en de Caribische landen afgestemd. Bonaire, Sint-Eustatius en Saba hebben in het Maritiem Overleg Platform instemmend gereageerd op het voorstel en zijn daarnaast ook steeds op de hoogte gehouden van de voortgang van de wetgevingsprocedure.

Gelijktijdige inwerkingtreding uitvoeringswetgeving en nederlegging verklaring tot uitbreiding tot Caribisch Nederland

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of een termijn genoemd kan worden waarop het verdrag in werking zal treden.

Het verdrag zal voor de BES-eilanden in werking treden als de verklaring tot uitbreiding van de gelding van het verdrag bij de depositaris van het verdrag, de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te Londen, is gedeponeerd. Op dat moment zal, bij Koninklijk Besluit, ook de wetgeving in werking moeten treden. Hiervoor dient de wetgeving eerst door beide Kamers te zijn aanvaard en vervolgens te zijn gepubliceerd in het Staatsblad. Daarna zal de datum van inwerkingtreding afgestemd worden met de Nederlandse ambassadeur in Londen die zorg zal dragen voor de neerlegging, waarbij tevens dient te worden voldaan aan het stelsel van vaste verandermomenten en de invoeringstermijnen (Kamerstukken II 2008/09, 29 515, nr. 270 en 2009/10, 29 515, nr. 309). Het streven is om het verdrag 1 januari 2022 in werking te laten treden.

35618

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga