

Vergaderjaar 2022–2023

36 323 (R2182)

Goedkeuring 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) en 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)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 10 mei 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

blz.

1. Inleiding/achtergronden	1
2. Hoofdpijnen van het verdrag	2
Overig	2

1. Inleiding/achtergronden

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Goedkeuringswet voor het HNS-Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (hierna: Goedkeuringswet) en de Uitvoeringswet voor het HNS-Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (hierna: Uitvoeringswet) (HNS: «hazardous and noxious substances» oftewel gevaarlijke stoffen). Zij hebben hierbij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Goedkeuringswet. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Goedkeuringswet en hebben nog enkele vragen.

2. Hoofdpijnen van het verdrag

2.2. Inhoud en structuur van het verdrag

De leden van de D66-fractie lezen dat ontvangers van HNS-stoffen een verplichte bijdrage leveren aan het HNS-fonds wanneer zij meer ontvangen dan de vastgestelde drempelwaarde. Deze leden vragen zich af op welke wijze er beoordeeld wordt hoe hoog de bijdrage moet zijn. Wordt er alleen gekeken naar het volume van de HNS-stoffen of wordt ook de schadelijkheid gewogen bij deze verplichte afdracht? Zijn hier bijvoorbeeld categorieën aan de orde? Deze leden zijn verder benieuwd naar waarom ontvangers van verpakte HNS-stoffen geen bijdrage hoeven te leveren aan het HNS-Fonds, terwijl er wel schade mogelijk is die gedekt wordt uit datzelfde fonds. Zij vragen zich af welke afweging hieraan vooraf is gegaan.

De leden van de CDA-fractie zijn ervan op de hoogte dat de invoering van dit type verdragen vaak lang duurt. Ook hebben deze leden oog voor het feit dat Nederland een grote ontvanger is van HNS-stoffen en niet eerder tot aanvaarding is overgegaan, omdat buurlanden met concurrerende havens het verdrag nog niet hebben aanvaard. Desondanks kijken deze leden wel op van de uitzonderlijk lange looptijd die hier speelt. De scheepsramp van 1967 was de belangrijkste aanleiding voor het HNS-Verdrag. Dit verdrag is in 1996 gesloten en in 2010 aanzienlijk gewijzigd. Zou de regering willen toelichten welke mogelijkheden zij ziet tot versnelling van het proces van verdragen en de invoering van dergelijke verdragen? Zou de regering willen toelichten hoe zij zich hiervoor gaat inspannen? Ziet de regering juridische aanknopingspunten om hier met andere landen het gesprek over aan te gaan?

Overig

De leden van de VVD-fractie lezen dat recentelijk is gebleken dat ook de buurlanden België en Duitsland voornemens zijn om het HNS-Verdrag binnen afzienbare termijn te aanvaarden. Deze leden willen weten waaruit dit blijkt. Ook willen deze leden weten wanneer deze landen onderdeel van het verdrag worden en welke garantie hierover is gegeven.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid op grond van het verdrag kan beperken tot een maximale limiet. Deze leden willen weten hoe hoog deze limiet is. Ook willen deze leden weten hoe alle economische schade wordt verhaald op de scheepseigenaar.

De leden van de VVD-fractie lezen dat slachtoffers een aanvullende vergoeding kunnen krijgen uit het HNS-Fonds. Deze leden willen weten hoe slachtoffers aanspraak kunnen maken op dit fonds en hoe moet worden aangetoond dat ze daadwerkelijk slachtoffer zijn. Deze leden lezen dat onder slachtoffers bij een scheepsramp ook de scheepvaart, bevolking, het overige bedrijfsleven en het milieu wordt verstaan. Deze leden willen weten op welke wijze dit wordt afgebakend voor het aanspraak kunnen maken op dit fonds.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een bijdrage aan het fonds wordt gedaan door het bedrijfsleven. Deze leden willen weten hoe hoog deze bijdrage is.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een «no more favourable treatment»-clausule in het HNS-Verdrag is opgenomen. Deze leden willen weten hoe wordt gehandhaafd dat scheepseigenaren van landen die geen lid zijn van het HNS-Verdrag ook daadwerkelijk een verzekering hebben, en hoe oneerlijke concurrentie van landen die geen lid zijn van het HNS-Verdrag wordt voorkomen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) in de consultatie erop wijst dat na inwerking-treding van het verdrag rekening moet worden gehouden met de doorlooptijd voor het afsluiten van de vereiste verzekering. Deze leden willen weten hoe hiermee rekening wordt gehouden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de KVNR in de consultatie er ook op wijst dat rekening moet worden gehouden met een mogelijk gebrek in een aanvraag en het intrekken van een certificaat dat gevolgen kan hebben voor het vervoeren en lossen van goederen waarop het HNS-Verdrag van toepassing. Deze leden willen weten hoe hiermee rekening wordt gehouden.

De voorzitter van de vaste commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp