

Wijziging van de Wet maritiem beheer BES en van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES in verband met de implementatie van het Verdrag van Nairobi inzake wrakopruiming

Nota naar aanleiding van het verslag

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 11 mei jl. verslag uitgebracht over haar bevindingen ten aanzien van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet maritiem beheer BES en van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES in verband met de implementatie van het Verdrag van Nairobi inzake wrakopruiming. 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 voldoende zal beantwoorden. De leden van de fractie van de VVD hebben vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over dit wetsvoorstel. Ik dank hen voor hun bijdrage en ga graag in op hun vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie vragen om een bevestiging dat dit voorstel er geenszins toe zal leiden dat Nederlandse schepen onder een andere vlag dan de Nederlandse gaan varen.

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de Nederlandse vlag. De wetgeving vanwege het Verdrag van Nairobi met betrekking tot schepen in het Nederlandse scheepsregister is onderdeel van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO) die op 1 januari 2016 in werking is getreden. Het voorstel brengt daar geen verandering in. Er zijn overigens geen signalen dat de komst van de WBMO in de praktijk heeft geleid tot het omvlaggen van Nederlandse schepen. Het voorstel brengt met zich mee dat buitenlandse schepen die een van de BES-eilanden aan willen doen verzekerd moeten zijn voor wrakopruiming conform het Verdrag van Nairobi. Verder wordt een wettelijke grondslag geboden voor het doen van havenstaatcontrole op deze buitenlandse schepen ten einde te controleren of voldaan wordt aan de verzekeringsplicht. In Europees Nederland vloeit dit voort uit de WBMO.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven of de capaciteit van toezicht- en handhaving op de BES-eilanden voldoende is.

De capaciteit voor toezicht en handhaving op de BES-eilanden is voldoende. Het toezicht door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op de aanwezigheid van het voorgeschreven verzekeringsbewijs wordt meegenomen in de reguliere inspecties in het kader van havenstaatcontrole op grond van de Wet havenstaatcontrole en brengt vrijwel geen extra benodigde capaciteit met zich mee.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts of de regering nader kan toelichten op welke wijze de meldingsplicht bij maritieme ongevallen, een opruimplicht voor het wrak en losgelaten lading en een verzekeringsplicht voor de opruimkosten van een wrak voor scheepseigenaren zullen worden gehandhaafd. De leden van de VVD-fractie willen weten of de wettelijke instrumenten voldoende zijn en op welke wijze het in het wetsvoorstel opgenomen toegangsverbod voor onverzekerde schepen wordt gehandhaafd.

Wat betreft de vragen over de verzekering voor wrakopruiming, de verhaalbaarheid van de opruimkosten en andere vormen van verhaalbaarheid op en door anderen kan het volgende worden opgemerkt.

De plicht tot het melden van een maritiem ongeval en de wrakopruimingsplicht zijn in Caribisch Nederland niet anders dan in Europees Nederland. De melding van een maritiem ongeval is een verplichting van de gezagvoerder of de eigenaar van het schip. Primair dient de eigenaar te zorgen voor opruimen en bergen. Indien deze dat nalaat en berging is noodzakelijk, dan zal Rijkswaterstaat namens de minister van IenM de berging organiseren. De kosten worden zoveel als mogelijk verhaald op de eigenaar en/of de verzekeraar. De procedure wordt gevoerd door juristen van Rijkswaterstaat, indien nodig met ondersteuning van de landsadvocaat. Daar is in het Caraïbisch gebied reeds ervaring mee opgedaan.

Een belangrijk voordeel van de verplichte verzekering voor wrakopruimingskosten vanwege het Verdrag van Nairobi is dat de verzekeraar naast de scheepseigenaar direct kan worden aangesproken voor de kosten van een wrakopruiming. Dit biedt ook soelaas in het geval de scheepseigenaar is overleden of niet traceerbaar is. Indien een scheepseigenaar niet traceerbaar is of niet verzekerd blijkt te zijn zullen de eventuele wrakopruimingskosten voor rekening van de Nederlandse overheid komen. Inmiddels zijn veel landen tot het verdrag toegetreden en beschikken veel schepen van niet-verdragspartijen ook over een wrakopruimingsverzekering. Helaas kan niet geheel worden uitgesloten dat er schepen zijn die niet verzekerd zijn voor wrakopruimingskosten. In dit kader moet worden opgemerkt dat de hoogte van de verplichte verzekering is gelimiteerd tot een bedrag dat is gebaseerd op het Londens Limitatieverdrag¹ waar Nederland partij bij is. In geval van een complexe wrakopruiming bestaat daardoor de kans dat de opruimkosten niet (volledig) door de wrakopruimingsverzekering worden gedekt.

Naar aanleiding van de opruiming van de op 5 december 2012 na een aanvaring gezonken autocarrier Baltic Ace nabij de aanloop van de haven van Rotterdam heeft u mij gevraagd of er betere verhaalsmogelijkheden kunnen worden

¹ Het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1997, 300) en het op 2 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23).

gerealiseerd.² Op dit moment werk ik samen met mijn collega van Veiligheid en Justitie aan een wetvoorstel dat strekt tot de invoering van volledige aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de kosten van wrakopruiming van een zeeschip dat gezonken is in de Nederlandse wateren. Dit voorstel vergroot de kans op kostenverhaal boven de op grond van het Verdrag van Nairobi en het Londens Limitatieverdrag vastgestelde bedragen. Hierbij moet wel benadrukt worden dat daarover vooraf geen garantie kan worden gegeven; de verhaalbaarheid van wrakopruimingskosten is immers afhankelijk van de specifieke omstandigheden van elk afzonderlijk geval. Ik verwacht het wetvoorstel dit najaar aan u te kunnen zenden.

Al met al worden de wettelijke kaders, inclusief genoemd wetsvoorstel, voldoende geacht.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

² Kamerstukken II 2015–2016, 31 409, nr. 92, pag. 4. en nr. 111, pag. 2.