



Aan

Minister

nota

Nota naar aanleiding van het verslag inzake het  
wetsvoorstel uitvoering HNS-verdrag

**TER BESLISSING**

**Datum**

18 september 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/262291

**Opgesteld door**

Hoofddirectie Bestuurlijke &  
Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling LUV & SCH

**Beslistermijn**

22 september 2023

**Bijlage(n)**

5

**Aanleiding**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 10 mei jl. verslag uitgebracht over haar bevindingen ten aanzien van de voorgestelde goedkeuring en het bijbehorende voorstel voor een uitvoeringswet 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).

Bijgaand ontvangt u twee nota's naar aanleiding van het verslag, waarin antwoord wordt gegeven op de TK vragen die zijn gesteld door de leden van de fracties van de VVD, D66, het CDA, de PVV en GroenLinks.

Uw ambtsgenoten voor Rechtsbescherming en van Buitenlandse Zaken zijn akkoord.

**Geadviseerd besluit**

Indien u zich kunt vinden in de stukken verzoek ik u de bijgaande aanbiedingsbrief met de beide nota's te ondertekenen. De aanbiedingsbrief zal mede namens uw ambtsgenoten voor Rechtsbescherming en van Buitenlandse Zaken worden verstuurd.

**Kernpunten**

Ten aanzien van de goedkeuringswet zijn vragen gesteld over (de hoogte van) de verplichte bijdrage die ontvangers van HNS-stoffen moeten betalen en waarom ontvangers van verpakte HNS-stoffen niet hoeven bij te dragen aan het HNS-Fonds. Verder zijn vragen gesteld over de lange doorlooptijd van de aanvaarding van verdragen zoals het HNS-verdrag, de inspanningen van de regering om aanvaarding van dergelijke verdragen te versnellen en de mogelijkheden om ook met andere landen hierover in gesprek te gaan. Een vraag hierbij was ook waaruit blijkt dat België en Duitsland het HNS-verdrag zullen aanvaarden. Daarnaast zijn vragen gesteld over de hoogte van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en hoe slachtoffers aanspraak kunnen maken op schadevergoeding. Ook zijn enkele vragen gesteld over de werking van het verdrag in de praktijk, zoals de 'no-more favourable treatment' clause. Een laatste vraag betrof de zorg van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) over de afhandelingen van

verzoeken om een verzekeringscertificaat te verkrijgen waartoe het verdrag verplicht.

Elk van de vragen is in de nota naar aanleiding van het verslag beantwoord en waar nodig is afgestemd met relevante partijen. Op basis van de zorgen van de KVNR is overlegd met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) die zorg zal dragen voor de afgifte van deze certificaten en de doorlooptijd van de aanvragen. De ILT zal extra aandacht besteden aan de doorlooptijd van de aanvraag en heeft aangegeven geen problemen te verwachten met de tijdige uitgifte van HNS-certificaten zodra het verdrag in werking treedt.

Ten aanzien van de uitvoeringswet betref het vragen over de gevolgen indien België en/of Duitsland het verdrag niet of niet gelijktijdig aanvaarden, de afstemming met België en Duitsland, de voortgang van de invoering in andere landen en de effecten daarvan voor Nederland. Verder is gevraagd om te rapporteren welke andere internationale verdragen lang op ratificatie wachten. Daarnaast zijn vragen gesteld over de hoogte van de kosten voor het verzekeringscertificaat en hoe de drempelwaarden voor de verplichte bijdragen aan het HNS-Fonds zich verhouden tot de financiële en incidentele risico's vanwege mogelijke ongevallen. Elk van de vragen is in de nota naar aanleiding van het verslag beantwoord. Ten aanzien van de kosten van een verzekeringscertificaat (€ 300 per jaar) is aangegeven dat deze zijn gebaseerd op de kosten van verzekeringscertificaten die nu al worden afgegeven door de ILT ter uitvoering van andere maritieme aansprakelijkheidsverdragen.

### **Krachtenveld**

Europees Nederland is een grote ontvanger van HNS-stoffen. Aanvaarding van het verdrag is nu pas aan de orde, omdat het voor een gelijk speelveld op het terrein van gevaarlijke en schadelijke stoffen van belang is dat het verdrag ook voor de ons omringende landen geldt. Om deze reden zal het Koninkrijk der Nederlanden het verdrag ten aanzien van Europees Nederland gelijktijdig aanvaarden met België en Duitsland. De verwachting is dat met toetreding van Nederland en de gezamenlijke buurlanden, Frankrijk, Zweden en Finland spoedig zullen volgen. Denemarken is al toegetreden. De Raad van de Europese Unie heeft de lidstaten in 2017 opgeroepen partij te worden bij het verdrag.

Tussen 26 april en 21 juni 2022 heeft een internetconsultatie plaatsgevonden. Er zijn reacties ontvangen van de KVNR, de branchevereniging van tankopslagbedrijven (VOTOB), de branchevereniging van de chemische industrie (VNCI) en de Ketenorganisatie voor oliën en vetten (MVO). Zij benadrukken voornamelijk het aanbrengen van uniformiteit bij het implementeren van dit verdrag. Dit zal zoveel mogelijk worden bewerkstelligd door samen op te trekken met België en Duitsland en af te stemmen met andere nabijgelegen lidstaten en binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

### **Toelichting**

#### *Politieke context*

Het HNS-verdrag wordt gezien als het sluitstuk van een reeks internationale verdragen waarmee aansprakelijkheden in geval van scheepsrampen worden gereguleerd.

Het verdrag bestaat uit drie onderdelen:

#### **Datum**

18 september 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/262291

#### **Opgesteld door**

Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken

HBJZ

Afdeling LUV & SCH

#### **Aan**

Minister

#### **Bijlage(n)**

5

- Een verhoging van het maximale bedrag dat per geval als schade wordt uitgekeerd;
- Een verzekeringplicht rustend op de scheepseigenaar die HNS-stoffen vervoert ter hoogte van dat bedrag. Slachtoffers hebben op grond van het verdrag een directe actie tegen de verzekeraar;
- De instelling van een fonds waarop slachtoffers een beroep kunnen doen indien hun schade niet volledig wordt vergoed door de (verzekeraar van de) scheepseigenaar omdat de schade hoger is dan het maximum verzekerde bedrag. Dit fonds wordt gevuld door ontvangers van HNS-stoffen in bulk.

De toetredingswetgeving bestaat uit een goedkeuringswet en een uitvoeringswet. De goedkeuring van het HNS-verdrag wordt voor het hele Koninkrijk aangevraagd. Dit maakt het mogelijk dat de medegelding spoedig tot stand kan worden gebracht, als de regeringen van Aruba, Curaçao en Sint Maarten dit wenselijk achten.

Het voorliggende wetsvoorstel voorziet ook in de benodigde wetgeving voor de uitvoering van het verdrag in Caribisch Nederland.

#### *Financiële/juridische overwegingen*

De uitvoering van het verdrag brengt kosten met zich mee voor scheepseigenaren en ontvangers van HNS-stoffen in bulk. Scheepseigenaren dienen op basis van het verdrag een verplichte verzekering aan te gaan. Omdat de algemene verzekeringen van scheepseigenaren de schade al grotendeels dekken blijven aanvullende kosten beperkt. Daarnaast zullen de grotere ontvangers van HNS-stoffen in bulk een bijdrage moeten leveren aan het HNS-Fonds. Om de hoogte van de bijdrage te bepalen zullen deze ontvangers moeten rapporteren. De verwachting is dat de bijdrage per miljoen ton, ongeacht het type HNS-stoffen, rond de €10.000 zal komen te liggen. De brancheorganisaties en relevante bedrijven zijn reeds op de hoogte dat Nederland voornemens is dit verdrag te ratificeren.

#### *Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij*

De uitvoering van het verdrag heeft geen directe gevolgen voor burgers. Wel kunnen burgers die schade leiden als gevolg van een maritiem ongeval met HNS-schepen schade direct verhalen op de verzekeraar of het HNS-Fonds. Daarmee worden ze beter beschermd.

De uitvoering van dit verdrag wordt opgeknipt in twee delen en is vastgesteld binnen ons ministerie:

1. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de verplichte verzekering van scheepseigenaren;
2. Rijkswaterstaat zal de rapportage van grotere ontvangers van HNS-stoffen op zich nemen.

Deze taken en bijbehorende financiële afspraken zijn reeds overeengekomen met Directie Maritieme Zaken als verantwoordelijke beleidsdirectie. Middels reguliere procedures, een HUF-toets bij de ILT en een offertaanvraag aan RWS, is voor de extra personele inzet structureel geld gereserveerd op het MZ-budget. Door Rijkswaterstaat wordt in 2023 reeds een 'test' uitvoering van het HNS-verdrag gedaan.

#### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

#### **Datum**

18 september 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/262291

#### **Opgesteld door**

Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken

HBJZ

Afdeling LUV & SCH

#### **Aan**

Minister

#### **Bijlage(n)**

5

Niet van toepassing.

**Datum**

18 september 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/262291

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Nnavhv Goedkeuringswet HNS-verdrag	
2	Wetsverslag 36323 Goedkeuringswet HNS-verdrag	
3	Nnavhv HNS Uitvoeringswet	
4	Wetsverslag 36331 Uitvoeringswet HNS-verdrag	
5	Aanbieding TK	

**Opgesteld door**

Hoofddirectie Bestuurlijke &  
Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling LUV & SCH

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

5

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

<b>Datum</b>	<b>Naam beslisnota</b>	<b>Toelichting</b>
3-2-2023	Beslisnota IENW/BSK-2023/328811	Aanbieding NR
21-11-2022	Beslisnota RMR IENW/BSK-2022/251710	Aanbieding RMR
21-04-2022	Beslisnota internetconsultatie IENW/BSK-2022/86510	Starten internetconsultatie