



Aan Minister

**nota** Uitvoering HNS-verdrag

**TER BESLISSING**

**Datum**

27 oktober 2022

**Onze referentie**

IEMW/BSK-2022/251710

**Opgesteld door**

Hoofddirectie Bestuurlijke &  
Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling LUV & SCH

**Beslistermijn**

Zo spoedig mogelijk in  
verband met RMR 25  
november a.s.

**Bijlage(n)**

7

**Aanleiding**

Bijgevoegd ontvangt u een wetsvoorstel ter 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 (HNS-verdrag). Met dit verdrag worden partijen die schade lijden als gevolg van een ongeval waarbij een zeeschip is betrokken dat gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert (HNS-stoffen) beter beschermd. Het Koninkrijk der Nederlanden heeft het HNS-verdrag op 29 september 1997 onder voorbehoud van aanvaarding ondertekend.

Uw collega voor Rechtsbescherming is medeondertekenaar van het wetsvoorstel en reeds akkoord. Het voorstel is afgestemd met uw collega van Buitenlandse Zaken die gelijktijdig de vereiste goedkeuringswet in procedure zal brengen.

**Geadviseerd besluit**

Indien u zich in de stukken kunt vinden, verzoek ik u de volgende stukken te ondertekenen:

- het aanbiedingsformulier aan de RMR;
- de memorie van toelichting bij de conceptuitvoeringswet;
- de voordracht aan de Z.M. de Koning met het oog op het verkrijgen van advies van de Afdeling advisering van de Raad van State.

**Kernpunten**

Het HNS-verdrag is in 2010 op onderdelen gewijzigd door de aanvaarding van een aanvullend Protocol. Het Protocol heeft als doel om de invoering van het verdrag te vereenvoudigen en daarmee de toetreding en de inwerkingtreding te versnellen. 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:

- Een verhoging van het maximale bedrag dat per geval als schade wordt uitgekeerd;
- Een verzekeringsplicht 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.

Het verdrag kent, net zoals de andere aansprakelijkheidsverdragen, een zogenaamde “*no more favourable treatment*” clause. Deze clause houdt in dat schepen van staten die geen partij zijn bij het verdrag en die de haven van een verdragspartij aandoen, moeten voldoen aan de verzekeringseisen van het verdrag.

Het verdrag treedt pas in werking nadat ten minste 12 verdragsstaten het verdrag bekrachtigd hebben, waaronder tenminste 4 staten met een bruto tonnage van ten minste 2 miljoen ton HNS. Ook moeten bijdragende partijen van staten die het verdrag geratificeerd hebben in het voorafgaande kalenderjaar tezamen meer dan 40 mln. ton aan HNS (bulk) goederen hebben ontvangen. De verwachting is dat met aanvaarding door Nederland, gezamenlijk met België en Duitsland, het verdrag op korte termijn in werking zal kunnen treden.

### **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 Frankrijk en Zweden zullen volgen. Denemarken heeft al aanvaard. De Raad van de Europese Unie heeft de lidstaten in 2017 opgeroepen partij te worden bij het verdrag.

Tussen 26 april en 21 juni jl. heeft een internetconsultatie plaatsgevonden. Er zijn reacties ontvangen van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (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.

### **Toelichting**

#### *Politieke context*

De aanvaardingswetgeving bestaat uit een goedkeuringswet en een uitvoeringswet.

De goedkeuring van het HNS-verdrag wordt voor 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

#### **Datum**

27 oktober 2022

#### **Onze referentie**

IEMW/BSK-2022/251710

#### **Opgesteld door**

Hoofddirectie Bestuurlijke &  
Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling LUV & SCH

#### **Aan**

Minister

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

7

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 dit verdrag gaat aanvaarden.

#### *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.

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

Niet van toepassing.

#### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Wetsvoorstel uitvoeringswet	
2	Toelichting bij uitvoeringswet	
3	Wetsvoorstel goedkeuringswet	
4	Toelichting bij goedkeuringswet	
5	Voordracht aan de Z.M. de Koning	
6	Adviesnota RMR	
7	Aanbiedingsformulier RMR	

#### **Datum**

27 oktober 2022

#### **Onze referentie**

IEMW/BSK-2022/251710

#### **Opgesteld door**

Hoofddirectie Bestuurlijke &  
Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling LUV & SCH

#### **Aan**

Minister

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

7