

Vergaderjaar 2016–2017

34 710

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 wrakopruijing

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel, dat mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie wordt ingediend, vormt de afronding van de implementatie van het op 18 mei 2007 tot stand gekomen Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken¹ (hierna: het Verdrag). Dit verdrag verbetert de mogelijkheden voor kuststaten om te bewerkstelligen dat wrakken van zeeschepen snel en adequaat worden verwijderd en voorts om op te treden tegen bijna zinkende of strandende schepen en al dan niet losgeslagen lading die gevaar voor het scheepvaartverkeer, het mariene milieu of andere kuststaatbelangen opleveren. Met name geschiedt dit door het uitdrukkelijk vastleggen van de daarvoor nodige bevoegdheden van die staten jegens scheepseigenaren en kapiteins, alsmede van een opruimplicht en een verplichte verzekering van de opruimingskosten voor scheepseigenaren, gecombineerd met een rechtstreeks verhaalsrecht van de kuststaat op de verzekeringspenningen. De implementatie is grotendeels gerealiseerd met de Wet bestrijding maritieme ongevallen (hierna: WBMO) die voorziet in de implementatie van het Verdrag voor Europees Nederland (Stb. 2015, 399). In paragraaf 5 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de WBMO is aangekondigd, dat met het oog op toepassing van het Verdrag in Bonaire, Sint Eustatius en Saba aanvullingen van de Wet maritiem beheer BES en het Burgerlijk Wetboek BES (hierna: BW BES) in voorbereiding zijn, in lijn met hoofdstuk 2 van de WBMO en de wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Daarbij is aangegeven dat deze aanvullingen via een nota van wijziging zouden worden opgenomen in de WBMO. De voorbereiding heeft echter meer tijd gekost dan verwacht. Om de inwerkingtreding van de WBMO gelijk op te laten lopen met het inwerkingtreden van het Verdrag is besloten om de BES-regelgeving te realiseren middels een separate wijzigingswet. Het voorliggende wetsvoorstel voorziet hierin.

¹ Het op 18 mei 2007 tot stand gekomen Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (Trb. 2008, 115).

2. Hoofdpijnen van de wijziging in verband met de implementatie van het Verdrag voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba

De implementatie van het Verdrag voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba vindt plaats in de Wet maritiem beheer BES en het BW BES. De Wet maritiem beheer BES is de meest geschikte plaats voor het vastleggen van de inhoudelijke verplichtingen van het Verdrag, omdat daarin ook al andere specifieke verdragen betreffende scheepvaart zijn geïmplementeerd. Het Verdrag brengt ook een aantal aansprakelijkheidsvoorzieningen met zich. Voor Nederland zijn deze vastgelegd in Boek 8 BW. In lijn hiermee worden deze voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba vastgelegd in het BW BES.

De voorgestelde wijzigingen van de Wet maritiem beheer BES vanwege het Verdrag komen inhoudelijk grotendeels overeen met de WBMO. Het belangrijkste verschil met de implementatie in Nederland, betreft het ontbreken van de verplichtingen van het Verdrag die gericht zijn op vlaggestaten. Hierbij gaat het onder meer om het vastleggen van de verplichting van de geregistreerde eigenaar van een schip van 300 GT (gross tonnage) of meer tot het in stand houden van een verzekering of andere financiële zekerheid ter dekking van de kosten wegens aansprakelijkheid voor het lokaliseren, markeren en opruimen van dat schip als dat een wrak zou worden. Deze verplichting is opgenomen in hoofdstuk 6 van de WBMO en behoeft niet te worden overgenomen in de BES-regelgeving, omdat schepen geregistreerd op een van de BES-eilanden onder Nederlandse vlag varen en daarmee vallen onder de reikwijdte van de WBMO.

In Caribisch Nederland zijn, evenals in Nederland, specifieke regels voor wrakken van kracht. Deze zijn vastgelegd in de Wet opruiming van schepen en wrakken BES. Deze wet komt in grote lijnen overeen met de Europees-Nederlandse Wrakkenwet; het begrip wrak omvat in dit kader niet alleen wrakken van zeeschepen, maar ook andere voorwerpen, zoals auto's of vliegtuigen, die tot wrak worden door met name het in zee zinken. Deze specifieke BES-wet bevat bovendien een aantal beheersbevoegdheden ten aanzien van schepen die geen wrak zijn.

Verder is van belang dat er wat betreft bevoegdheden van beheerders, in het belang van de veiligheid en de bescherming van het milieu in relatie tot wrakken, thans reeds overlap bestaat tussen de Wet maritiem beheer BES en de Wet opruiming van schepen en wrakken BES. Deze overlap wordt met de voorliggende wijziging weggenomen. Ook zijn de bijzondere voorschriften voor het opruimen van schepen en wrakken afgebakend in relatie tot de implementatiebepalingen voor het Verdrag. Uit een oogpunt van eenduidigheid en overzichtelijkheid van de wetgeving is ervoor gekozen om de resterende artikelen van de Wet opruiming van schepen en wrakken BES op te nemen in de Wet maritiem beheer BES. Het gaat daarbij om regels over het melden van nieuwe wrakken die nog niet op nautische kaarten zijn aangegeven door derden en opruimen van drijvende voorwerpen die niet onder de reikwijdte van het verdrag vallen. Dit brengt met zich dat de Wet opruiming van schepen en wrakken BES wordt ingetrokken.

3. Uitvoering en handhaving

Uitvoeringsmaatregelen

De aanwijzing van ambtenaren voor het toezicht op de naleving en de tenuitvoerlegging van diverse aanwijzingen zal plaatsvinden bij aanwijzingsbesluit.

Handhaving

Dat de kapitein van een schip na een maritiem ongeval de autoriteiten van de kuststaat op de hoogte moet stellen is in de maritieme wereld niet uitzonderlijk en ook mede in het belang van de bemanning en de eigenaar van het schip. De meldplichten treden in de praktijk grotendeels terug voor de meldplicht van artikel 14 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen BES die al op zee van toepassing is. Dit levert dus geen nieuwe handhavingsvragen op. Ook wat betreft voorschriften en maatregelen na een ongeval is geen sprake van wezenlijk nieuwe voorschriften of handhavingsproblematiek.

4. Gevolgen voor de regeldruk

De wijziging van de Wet maritiem beheer BES in verband met het Verdrag, brengt nagenoeg geen verandering met zich mee ten opzichte van de huidige uitvoeringspraktijk. Het voorstel brengt geen administratieve lasten met zich mee voor reders van schepen onder Nederlandse vlag. Afhankelijk van de omvang en lading van het schip en de verdere omstandigheden kunnen kosten van opruiming van een wrak van geval tot geval variëren van enige tienduizenden tot miljoenen euro's. Voor gevallen waarin de overheid overgaat tot opruiming neemt de verhaalbaarheid van deze kosten naar verwachting toe als gevolg van toepasbaarheid van het Verdrag.

De voornaamste factoren zijn wat dit betreft:

- de verplichte voorafgaande financiële zekerheidsstelling door de geregistreerde eigenaar;
- de uitdrukkelijke opruimplicht voor de geregistreerde eigenaar;
- de mogelijkheid van rechtstreeks verhaal van kosten die van overheidswegen zijn gemaakt op de verzekeraar;
- de ruime definitie van opruimen, waardoor ook de kosten van gerichte maatregelen als het verwijderen van gevaarlijke lading verhaalbaar zijn.

Gelet op het incidentele en uiteenlopende karakter van wrakopruimingsoperaties is het niet goed mogelijk de betere verhaalbaarheid te vertalen in een raming van jaarlijkse reductie van bestuurslasten.

5. Consultatie

De wijziging van de Wet maritiem beheer BES in verband met het Verdrag, is op 31 maart 2014 te Bonaire afgestemd met de bestuurscolleges van Caribisch Nederland in het kader van het Maritiem Overlegplatform. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat de havenmeesters van Bonaire, Sint Eustatius en Saba en de Kustwacht geïnformeerd over deze wijziging. Het voorstel is op 17 december 2014 ter consultatie gestuurd aan de bestuurscolleges van Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Op 2 mei 2016 is dit verzoek nog een keer herhaald. Hierop zijn geen reacties ontvangen.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Dit artikel voorziet in de wijziging van de Wet maritiem beheer BES.

Onderdeel A

Met dit onderdeel wordt in meerdere artikelen van de Wet maritiem beheer BES «Onze Minister van Verkeer en Waterstaat» vervangen door «Onze Minister» die wordt gedefinieerd als de Minister van Infrastructuur en Milieu (zie onderdeel B).

Onderdeel B

Dit onderdeel betreft het aan artikel 1 van de Wet maritiem beheer BES toevoegen van het begrip met bijbehorende begripsomschrijving van het op 18 mei 2007 te Nairobi tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken, 2007 (Trb. 2008, 115) alsmede de definitie van Onze Minister. Daarnaast worden in onderdeel h twee tekstuele verbeteringen aangebracht.

Onderdeel C

Met dit onderdeel wordt de reikwijdte van artikel 2 van de Wet maritiem beheer BES, dat uitdrukkelijk de volkenrechtelijke immuniteit van oorlogsschepen en vergelijkbare schepen onverlet laat, uitgebreid met (militaire) luchtvaartuigen. Hiermee wordt de reikwijdte van deze uitzonderingsbepaling in overeenstemming gebracht met het overeenkomstige artikel 37 WBMO.

Onderdeel D

Met dit onderdeel worden artikel 5 en 6 van de Wet opruiming van schepen en wrakken BES betreffende het melden van (nieuwe) wrakken of drijvende voorwerpen die door andere schepen worden gesignaleerd, opgenomen in de Wet maritiem beheer BES (artikel 19a en 19b). Daarnaast wordt in artikel 19c de bevoegdheid gegeven aan de beheerder overblijfselen van schepen en alle andere voorwerpen in de territoriale zee, met inbegrip van de baaien en inhammen die hiermee in open verbinding staan op te ruimen en zo mogelijk de opruimingskosten te verhalen op degene die aansprakelijk is voor deze wrakken of voorwerpen. Dit artikel is gebaseerd op artikel 8 van de Wet opruiming van schepen en wrakken BES. In artikel 19c, derde tot en met vijfde lid, is het verhaalsrecht en parate executie geregeld. Deze regeling treedt in de plaats van de artikelen 12 en 13 van de Wet opruiming schepen en wrakken BES, waarvan in artikel III de intrekking is voorzien. Artikel 19c sluit aan bij de artikelen 5 tot en met 8 van de Wrakkenwet die voor Europees Nederland geldt. Hierdoor wordt bewerkstelligd dat er een gelijke regeling is binnen Nederland en is voortzetting van de bestaande situatie geborgd.

Onderdeel E

De wijziging van artikel 21, derde lid, betreft een wetstechnische aanpassing. Bij omzetting van de Landsverordening maritiem beheer naar de Wet maritiem beheer BES, is per abuis naar twee verkeerde Ministers verwezen. Met deze aanpassing wordt dit gecorrigeerd.

Onderdeel F

Dit onderdeel betreft een tweetal artikelen dat is overgenomen uit de Wet opruiming van schepen en wrakken BES, dat bevoegdheden van de beheerder ten aanzien van schepen bevat voor het waarborgen van de veiligheid en de bescherming van het milieu. Het gaat hier om schepen die (nog) geen wrak in de zin van het Verdrag zijn en daarom buiten de reikwijdte van paragraaf 4.6 vallen. Op grond van deze artikelen kan de beheerder -indien nodig- een schip verhalen of laten verhalen. Ook is voorzien in een procedure om maatregelen te kunnen nemen in het geval dat een dergelijk schip gevaar, schade of hinder veroorzaakt.

Onderdeel G

Dit onderdeel betreft een wetstechnische aanpassing. De term kapitein in artikel 27 wordt vervangen door de term gezagvoerder. Hiermee wordt vermeden dat twee verschillende termen worden gebruikt voor hetzelfde (inhoudelijk gelijke) begrip. De term «kapitein» (gedefinieerd als degene die het gezag heeft over het schip) komt voor in het Verdrag en in de WBMO en voorts in de Wet opruiming van schepen en wrakken BES, maar kan in het kader van de BES-wetgeving zonder bezwaar worden vervangen door «gezagvoerder», nu laatstgenoemd begrip al wordt gebruikt en gedefinieerd («de kapitein van het schip of degene die hem als zodanig vervangt») in de Wet maritiem beheer BES.

Onderdeel H

Met dit onderdeel wordt een toegangsverbod bewerkstelligd voor onverzekerde schepen. Het nieuwe artikel 28a komt overeen met artikel 35 van de WBMO. Het toegangsverbod strekt tot uitvoering van artikel 12, dertiende lid, van het Verdrag, dat voortbouwt op het twaalfde lid. Artikel 12, twaalfde lid, van het Verdrag bevat de verplichting voor verdragsstaten om ervoor te zorgen dat schepen onder hun vlag niet worden geëxploiteerd zonder dat via een verzekering of op andere wijze de vereiste zekerheid voor voldoening van de opruimkosten is gesteld.

Onderdeel I

Dit onderdeel betreft een tekstuele verbetering.

Onderdeel J

Met dit onderdeel wordt artikel 15 van de Wet opruiming van schepen en wrakken BES, dat voorziet in enig noodrecht, overgenomen. Op grond van dit artikel kan in buitengewone omstandigheden het bestuurscollege en, in het geval dat het bestuurscollege niet in staat is om op te treden, de gezaghebber taken en bevoegdheden met betrekking tot de artikelen 26a en 26b overnemen van de beheerder.

Onderdeel K

Dit onderdeel betreft een tekstuele verbetering.

Onderdelen L en M

Deze onderdelen betreffen wetstechnische verbeteringen van artikel 45, eerste lid, en artikel 46, eerste lid. Minister van Verkeer en Waterstaat wordt vervangen door Minister van Infrastructuur en Milieu. Verder wordt Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geschrapt.

Onderdeel N

De met onderdeel N ingevoegde paragraaf 4.6 betreft de toepassing van het Verdrag en vormt daarmee de kern van de implementatie van het Verdrag voor de BES-eilanden. Deze paragraaf komt in de plaats van de artikelen 7 tot en met 11 van de Wet opruiming van schepen en wrakken BES.

Paragraaf 4.6 omvat:

- de meldplicht voor het ontstaan van een wrak (artikel 49e);
- de opruimverplichting voor de geregistreerde eigenaar (artikel 49h);

- de bevoegdheden voor de Minister om voorwaarden vast te stellen voor het opruimen en om – waar nodig – van overheidswege een wrak te doen opruimen (artikel 49i tot en met 49l).

In onderdeel 4.6.1 zijn de relevante begripsbepalingen (artikel 49a) opgenomen en is de reikwijdte van de paragraaf vastgelegd (artikel 49 b tot en met 49d). Deze zijn ontleend aan hoofdstuk 1 WBMO.

De opbouw van de daarop volgende onderdelen, komt overeen met die van hoofdstuk 2 WBMO.

In artikel 49e van onderdeel 4.6.2 is de meldingsverplichting opgenomen, die de gezagvoerder of de exploitant van een schip dat is betrokken bij een maritiem ongeval verplicht daarvan melding te doen. Dit artikel komt overeen met artikel 5 WBMO. Artikel 6 WBMO, dat ook betrekking heeft op melden, hoeft niet te worden overgenomen omdat het al van toepassing is op schepen onder Nederlandse vlag, waar die zich ook bevinden.

Onderdeel 4.6.3. «Lokaliseren, markeren, waarschuwen, vaststellen gevaar» is ontleend aan de artikelen 7 en 8 WBMO.

Onderdeel 4.6.4 «Opruimen» is ontleend aan paragraaf 2.4 WBMO. Artikel 9, derde lid, WBMO is wereldwijd van toepassing op schepen onder Nederlandse vlag en hoeft derhalve niet te worden overgenomen in de Wet maritiem beheer BES.

Onderdeel 4.6.5. «Bepalingen voor de territoriale zee, met inbegrip van de baaien en inhammen die hiermee in open verbinding staan» is ontleend aan artikel 14 WBMO. Artikel 14, derde lid, WBMO is niet overgenomen omdat dat lid verband houdt met specifiek Europees-Nederlandse voorschriften.

Onderdeel O

Dit onderdeel betreft het invoegen van een hoofdstuk 4a over de vergoeding van kosten door de Minister aan havenbeheerders en hulpverleners, die een rol spelen bij de wrakopruiming. Dit hoofdstuk komt overeen met hoofdstuk 5 van de WBMO en behoort strikt genomen niet tot de implementatie van het Verdrag. Aangezien de bepalingen over kostenvergoeding in de WBMO niet alleen betrekking hebben op kosten van «nationale» maatregelen en maatregelen onder het Interventie-verdrag², maar ook op kosten die voortvloeien uit de toepassing van het Verdrag (en hoofdstuk 2 van die wet), wordt het redelijk geacht die lijn nu in zoverre door te trekken in de Wet maritiem beheer BES.

Het voorgestelde artikel 49n betreft een kostenvergoedingsregeling voor beheerders van havens, die mede betrekking heeft op de kosten van beteugeling van gevaar in die havens als gevolg van wrakopruimingsmaatregelen. Het gaat hierbij om kosten die zijn veroorzaakt door besluiten tot optreden bij het opruimen als bedoeld in de artikelen 49j, 49k en 49l. Dit artikel komt overeen met artikel 24 WBMO.

Artikel 49o betreft kosten die hulpverleners maken aan een schip of als gevolg van een besluit of handeling van de Minister, die niet kunnen worden verhaald op de geregistreerde eigenaar of een andere persoon. Voor deze kosten zal de Minister op verzoek een billijke tegemoetkoming in de schade toekennen. Dit artikel komt overeen met artikel 25 van de WBMO. In artikel 49l, derde tot en met vijfde lid, is het verhaalsrecht en parate executie geregeld. Deze regeling treedt in de plaats van de artikelen 12 en 13 van de Wet opruiming schepen en wrakken BES, waarvan in artikel III de intrekking is voorzien. Art. 49l sluit aan bij de

² Het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Internationaal verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken (Trb. 1980, 101), met het bijbehorende protocol van 2 november 1973 over optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie.

artikelen 5 tot en met 8 van de Wrakkenwet die voor Europees Nederland geldt. Hierdoor wordt bewerkstelligd dat er een gelijke regeling is binnen Nederland en is voortzetting van de bestaande situatie geborgd.

Onderdeel P

Het betreft een terminologische wijziging; «Onze Minister van Justitie» wordt vervangen door: Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

Onderdeel Q

Dit onderdeel, dat is ontleend aan artikel 36 WBMO, bewerkstelligt dat een nieuw artikel 51a wordt ingevoegd, dat ertoe leidt dat de ambtenaren die belast zijn met het toezicht in het kader van de Wet maritiem beheer BES, ook bevoegd zullen zijn om een rol te spelen bij de uitvoering van de nieuwe voorschriften over wrakopruiming. Het betreft de aan de scheepseigenaar opgelegde voorschriften voor het opruimen van wrakken en voorschriften om te waarborgen dat een door de scheepseigenaar aangevraagd opruiming doeltreffend gebeurt met het oog op de veiligheid en de bescherming van het maritieme milieu, alsmede het opruimen van wrakken vanwege de Minister.

Onderdeel R

Dit onderdeel betreft een wijziging van artikel 53, zodat de bevoegdheid wordt geregeld voor de Inspectie Leefomgeving en Transport om schepen te kunnen aanhouden die geen certificaat als bedoeld in artikel 28a aan boord hebben.

Onderdeel S

Dit onderdeel wijzigt artikel 58, derde lid, en 63, vierde lid, en betreft een wetstechnische verbetering in de zin dat de VROM-Inspectie van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wordt vervangen door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Onderdeel T

Dit onderdeel betreft een tekstuele verbetering.

Onderdelen U en V

Met deze onderdelen wordt door wijziging van de artikelen 80 en 81 voorzien in de sanctionering van handelen in strijd met een aantal basale voorschriften.

Dit betreft:

- het melden van een nieuw wrak (artikel 19a);
- het verstrekken van informatie bij het melden van een nieuw wrak (artikel 19b);
- het ontbreken van een verzekeringscertificaat (artikel 28a, eerste en tweede lid);
- het melden van een maritiem ongeval (artikel 49e, eerste lid);
- het opruimen van een wrak (artikel 49h, eerste lid, onder a en b).

Artikel 80, tweede lid, kan vervallen omdat het artikel waarnaar verwezen wordt is vervallen.

Artikel 81 wordt aangepast in de zin dat de artikelen 19a en 19b worden opgenomen in de strafbaarstelling. De verwijzing naar artikel 29, vijfde lid, artikel 31, artikel 32, vierde en vijfde lid, kan vervallen omdat deze artikelen zijn vervallen.

Onderdeel W

Dit onderdeel betreft een tekstuele verbetering.

Artikel II

Met dit artikel wordt het Burgerlijk Wetboek BES (BW BES) aangepast aan de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag. Er wordt voorzien in een afdeling 4 van titel 6 van Boek 8 BW BES: Aansprakelijkheid voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van een wrak.

Onderdeel A

Na inwerkingtreding van het Verdrag moet de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar voor wrakopruimingskosten van de toepassing van de aanvaringsbepalingen worden uitgesloten. Daarvoor gelden vanaf dan de bepalingen inzake aansprakelijkheid voor wrakopruiming zoals in de voorgestelde afdeling 4 van titel 6 van Boek 8 BW BES. Om in de uitsluiting van de toepassing van de aanvaringsbepalingen op wrakopruimingskosten te voorzien, wordt in artikel 8:541 BW BES een verwijzing naar afdeling 4 van titel 6 opgenomen.

Onderdeel B

Artikel 614

Voor de definities van de aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten wordt rechtstreeks verwezen naar artikel 1 van het Verdrag om zoveel mogelijk te voorkomen dat er in de Verdragslanden verschillende interpretaties zijn van eenzelfde term uit het Verdrag.

Artikel 615

Het eerste en tweede lid geven uitvoering aan artikel 10, eerste lid, van het Verdrag.

Er wordt bepaald dat de geregistreerde eigenaar aansprakelijk is voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak. Deze aansprakelijkheid heeft betrekking op kosten die voortvloeien uit de toepassing van paragraaf 4.6, onderdelen 4.6.3 en 4.6.4, met inbegrip van kosten die voortvloeien uit toepassing van die paragrafen in samenhang met hoofdstuk 4a van de Wet maritiem beheer BES.

Ook wordt bepaald in welke gevallen de geregistreerde eigenaar niet aansprakelijk is voor deze kosten. Het gaat daarbij om maritieme ongevallen die zich buiten de invloed van de geregistreerde eigenaar hebben voorgedaan. Het betreft onder meer maritieme ongevallen die het gevolg zijn van een oorlogshandeling of van opzet van een derde.

Het derde lid voert artikel 10, tweede lid, van het Verdrag uit. Afdeling 4 laat onverlet het recht van de geregistreerde eigenaar om zijn aansprakelijkheid te beperken op grond van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen internationaal Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Londens Limitatieverdrag 1996). Dit Verdrag is uitgevoerd in titel 7 van Boek 8 BW BES. Voor wrakopruimingskosten is een apart wrakkenfonds voorzien in artikel 755, eerste lid, onder c van Boek 8 BW BES, waarbij de bedragen afhankelijk zijn van het tonnage van het desbetreffende schip en staffelgewijs oplopen.

Het vierde lid geeft uitvoering aan artikel 10, derde lid, van het Verdrag. In dit lid staat dat geen vordering tot vergoeding van de kosten bedoeld in het eerste lid tegen de geregistreerde eigenaar kan worden ingesteld, anders dan in overeenstemming met de bepalingen van afdeling 4.

Tegen de geregistreerde eigenaar kan dus geen vordering tot vergoeding van wrakopruimingskosten worden ingesteld op grond van de algemene aansprakelijkheidsbepalingen van Boek 6 BW BES. Tegen anderen dan de geregistreerde eigenaar, zoals bijvoorbeeld de eigenaar van een schip dat een aanvaring met het gezonken schip veroorzaakte, staat een beroep op andere aansprakelijkheidsbepalingen wel open. Het vijfde lid geeft uitvoering aan artikel 10, vierde lid, van het Verdrag. Artikel 615 doet geen afbreuk aan enig recht van verhaal tegenover derden. De geregistreerde eigenaar van het wrak kan de wrakopruimingskosten waarvoor hij aansprakelijk is verhalen op de eigenaar van het schip dat zijn schip aanvoer, mits deze eigenaar aansprakelijk is.

Artikel 616

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 11 van het Verdrag. Het eerste lid geeft de verhouding aan tussen de onderhavige afdeling 4 en verwante zeerechtelijke aansprakelijkheidsverdragen. Er wordt bepaald dat de geregistreerde eigenaar niet aansprakelijk is op grond van afdeling 4 indien dat in strijd zou zijn met:

- a. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, zoals gewijzigd (Aansprakelijkheidsverdrag);
- b. het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1969, gewijzigd (HNS-verdrag);
- c. het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, 1960, zoals gewijzigd, of het Verdrag van Wenen inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, 1963, zoals gewijzigd, of nationaal recht dat de beperking van de aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt; of
- d. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door Bunkerolie, 2001, zoals gewijzigd (Bunkersverdrag).

De situatie kan zich voordoen dat er samenloop is van toepasselijkheid van verdragen. Artikel 616, eerste lid, bepaalt daartoe dat de geregistreerde eigenaar alleen dan niet aansprakelijk is op grond van artikel 615 indien en voor zover dat strijdigheid oplevert met een of meer van de met name genoemde internationaal geldende verdragen. Op het moment van schrijven van deze memorie van toelichting zijn de BES-eilanden bij geen van de voormelde verdragen aangesloten.

Het tweede lid ziet op de situatie dat maatregelen in verband met wrakopruiming ook kunnen worden gekwalificeerd als maatregelen die verband houden met hulpverlening.

In dat geval prevaleren de regels inzake loon of vergoeding uit hulpverlening. Deze regels over hulpverlening staan in het op 28 april 1989 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake hulpverlening (Trb. 1990, 109) (Hulpverleningsverdrag 1989). Dit Hulpverleningsverdrag 1989 is voor Caribisch Nederland op 10 oktober 2010 in werking getreden en vindt uitvoering in afdeling 2 van titel 6 van Boek 8 BW BES.

Artikel 617

Dit artikel regelt de directe actie of te wel de rechtstreekse vordering van een schuldeiser tegen de verzekeraar van de geregistreerde scheepseigenaar. Deze bepaling dient ter bescherming van schuldeisers en vormt de uitvoering van artikel 12, tiende lid, van het Verdrag. In het geval van een directe actie kan de verzekeraar zich beroepen op het recht op beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien de scheepseigenaar niet

gerechtigd is om zijn aansprakelijkheid te beperken. Het artikel verwijst voor het bepalen van het bedrag waarvoor de aansprakelijkheid kan worden beperkt naar de bedragen die thans gelden voor Bonaire, St. Eustatius en Saba. Verder geldt dat de verweerder alle verweermiddelen toekomen die de geregistreerde eigenaar tegen de vordering zou hebben kunnen aanvoeren, met uitzondering van -kort gezegd- financieel onvermogen. De verweerder kan zich voorts beroepen op het feit dat de schade is veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de geregistreerde eigenaar zelf, maar niet op andere verweren die hij zou hebben kunnen aanvoeren tegen een vordering van de geregistreerde eigenaar tegen hemzelf. Het derde lid verzekert dat de verweerder de geregistreerde eigenaar steeds in het geding kan roepen.

Onderdeel C

Deze bepaling regelt de verjaring en de vervaltermijn voor het verhalen van de kosten die gemaakt zijn voor wrakopruiming en geeft uitvoering aan artikel 13 van het Verdrag.

Artikel III

Met dit artikel wordt de Wet opruiming van schepen en wrakken BES ingetrokken. Voor een nadere uitleg wordt verwezen naar paragraaf 2. Omdat de meeste aspecten van de Wet opruiming van schepen en wrakken BES overgaan naar de Wet maritiem beheer BES, is er geen noodzaak voor overgangsrecht.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus