

Vergaderjaar 2020–2021

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 302

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 oktober 2020

Uw Kamer heeft op 30 juni jl. de motie van het lid Van der Graaf c.s. (CU) (Kamerstuk 31 409, nr. 279) aangenomen (Handelingen II 2019/20, nr. 89, item 11), waarin de regering wordt verzocht om de Kamer te informeren over hoe de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo) kan worden herzien, zodat deze wet de mogelijkheden onder internationaal recht om tijdelijke maatregelen te treffen volledig en maximaal implementeert. Naar aanleiding van de motie is onderzocht welke ruimte internationaal-rechtelijk wordt geboden om tijdelijke maatregelen te treffen. Vervolgens is getoetst of de Wbmo deze ruimte volledig en maximaal implementeert. De conclusies hiervan zijn extern getoetst. Met deze brief informeer ik u overeenkomstig deze motie.

Interventiebevoegdheid

Uitgangspunt in de territoriale zee (TZ) en de exclusieve economische zone (EEZ) is dat schepen die niet de vlag van het Koninkrijk voeren, navigatierechten (onschuldige doorvaart respectievelijk vrijheid van scheepvaart) genieten en dat deze navigatierechten dienen te worden gerespecteerd. Het belemmeren van navigatierechten door middel van uitoefening van de interventiebevoegdheid in de TZ en de EEZ is dan ook aan zeer strenge voorwaarden gebonden.

Indien een schip in de problemen komt en als gevolg daarvan een risico vormt voor de scheepvaartveiligheid of het mariene milieu, bijvoorbeeld door uitval van de voorstuwing of het verlies van lading, zal dit in eerste instantie door de bemanning moeten worden opgelost. Wanneer dat niet snel of adequaat genoeg lukt, moet de kapitein daarvan melding doen aan de Kustwacht en zo nodig hulp inroepen. Vanaf dat moment monitort de Kustwacht specifiek op de ontstane situatie en zal waar nodig adviseren om maatregelen te nemen om gevaar voor de scheepvaartveiligheid te voorkomen of ter bescherming van het mariene milieu. Bij het geven van adviezen wordt rekening gehouden met de aard van het voorval, de

locatie van het schip, het scheepvaartverkeer in de nabije omgeving en de (weers-)omstandigheden ter plaatse. Normaal gesproken worden adviezen van de Kustwacht opgevolgd. In het uitzonderlijke geval dat een advies niet wordt opgevolgd of de omstandigheden geen ruimte laten voor het uitbrengen van een advies, kunnen indien nodig dwingende maatregelen worden opgelegd.

Internationaal recht voorziet in de bevoegdheid om dergelijke maatregelen op te leggen, ook wel de interventiebevoegdheid genoemd. Op grond van deze bevoegdheid kan een kuststaat maatregelen opleggen in het kader van de scheepvaartveiligheid en de bescherming van het mariene milieu. Aan het opleggen van dergelijke maatregelen zijn zeer strenge voorwaarden verbonden. Zo mogen maatregelen alleen opgelegd worden in geval van een concrete en ernstige dreiging. Het moet bijvoorbeeld duidelijk zijn dat het bevaren van een bepaalde route door een bepaald schip in bepaalde omstandigheden, daadwerkelijk concrete en ernstige dreiging van (milieu)schade met zich meebrengt. Ook moeten eventuele maatregelen redelijk, noodzakelijk en proportioneel zijn. Per geval moet dan worden beoordeeld of een maatregel opgelegd kan of moet worden en zo ja, welke maatregel geschikt is. Daarbij zal per geval, naar aanleiding van soms meerdere mogelijke maatregelen, bepaald moeten worden welke maatregel het meest passend is.

De mogelijkheid tot het nemen van maatregelen op grond van de interventiebevoegdheid in specifieke gevallen, zoals opgenomen in de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo), dient ter implementatie van het VN-Zeerechtverdrag en het Interventieverdrag. Beide verdragen geven kuststaten de bevoegdheid om maatregelen te nemen in geval van een maritiem ongeval. Op grond van de Wbmo kan, als sprake is van zodanige dreigende schade voor het milieu dat de situatie valt onder de omschrijving van «maritiem ongeval», een maatregel worden opgelegd. Dat is mogelijk indien voldaan wordt aan de bovenbeschreven voorwaarden. Hiervoor is geen wijziging van de Wbmo nodig.

Het vorenstaande brengt met zich dat een kuststaat niet unilateraal generieke maatregelen kan opleggen op grond van de interventiebevoegdheid. Alleen via de IMO kan een maatregel, zoals het afsluiten van een erkende scheepvaartroute, genomen worden. In dat opzicht staat de interventiebevoegdheid los van hetgeen bij brief van 23 januari jl. (Kamerstukken 29 684 en 31 409, nr. 200) is toegelicht. Zoals in die brief is toegelicht, moet voor het wijzigen van (voorwaarden aan) een erkende scheepvaartroute een verzoek worden ingediend bij de IMO, in samenwerking met Duitsland en Denemarken.

Overigens kan een kuststaat los van de interventiebevoegdheid ook preventief schepen waarschuwen voor dreigend gevaar. Een voorbeeld hiervan is de waarschuwing die de Kustwacht sinds vorig jaar geeft aan grote containerschepen van het type MSC Zoe tijdens stormomstandigheden (Kamerstuk 29 684, nr. 190).

Vervolgstappen

In de komende periode zal, in samenwerking met onder andere Rijkswaterstaat en de Kustwacht, op grond van bovenstaand kader en op basis van de bevindingen opgenomen in de onderzoeksrapporten, nader worden gekeken naar de inzet van de bestaande interventiebevoegdheid.

Tevens vinden gesprekken plaats met Duitsland en Denemarken naar aanleiding van de onderzoeken naar het ongeval met de MSC Zoë. In de Kabinetsreactie op deze onderzoeken zal hier nader op worden ingegaan.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga