

Den Haag, 20 juni 2022

Kenmerk            B-22-022  
Onderwerp        VNCI reactie consultatie uitvoeringswet HNS verdrag

---

Als vereniging van de Nederlandse chemische industrie maken wij graag gebruik van de mogelijkheid te reageren op de uitvoeringswet HNS-verdrag. Dit verdrag gaat over aansprakelijkheid en vergoeding voor schade die ontstaat door incidenten tijdens het zeevervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen.

Wij waarderen het dat Nederland als voorwaarde voor aanvaarding van het verdrag heeft gesteld dat de buurlanden België, Duitsland en Frankrijk met concurrerende zeehavens het verdrag gelijktijdig aanvaarden en die samenwerking ook heeft bevorderd. Wij steunen het beginsel van het HNS-verdrag dat de “vervuiler betaalt” en dat partijen die schade lijden door incidenten worden gecompenseerd met als eerste aanspreekpunt de verplichte verzekering voor scheepeigenaren die onze havens aandoen.

Naast opmerkingen met betrekking tot de uitvoering van de regels van het verdrag zoals voorgesteld in de consultatieversie maken wij hierbij ook enkele opmerkingen over de vervolgstappen die wij graag zouden zien.

## **Uitvoering van de regels van het verdrag in de consultatieversie**

### **1. Graag een uniform rapportagesysteem**

Over de aanvaarding van het verdrag, zoals tijdstip en keuzemogelijkheden, is samengewerkt met de buurlanden met concurrerende zeehavens. Om een gelijk speelveld te bewaken is het echter ook van belang te komen tot een uniform rapportagesysteem niet alleen met deze landen maar ook met de andere EU Lidstaten. Alhoewel de intentie is uitgesproken aan te sluiten bij het rapportagesysteem van het IOPC maken wij ons toch zorgen dat er verschillende rapportages mogelijk zijn. (Bijv. andere afspraken over rapportagedrempelwaarden). Onze wens is tot één systeem te komen voor alle EU-lidstaten; dat past bij de opdracht in [artikel 2 van het Besluit \(EU\) 2017/770](#) van de EU over de bekrachtiging van het verdrag. Dit roept op tot kennisdelen en informatiedeling over een uniform rapportagesysteem.

### **2. Betalen voor schade bij verpakte lading via short-sea vervoer**

Het principe dat de vervuiler betaalt wordt door Nederland niet toegepast in de keuze die zij maakt om kleine schepen (short-sea vervoer tot bruto 200 ton, zie MvT blz. 3 2<sup>e</sup> alinea) die verpakte gevaarlijke stoffen vervoeren tussen o.a. havens in Nederland, Duitsland en België niet uit te zonderen. Die keuze tot niet uitzonderen om reden van slachtofferbescherming betekent

dat dit vervoer wel onder het verdrag valt en dat eventuele schade gecompenseerd moet worden. De eventuele kosten van die keuze worden afgewenteld op ontvangers van bulk lading. Wij vinden dit niet logisch. Bovendien ontstaat hiermee concurrentievervalsing met andere modaliteiten zoals de binnenvaart die deze verplichting niet kent terwijl de risico's vergelijkbaar zijn. Wij stellen voor dat Nederland deze kosten zelf voor haar rekening neemt door gebruik te maken van de optionele bijdrageplicht volgens artikel 23.

### 3. Effecten voor ontvangers van lading

De jaarlijkse bijdrage aan het HNS-Fonds wordt bepaald door de jaarlijkse administratieve kosten, en het aantal schadegevallen met HNS stoffen. Het is ons niet duidelijk of de in de toelichting (zie MVT blz. 6 3<sup>e</sup> alinea) genoemde geschatte kosten van circa € 10.000,- per miljoen ton alleen gaan over de jaarlijkse administratieve kosten, of ook over een mogelijk incident. Indien dit zo is dat wordt een rooskleuriger beeld geschetst dan de werkelijkheid kan zijn. Ingeval van schade, kunnen de kosten aanzienlijk zijn, in het bijzonder voor Nederlandse ontvangers die hoge volumes ontvangen. Deze passage zien wij graag verduidelijkt.

### 4. Voorbeelden voor doorvoer (transshipment) verduidelijken.

Wellicht kan in de voorbeelden worden verduidelijkt hoe om te gaan met bijdragende lading die eerst wordt opgeslagen voordat zij wordt overgeslagen voor (nationale) doorvoer (transshipments) en onder welke voorwaarden deze transshipments als bijdragende lading gezien worden. Soms wordt lading eerst opgeslagen voor zij naar de uiteindelijke bestemming gaat, soms worden productcodes veranderd (na toevoeging van stoffen), soms vindt er een verkoop plaats (wissel van producteigenaar).

### 5. Vergoeding van schade

Wij zouden willen voorkomen dat de verwachting wordt gewekt dat het verdrag een panacee is voor schadevergoeding als gevolg van allerlei incidenten die zich kunnen voordoen in de Noordzee, één van de drukst bevaren zeevaartroutes ter wereld. De ruimte wordt er steeds beperkter en de kans op incidenten groter. In dat kader refereren wij aan de Kamerbrief van 4 april over de vaarroutes op de Waddenzee door grote containerschepen. In die brief staat dat schippers geregeld het dringend advies van de kustwacht krijgen om bij slecht weer een veiligere route op de Waddenzee te gebruiken maar ook dat deze adviezen geregeld worden genegeerd. Het OVV-rapport over het incident met de MSZ Zoë toont aan dat de keuze van een juiste route relevant is. Het verdient aanbeveling te verduidelijken of in zulke gevallen schade vergoed zou worden via het HNS Fonds (en dus door ontvangers van bulkproducten) zeker omdat de verzekering van de schipper dan zeer waarschijnlijk niet zal uitkeren.

## 6. Vrijstelling van opgave

Wij begrijpen uit de toelichting bij artikel 13 dat ontvangers van bepaalde kleine hoeveelheden HNS-stoffen wellicht van de rapporteringsverplichting worden vrijgesteld. Het is ons niet duidelijk wat met kleine hoeveelheden wordt bedoeld. Om administratieve lasten te voorkomen gaan wij ervan uit dat deze zo dicht mogelijk bij de hoeveelheden voor de bijdrage van de drempelwaarde liggen en dat deze tevens internationaal worden afgestemd.

## **Herziening verdrag ná inwerkingtreding voor meer harmonisatie**

Het is te verwachten dat het verdrag na aanvaarding van Nederland, België en Duitsland relatief snel van kracht zal worden. Dat is voor ons aanleiding te vragen om bespreking van het Protocol, 12 jaar na de laatste aanpassing, opnieuw te agenderen en op grond van artikel 47 opnieuw te beoordelen. Wij verzoeken Nederland daarop aan te dringen om tot meer harmonisatie te komen.

## 7. Bulk en verpakte lading hetzelfde benaderen

Die harmonisatie is gewenst ten aanzien van verpakte en bulk stoffen.

Het verdrag is ook van toepassing op verpakte HNS stoffen maar de ontvangers dragen niet bij aan het fonds. Hoewel verpakte HNS pas in 2010 zijn vrijgesteld als bijdragende lading pleiten wij ervoor dat deze bijdrageplicht in het verdrag heroverwogen wordt. De redenen daarvoor zijn:

- In de eerste plaats omdat het containervervoer de afgelopen decennia sterk is toegenomen met steeds grotere schepen met ook meer gevaarlijke stoffen aan boord. Ook de gevolgen van een incident met verpakte gevaarlijke stoffen kunnen aanzienlijk zijn terwijl niet altijd duidelijk is of een container met gevaarlijke stoffen de oorzaak is van de vervuiling.
- Ten tweede wordt het principe dat de vervuiler betaalt in geval van schade door een incident met verpakte lading afgewenteld op ontvangers van lading in bulk die niks met deze transporten te maken hebben. Voor containerschepen met verpakte gevaarlijke lading bestaat er geen controlesystemen zoals voor schepen voor bulkvervoer. Voor deze schepen is er een 'guidance on good practice for ship vetting' en zijn er 'assessments zoals CDI' die door de chemische industrie zijn opgezet om de kwaliteit van de bulkschepen en rederij te controleren en dienen als preventieve maatregel.

8. Verschillen in toepassing door Lidstaten/ verdragstaten

De harmonisatie is ook gewenst vanwege de verschillen in de praktijk wat betreft de drempels voor de rapportage, de benadering van de verzameling en controle van de data, van de IT-systemen en eisen. Alhoewel het verdrag een rapportage ondergrens (onder de 20.000 ton) hanteert waaronder ontvangers niet hoeven bij te dragen aan het fonds worden deze door diverse landen verschillend ingevuld, terwijl het vooral mondiaal opererende bedrijven zijn die aangesproken worden door het HNS-verdrag.

Ook met betrekking tot het begrip 'transshipment' zouden nadere uniforme en heldere afspraken gemaakt moeten worden. Het is al duidelijk dat diverse landen die het verdrag aanvaard hebben, andere criteria hanteren.

9. Schade ten gevolge van natuurverschijnsel hetzelfde benaderen

Voorts is harmonisatie is ook gewenst voor de aansprakelijkheid. Terwijl de eigenaar van het schip volgens artikel 7 lid 2 onder a. niet aansprakelijk is voor schade die is ontstaan als gevolg van een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard wordt het risico van deze schade wel bij de ontvangers gelegd. Het fonds keert in die gevallen namelijk wel uit tot een max. van 250 miljoen SDR's.

Wij waarderen het betrokken te zijn bij de voorbereiding van de uitvoering van dit verdrag en zijn graag bereid bovenstaande nader toe te lichten. Ook stellen wij het op prijs samen met CEFIC, de Europese koepelorganisatie van chemische federaties, betrokken te worden bij de verdere inzet van Nederland om te streven naar meer harmonisatie.

Met vriendelijke groet,

Mr. Jos M.H. Roosen