

Overeenkomst, op 9 juni 1969 te Bonn tot stand gekomen, betreffende samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie

BRIEF VAN DE MINISTER VAN
BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

**Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
ontvangen: 16 september 1970.**

De wens, dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste dertig leden der Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 16 oktober 1970.

's-Gravenhage, 14 september 1970.

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60, en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61 van de Grondwet, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U Hoogedelgestrenge hierbij de tekst en de vertaling in het Nederlands over te leggen van de op 9 juni 1969 te Bonn tot stand gekomen Overeenkomst betreffende samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie, met bijlage (*Trb.* 1969, 139)¹.

Een toelichtende nota bij deze overeenkomst gelieve u hiernevens aan te treffen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal deze overeenkomst alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

DE JONG.

TOELICHTENDE NOTA

Algemeen

De onderhavige overeenkomst (*Trb.* 1969, 139) regelt de onderlinge samenwerking van de Noordzeekuststaten bij de opsporing, melding en bestrijding van drijvende olie in de Noordzee, wanneer deze een ernstig en onmiddellijk gevaar vormt voor verontreiniging van de kust of voor daarmee verband houdende belangen van één of meer van die staten.

De overeenkomst heeft derhalve, binnen het geheel van bestaande of nog in voorbereiding zijnde regelen ter voorkoming en bestrijding van olieverontreiniging, een beperkte strekking. Uiteraard dient deze verontreiniging in de eerste plaats te worden tegengegaan door middel van voorschriften en maatregelen gericht op het voorkomen van – gewilde of ongewilde – lozing van olie in zee. In het bijzonder het vrijkomen van olie, door lozing of op andere wijze, uit schepen in volle zee vraagt daarbij de aandacht. In verband met de mondiale en volkenrechtelijke aspecten van deze materie is men hiervoor afhankelijk van internationale samenwerking op wijde schaal en de totstandkoming van internationaal algemeen aanvaarde regelen. Vooral na de ramp met de tanker „Torrey Canyon” in 1967 voor de Britse kust wordt aan dit probleem verhoogde aandacht besteed door de belanghebbende regeringen, met name in de organen van de Intergovernmental Maritime Consultative Organization (I.M.C.O.) te Londen. Binnen het kader van deze organisatie zijn verbeterde internationale regels betreffende het lozen van olie tot stand gekomen in de vorm van amendementen op het op 12 mei 1954 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, met Bijlagen (laatstelijk *Trb.* 1970, 107), alsmede verbeterde regels op het gebied van con-

¹) Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

structie en uitrusting van schepen en de veiligheid van de vaart, welke deels zijn neergelegd in aanbevelingen, deels in amendementen op het op 17 juni 1960 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensens levens op zee, met voorschriften en een Bijlage (laatstelijk *Trb.* 1969, 242). Een verbetering van de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee is in vergaande staat van voorbereiding. De aanvaarding door Nederland van bovengenoemde amendementen en de aanpassing van de nationale wetgeving daaraan wordt voorbereid.

Voorts zijn in het kader van een onder auspiciën van de I.M.C.O. gehouden conferentie op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen de „International Convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties” en de „International Convention on civil liability for oil pollution damage”. De wenselijkheid van partij worden bij deze verdragen is thans in overweging.

Naast de vorengenoemde, aan een algemene internationale regeling voor te behouden onderdelen van het onderhavige probleem zijn er echter ook, waarvoor een regeling op een meer beperkte, regionale basis mogelijk en ook voldoende is.

Ondanks alle preventieve maatregelen zal het ook in de toekomst blijven voorkomen, dat hetzij door opzet of nalatigheid, hetzij als gevolg van een ongeval, een hoeveelheid olie in zee terecht komt die schade of overlast kan teweegbrengen aan de kusten. Het is dan zaak, die schade zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

Hoewel de technische mogelijkheden en middelen hiertoe thans nog vrij beperkt zijn en nader onderzoek vergen, is het wel duidelijk dat een zekere mate van geregelde samenwerking tussen de belanghebbende kuststaten veel kan bijdragen tot het welslagen van daartoe ondernomen acties. Dit geldt in de eerste plaats het waarnemen en volgen van drijvende olievelden en het snel doorgeven van gegevens daarover aan de daartoe aangewezen instanties van de samenwerkende staten. Ook kan worden samengewerkt bij het treffen van maatregelen ter voorkoming of beperking van de mogelijke schade, alsmede bij de uitwisseling van wetenschappelijke en technische gegevens en ervaring op dit gebied. De wenselijkheid van het organiseren van samenwerking ten aanzien van deze onderwerpen is onder meer in mei 1967 tot uiting gebracht in een resolutie van de I.M.C.O., waarvan de desbetreffende passage in de preambule van de overeenkomst is overgenomen.

De onderhavige overeenkomst, welk op initiatief van de regering van de Bondsrepubliek Duitsland tot stand is gekomen, regelt de samenwerking ten aanzien van de drie vorengenoemde onderwerpen tussen de Noordzeekuststaten voor wat olieverontreiniging betreft, welke zich voordoet in de Noordzee. Voor de verdere bijzonderheden van deze regeling zij verwezen naar de hiernavolgende toelichting op de afzonderlijke artikelen van de overeenkomst.

Artikelen

Artikel 1. Dit artikel bepaalt, dat de overeenkomst slechts toepassing zal vinden indien er een onmiddellijk en ernstig gevaar voor de kust of daarmee verband houdende belangen van een Verdragsluitende Partij aanwezig is. Zonder deze beperking, die onvermijdelijk een enigszins subjectief karakter draagt, zouden de verdere bepalingen van de overeenkomst ook van toepassing zijn ten aanzien van onbetekenende gevallen van olieverontreiniging, die geen speciale aandacht vergen. Verwacht mag worden dat in de praktijk van de uitvoering door de samenwerkende diensten van de aangesloten landen wel een gemeenschappelijke gedragslijn te dien aanzien zal ontstaan. De overeenkomst zal voorts niet slechts van toepassing zijn indien olieverontreiniging zich in feite voordoet, doch ook voordien, indien olieverontreiniging te verwachten is, b.v. na een scheepsramp waarbij een tankschip betrokken is. Men zie ook de artikelen 5 en 6.

Met de toevoeging van de woorden „of de daarmee verband houdende belangen” in dit artikel (en in artikel 5) is beoogd,

in dit verband niet slechts de verontreiniging van de kustlijn in engere zin in aanmerking te doen nemen, doch ook de schade aan en de overlast aan de aan die kust verbonden belangen zoals toerisme, strandexploitatie, havenactiviteiten, enz. Het is niet mogelijk gebleken, een meer nauwkeurige omschrijving van deze belangen te formuleren zonder te vervallen in een uitgebreide opsomming daarvan, die niettemin het gevaar zou opleveren achteraf te beperkt te blijven.

Artikel 3. Dit artikel brengt de opvatting van de overeenkomstsluitende partijen tot uitdrukking dat bij de bestrijding van de vervuiling van de zee door olie actieve samenwerking een noodzakelijke voorwaarde is.

Artikel 4. De overeenkomst veronderstelt, en bouwt voort op het bestaan van efficiënte nationale organisaties voor het ontvangen en doorgeven van meldingen en gegevens inzake olieverontreiniging en voor het uitvoeren van de bestrijding daarvan. Wat de organisatie in Nederland betreft, zij verwezen naar hetgeen daarover in de toelichting op de volgende artikelen is vermeld.

Artikel 5. De overeenkomst verplicht partijen niet tot het uitvoeren van geregelde en voortdurende patrouilles ten einde de zee af te zoeken naar de aanwezigheid van mogelijke olievlekken. Wel wordt in het tweede lid bepaald, dat zij de in hun land geregistreerde schepen en vliegtuigen zullen verzoeken, van de door hen geconstateerde ongevallen, die olieverontreiniging (kunnen) veroorzaken, en van door hen aange troffen olievlekken onverwijld melding te maken. Ingevolge het eerste lid zijn partijen verplicht de aldus ontvangen gegevens, alsmede de langs andere weg te hunner kennis gekomen meldingen onverwijld door te geven aan de daartoe aangewezen instanties van partijen, wier kusten bedreigd worden. De in dit artikel opgenomen verplichtingen gelden overeenkomstig artikel 1 ten aanzien van ongevallen en olievlekken, welke zich voordoen binnen het gehele Noordzeegebied.

In Nederland zijn met betrekking tot de bewaking van de zee met het oog op de aanwezigheid van olie reeds enkele maatregelen getroffen.

In het kader van hun normale werkzaamheden en opdrachten wordt door het personeel van de Dienst van het Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting en door het personeel van de Koninklijke Marine uitgezien naar mogelijk op het water aanwezige olie. Meldingen van scheepsongevallen en ook uit eigen beweging gedane meldingen van schepen en vliegtuigen van waaruit olie wordt waargenomen komen gewoonlijk bij Radio Scheveningen binnen. De berichten worden doorgegeven aan twee dag en nacht bemande posten van de Rijkswaterstaat en het K.N.M.I. Indien daartoe aanleiding bestaat wordt door de Koninklijke Marine een luchtverkenning uitgevoerd.

Het ligt in het voornemen het waarnemings- en meldingssysteem overeenkomstig het gestelde in de overeenkomst uit te breiden. Aan de kapiteins van onder Nederlandse vlag varende schepen en aan piloten van Nederlandse vliegtuigen zal worden verzocht via de daartoe in aanmerking komende kanalen melding te maken van op zee waargenomen olievlekken.

Artikel 6. Is eenmaal een ongeval, dat ernstige verontreiniging kan veroorzaken, of een ernstige verontreiniging in een bepaald deel van de Noordzee geconstateerd, dan rust de verplichting, om een nader onderzoek daarvan in te stellen, op één van de Verdragsluitende Partijen, en wel op die partij, die hiervoor op grond van de in de Bijlage bij de overeenkomst opgenomen indeling van de Noordzee in zones verantwoordelijk is.

Deze partij dient dan ingevolge het tweede en het derde lid van het artikel bepaalde gegevens omtrent het ongeval, c.q. de verontreiniging te verzamelen en de overige partijen daarvan op de hoogte te stellen, alsmede van de eventueel door haar getroffen maatregelen ten aanzien van de verontreiniging.

Zij dient de olievlek voortdurend onder observatie te blijven houden, zolang deze zich in de haar toegewezen zone bevindt. Het ligt in de bedoeling, hier te lande daartoe de medewerking in te roepen van de Koninklijke Marine.

De indeling van de Noordzee in zones dient uitsluitend voor de doeleinden van de onderhavige overeenkomst. Dit is in het eerste lid tot uitdrukking gebracht. Deze indeling wordt door het merendeel van de partijen om technische redenen noodzakelijk geacht, ten einde een praktische taakverdeling mogelijk te maken. Ten einde echter iedere indruk weg te nemen, als zou aan deze indeling een verdere betekenis kunnen worden toegekend in verband met het geldende volkenrechtelijke regime van de volle zee, is in het vijfde lid ten overvloede uitdrukkelijk bepaald, dat op deze indeling geen beroep zal kunnen worden gedaan als precedent of argument in zaken betreffende soevereiniteit of jurisdictie.

Artikel 7. Dit artikel behandelt de onderlinge hulpverlening. Indien een partij hulp nodig heeft bij de bestrijding van de olieverontreiniging, zal zij die hulp kunnen inroepen bij de andere partijen, te beginnen met die partijen, die eveneens bedreigd worden. De te hulp geroepen partij zal zich dienen te beijveren die hulp te verlenen voor zover zij daartoe bij machte is.

Het ligt in de bedoeling deze contacten in Nederland te leiden via de Hoofddirectie van de Waterstaat.

De overeenkomst bevat geen bepaling met betrekking tot een regeling tot onderlinge verevening van de kosten verbonden aan een bestrijdingsactie.

Bij de voorbereiding van de overeenkomst is daarvan bewust afgezien, gelet op de moeilijkheid een ieders belang bij een bestrijdingsactie te kwantificeren en de kosten daarvan te bepalen.

Besloten is uit te gaan van de veronderstelling, dat op de lange duur de belangen over en weer even groot zullen blijken, op grond waarvan elk land zijn eigen kosten zal dragen. Een en ander laat uiteraard onverkort de mogelijkheid de kosten te verhalen op degene, die voor de gevolgen van de verontreiniging aansprakelijk kan worden gesteld.

Wat het Koninkrijk betreft, zal de overeenkomst uit haar aard alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. A. BAKKER.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

DE JONG.