

Bestuurlijke Netwerkkarten Crisisbeheersing

Caribische zee en zeescheepvaart BES

juli 2020



2 Caribische zee en zeescheepvaart BES

Juli 2020

Crisistypen	<ul style="list-style-type: none">> Scheepvaartongeval> In zee neergestort luchtvaartuig> Ongeval met mijnbouwinstallatie en buisleiding> Gevolgen van een ongeval voor milieu, visserij, scheepvaartverkeer en evt. gezondheid kustbevolking, zeeeringen/andere waterstaatswerken, toerisme> Verontreiniging als gevolg van ongeoorloofde lozing> Kustverontreiniging> Ongeregeldheden op zee> Schaarste aan vervoerscapaciteit> Andere crises die verkeersmaatregelen of andere maatregelen vereisen (zoals een terroristische dreiging)
Bevoegd gezag	<ul style="list-style-type: none">> Kapitein> Rijkswaterstaat (namens minister IenW) als waterbeheerder tevens vaarwegbeheerder, nautisch beheerder> Minister van IenW> De gezaghebber namens de minister van IenW> De gezaghebber: openbare orde en veiligheid in havens en in territoriale zee en bij gevolgen ongeval voor landzijde> Opsporing en redding/search and rescue: Kustwacht> Afhandeling kapingen en terrorismebestrijding op zee: Kustwacht/Openbaar Ministerie
Soorten maatregelen	<ul style="list-style-type: none">> Eigen maatregelen kapitein en eigenaar/beheerder> Rampen- en incidentenbestrijding op zee> Opsporing en redding (search and rescue) en aeronautische opsporing en redding> Maatregelen in het geval van gevolgen voor landzijde, in het bijzonder opvang slachtoffers> Scheepvaartverkeersmaatregelen> Vaarverbod> Maatregelen bij een verontreiniging: water, waterbodembodem en kust> Maatregelen bij een obstakel in de vaarweg> Maatregelen bij ongeregeldheden op zee> Maatregelen ten aanzien van havens, waaronder toelating en havenbeveiliging> Vervoersnoodmaatregelen

Zeegebieden

- > Voor de rampenbestrijding op zee is voor Caribisch Nederland van belang het onderscheid tussen de territoriale zee, de exclusieve economische zone en de volle zee.
- > De *territoriale zee* heeft een breedte van 12 zeemijlen (ruim 22 km), gerekend vanaf

- de kust. Een kuststaat is hier volledig soeverein met dien verstande dat die soevereiniteit is beperkt door het recht op onschuldige doorvaart van buitenlandse schepen ('schepen onder vreemde vlag').
- > Is er sprake van een ongeval of overtreding, dan kan een kuststaat tegen een buitenlands schip optreden, aangezien

er dan niet meer sprake is van onschuldige doorvaart. Staatsschepen en staatsluchtvaartuigen vormen daar een uitzondering op, zie hierna.

- > De *exclusieve economische zone* (EEZ) is een gebied voorbij de territoriale zee tot een afstand van maximaal 200 zeemijlen uit de kust of tot de grens met naburige EEZ's. Voor de bovenwindse eilanden van Caribisch Nederland: Venezuela, Saint Kitts en Nevis, Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk. Voor de benedenwindse eilanden: Venezuela, Dominicaanse Republiek.
- > De kuststaat voert in dat gebied functioneel bestuur, dat wil zeggen gezag op een beperkt aantal terreinen zoals de opsporing en winning van natuurlijke rijkdommen en de voorkoming en bestrijding van verontreinigingen. Optreden in de EEZ is beperkt tot de bestrijding van (dreigende) verontreinigingen (naast opsporing en redding, zie hierna).
- > Kenmerkend voor de *volle zee* is de afwezigheid van territoriaal gezag van een staat. Een schip op volle zee valt exclusief onder de jurisdictie van de vlaggenstaat: de Nederlandse overheid kan optreden tegen Nederlandse schepen op volle zee.
- > Het is evenwel ook mogelijk om op te treden bij (dreigende) verontreinigingen buiten de EEZ tegen buitenlandse schepen, echter alleen indien er gevaar is voor de kust of daarmee samenhangende belangen.
- > Er bestaan *uitzonderingen* op de hiervoor aangegeven jurisdictie van de kuststaat die inhouden dat in omstandigheden deze jurisdictie ruimer is. De regering acht het ook mogelijk om maatregelen te treffen krachtens ongeschreven volkenrecht in gevallen die buiten het bereik van de Wet maritiem beheer BES liggen. Voorbeelden zijn:
 - optreden ten aanzien van buitenlandse schepen buiten de territoriale zee indien deze een ernstige belemmering voor de scheepvaart (dreigen te) veroorzaken.
 - optreden ten aanzien van buitenlandse schepen buiten de territoriale zee indien

deze ook buiten een veiligheidszone rond een installatie voor de winning of exploitatie van olie of gas een gevaar vormen voor de veiligheid van een installatie (bijvoorbeeld door een dreigende aanvaring).

- > De *territoriale zee* maakt deel uit van het openbaar lichaam. De gezaghebber kan daar bij bijvoorbeeld ongevallen of protestacties optreden op basis van zijn (nood) bevoegdheden krachtens de Wet openbare lichamen BES en Veiligheidswet BES (zie *Bestuurlijke Netwerkaart Rampenbestrijding algemeen BES*). Dit in tegenstelling tot Europees Nederland waar gemeenten alleen bevoegd zijn in de 1-kilometerzone.

Beheer

Ten aanzien van het beheer bestaat een onderscheid:

- > *Waterbeheer* is aan de orde bij een (dreigende) verontreiniging en verder (vaarwegbeheer, ook bakbeheer genoemd) bij het opruimen van obstakels en wrakken.
- > *Nautisch beheer*: het treffen van verkeersmaatregelen op het water kan aan de orde zijn bij een ongeval, bij een verontreiniging, bij ongeregeldheden of bij een terroristische aanslag (of bij een dreiging van deze incidenten/crises).

Beheerders

- > Het waterbeheer van de Caribische zee (TZ en EEZ), met inbegrip van vaarwegbeheer, ligt bij de minister van IenW. Rijkswaterstaat Zee en Delta voert uit namens de minister.
- > Het nautisch beheer in de territoriale zee berust bij de minister van IenW. Rijkswaterstaat Zee en Delta voert uit.

Minister van IenW en scheepvaartverkeer

- > De minister van IenW kan de toegang tot een gebied verbieden of beperken. Dit heeft geen betrekking op openbaar verkeer – daaraan moeten verkeersaanwijzingen worden gegeven – tenzij de minister een

veiligheidszone rondom een installatie heeft ingesteld.

- > Verdergaande maatregelen zijn mogelijk krachtens een noodbevoegdheid op grond waarvan de minister van IenW – in afwijking van de normale scheepvaartverkeerswetgeving – alle maatregelen kan treffen die hij nodig acht in het belang van een ordelijk verloop van het scheepvaartverkeer. De minister kan deze bevoegdheid mandateren aan de gezaghebber of de Rijksvertegenwoordiger.

Rampen- en incidentenbestrijding op zee

- > De kapitein of eigenaar (of iemand anders die het beheer over het schip voert) dient bij een ongeval zelf de nodige voorzieningen te treffen. Hier valt ook het sluiten van een bergingsovereenkomst onder.
- > Opsporing en redding (*search and rescue* – SAR) van in nood verkerende bemanningen en passagiers van schepen, mijnbouwinstallaties en luchtvaartuigen wordt uitgevoerd door de Kustwacht Caribisch Gebied.
- > Het gebied voor maritieme en aeronautische SAR valt binnen Flight Information Region (FIR) Curaçao.
- > Optreden van overheidswege (afgezien van SAR) is gekoppeld aan de gevolgen van een ongeval met:
 - verontreiniging met gevaar voor de kust (of daarmee samenhangende belangen: zoals gezondheid van de kustbevolking en het mariene milieu, maritieme bedrijvigheid, toeristische attracties); dit kan ook slaan op de lucht boven zee, bijvoorbeeld een ongeval met tanker waarbij een gaswolk richting de kust drijft
 - ernstige belemmering van de scheepvaart
 - ernstige schade aan zeeweringen, andere waterstaatswerken of installaties.
- > Indien de gevolgen van het ongeval ernstig zijn (*interventiesituatie*), treedt de gezaghebber op namens de minister van IenW en kan daarbij verstrekkende

aanwijzingen (= bevelen) geven aan kapitein, eigenaar en hulpverleners inzake het voorkomen, beperken en ongedaan maken van schadelijke gevolgen (waaronder verplaatsen van het schip; tot zinken brengen van het schip; vernietigen lading). Rijkswaterstaat Zee en Delta adviseert.

- > De minister van IenW kan de bestrijding geheel naar zich trekken (Zie ook hierna ten aanzien van het toelaten van een incidentschip in een haven.)
- > In de meeste gevallen is er geen sprake van een interventiesituatie en treft de *beheerder* (RWS Zee en Delta, namens de minister IenW) de nodige beheersmaatregelen (verkeer, milieu, vrijmaken vaarweg).
- > In de territoriale zee kan de gezaghebber ook optreden op basis van eigen bevoegdheden op basis van de Wet openbare lichamen BES en Veiligheidswet BES. De Rijksvertegenwoordiger kan dan zo nodig aanwijzingen geven bij incidenten van bovineilandelijke betekenis, behalve indien de gezaghebber optreedt in mandaat van de minister van IenW (zie boven).
- > Indien er sprake is van gevolgen voor landzijde: toepassing reguliere rampenbestrijding, in het bijzonder opvang slachtoffers. Zie *Bestuurlijke Netwerkaart Rampenbestrijding algemeen BES*.

Kustwacht

- > De Kustwacht is als uitvoeringsorganisatie belast met de rampen- en incidentenbestrijding op zee.
- > Het Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) fungeert als operationeel commandocentrum voor de benedenwindse eilanden (Bonaire en Curaçao en Aruba).
- > Het RCC Fort de France (Martinique) fungeert als operationeel commandocentrum voor de bovenwindse eilanden (Saba, Sint Eustatius en Sint Maarten).
- > De respons van overheidszijde is beschreven in het Maritiem rampbestrijdingsplan Caribisch Nederland.

Buitenlandse schepen ('schepen onder vreemde vlag') en staatschepen

- > De Nederlandse staat is volledig bevoegd ten aanzien van buitenlandse incidentschepen in de territoriale zee en ten aanzien van wrakken of gestrande schepen ook in de EEZ.
- > Uitzondering daarop vormen buitenlandse staatschepen (marine en andere schepen in eigendom van of in beheer bij een andere staat en uitsluitend gebruikt in dienst van die overheid voor andere dan handelsdoeleinden).
- > Buitenlandse staatschepen dienen zich te houden aan de Nederlandse BES wetgeving, maar de tenuitvoerlegging daarvan is afhankelijk van toestemming van de vlaggenstaat of een verzoek daartoe van de vlaggenstaat. Uitwijzen TZ
- > De Wet maritiem beheer BES is niet van toepassing op Nederlandse oorlogsschepen en militaire luchtvaartuigen, vanwege defensiebelangen en omdat van de krijgsmacht wordt verwacht dat deze inzake eigen (lucht)vaartuigen zelf adequaat optreedt. Hier is dus niet de minister van IenW/gezaghebber, maar de minister van Defensie verantwoordelijk.

Kustverontreiniging

- > Bij een kustverontreiniging draagt de waterbeheerder (IenW/RWS) zorg voor opruiming tot de hoogwaterlijn (tot waar normaal gesproken hoogwater komt), tenzij er geen gevolgen zijn voor de waterbodem.
- > In geval een gestrand schip gevaar oplevert kan de minister IenW de eigenaar gelasten het wrak op te ruimen.
- > Als er geen gevolgen zijn voor de waterbodem, dan wordt de structuur bij een bodemverontreiniging op het land toegepast,
- > Dit moet worden onderscheiden van het algemeen schoonhouden van het strand, waaronder begrepen het opruimen van bijvoorbeeld aangespoelde bruinwieren (taak openbare lichamen) en van strandvonderij: het in bewaring houden van

aangespoelde of opgeviste goederen voor de rechtmatige eigenaar of verkoop van die goederen in het geval er zich geen rechtmatige eigenaar meldt.

Havens

- > Bij een (dreigend) ongeval kan de beheerder (havenmeester) de nodige verkeersmaatregelen treffen en verkeersaanwijzingen geven.
- > Bij een ongeval in een haven of bij een openbare ordeprobleem: het overheidsgezag ligt decentraal (gezaghebber), conform de algemene rampenbestrijding en handhaving van de openbare orde.
- > De gezaghebber zou op grond van zijn noodbevelsbevoegdheid (inclusief het opperbevel) in verband met de openbare orde en veiligheid aan een beheerder zo nodig een bevel kunnen geven; toepassing van het beginsel van subsidiariteit houdt echter in dat hij een verzoek tot interventie doet aan de minister van IenW (behalve indien de tijd dat niet toelaat). De gezaghebber past hier dus in beginsel zijn bevoegdheden niet toe.
- > De gezaghebber kan op grond van zijn noodbevelsbevoegdheid aan een kapitein van een schip in een haven zo nodig een bevel geven. Ook hier geldt het genoemde subsidiariteitsvereiste.
- > *Schepen in nood* worden in beginsel toegelaten. Wanneer de veiligheid van de haven en van de bevolking in het geding is, mag de toegang toch worden geweigerd. Toelating heeft evenwel de voorkeur, omdat daardoor ten aanzien van het schip de benodigde maatregelen kunnen worden getroffen.
- > De minister van IenW kan havenautoriteiten verplichten een incidentschip toe te laten.
- > De minister van IenW kan desnoods maatregelen treffen inzake gebruik van, toegang tot, verlaten van en verkeer in havens, zo nodig gericht tot eilandbesturen.
- > De Rijksvertegenwoordiger kan voor havens *niveaus van beveiliging* afkondigen (formeel ook 'veiligheidsniveaus' genoemd),

afhankelijk van de dreiging op dat moment. Afkondiging van een dergelijk niveau brengt het treffen van bepaalde beveiligingsmaatregelen met zich mee.

Ongeregelde heden op zee

- > Binnen de territoriale zee kan de gezaghebber de openbare orde handhaven, zoals bij protestacties. Daarbuiten bestaat geen 'openbare orde', er is buiten de territoriale zee dan ook geen gezag om de openbare orde te handhaven. In plaats daarvan kan bij 'ongeregelde heden' de minister van IenW optreden op grond van zijn *beheersbevoegdheden*, zoals het verbieden van de toegang tot een deel van de zee.
- > De *kapitein* beschikt over bevoegdheden krachtens het Wetboek van Strafvordering BES op grond waarvan hij onder meer een verdachte kan aanhouden.

Infectieziekten

- > De gezaghebber kan maatregelen treffen ten aanzien van de toelating tot of de onttrekking aan het vrije verkeer van personen en goederen van het schip (of luchtvaartuig) nadat het is aangekomen (dat wil zeggen: of passagiers of goederen van of aan boord mogen).
- > De gezaghebber kan verder het brengen op het grondgebied van het openbaar lichaam van besmette goederen verbieden of daar voorschriften aan verbinden.
- > Voor verdergaande maatregelen inzake vervoer en havens kan de minister van IenW zijn daartoe bestemde noodbevoegdheden aanwenden.
- > Zie verder *Bestuurlijke Netwerkaart Infectieziekten BES*.

Kapingen en terrorisme

- > Bij kapingen en terrorisme op zee treedt de Kustwacht op onder het gezag van het Openbaar Ministerie/minister JenV.
- > Buiten de territoriale zee kan alleen opgetreden worden indien het een Nederlands schip betreft, Nederlandse onderdanen betrokken zijn bij het plegen

van het feit, Nederlandse onderdanen getroffen zijn (bijvoorbeeld gegijzeld worden) of indien het feit een poging is Nederland iets af te dwingen (zoals eis dat Nederland gevangenen vrijlaat).

- > Net als voor havens het geval is, kan in dit geval de minister van IenW, na overleg met de minister van JenV, voor schepen onder Nederlandse vlag niveaus van beveiliging afkondigen, afhankelijk van de dreiging op dat moment. Deze beveiligingsniveaus zijn ook toepasbaar op volle zee en niet uitsluitend gericht op de Caribische zee. Ze worden doorgaans ingesteld bij dreiging in andere zeegebieden waar schepen onder Nederlandse vlag varen. Afkondiging van een dergelijk niveau brengt het treffen van bepaalde beveiligingsmaatregelen met zich mee. Binnen de territoriale zee kunnen ook voor buitenlandse schepen beveiligingsniveaus afgekondigd worden.

Vaarverbod

- > De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT/IenW) kan een vaarverbod opleggen ('een schip aanhouden'), ook aan buitenlandse schepen, indien – kort gezegd – uitvaren gevaarlijk is dan wel schadelijk is voor het mariene milieu.
- > Subsidiar kan de gezaghebber dat ook – binnen de territoriale zee – op grond van zijn noodbevelbevoegdheid.
- > Een verkeersmaatregel (nautisch beheer, zie hierboven) kan in feite een vaarverbod inhouden voor een schip of voor de scheepvaart in het algemeen.

Schaarste vervoerscapaciteit

- > De minister van IenW kan tijdens een crisis een interventie in de markt plegen ten aanzien van het vervoer per zeeschip (vervoersnoodmaatregelen), bijvoorbeeld prioritering van bepaald vervoer of de oplegging van een vervoerplicht.

Relatie gezaghebber-beheerder

- > Indien een gezaghebber een maatregel of het optreden van lenW om redenen van de openbare veiligheid of openbare orde onverantwoord acht, kan hij op grond van zijn eigen noodbevoegdheden een bevel geven of voorschriften uitvaardigen en daarbij de maatregelen van lenW bijsturen of beperken, met inachtneming van het beginsel van subsidiariteit, zie *Bestuurlijke Netwerkaart Rampenbestrijding algemeen BES*.
- > Vice versa, als RWS een maatregel van een gezaghebber onverantwoord acht, kan RWS verzoeken dat de Rijksvertegenwoordiger ingrijpt. De minister van lenW kan aan de minister van JenV verzoeken in te grijpen.
- > Indien de gezaghebber optreedt in mandaat van lenW, dan kan de minister van lenW direct interveniëren (zie onder rampen- en incidentenbestrijding op zee)

Internationale SAR-afspraken

- > Reeds in gang gezette of gecontracteerde hulpverlening op een schip kan bij overschrijding van internationale grenzen doorgang vinden.
- > SAR-eenheden kunnen, als zij als eerste ter plaatse zijn, ook buiten hun gebied hulp verlenen. De SAR-eenheid informeert terstond de kustwachtcentrale van de desbetreffende kuststaat. De kustwachtcentrale van de kuststaat is in dergelijke gevallen in principe verplicht toegang te verlenen tot haar gebied.
- > De (buitenlandse) SAR-eenheid valt onder de aansturing van de kustwachtcentrale van de kuststaat, tenzij die centrale anders beslist.
- > Internationale bijstandsverzoeken lopen via de desbetreffende kustwachtcentrales.

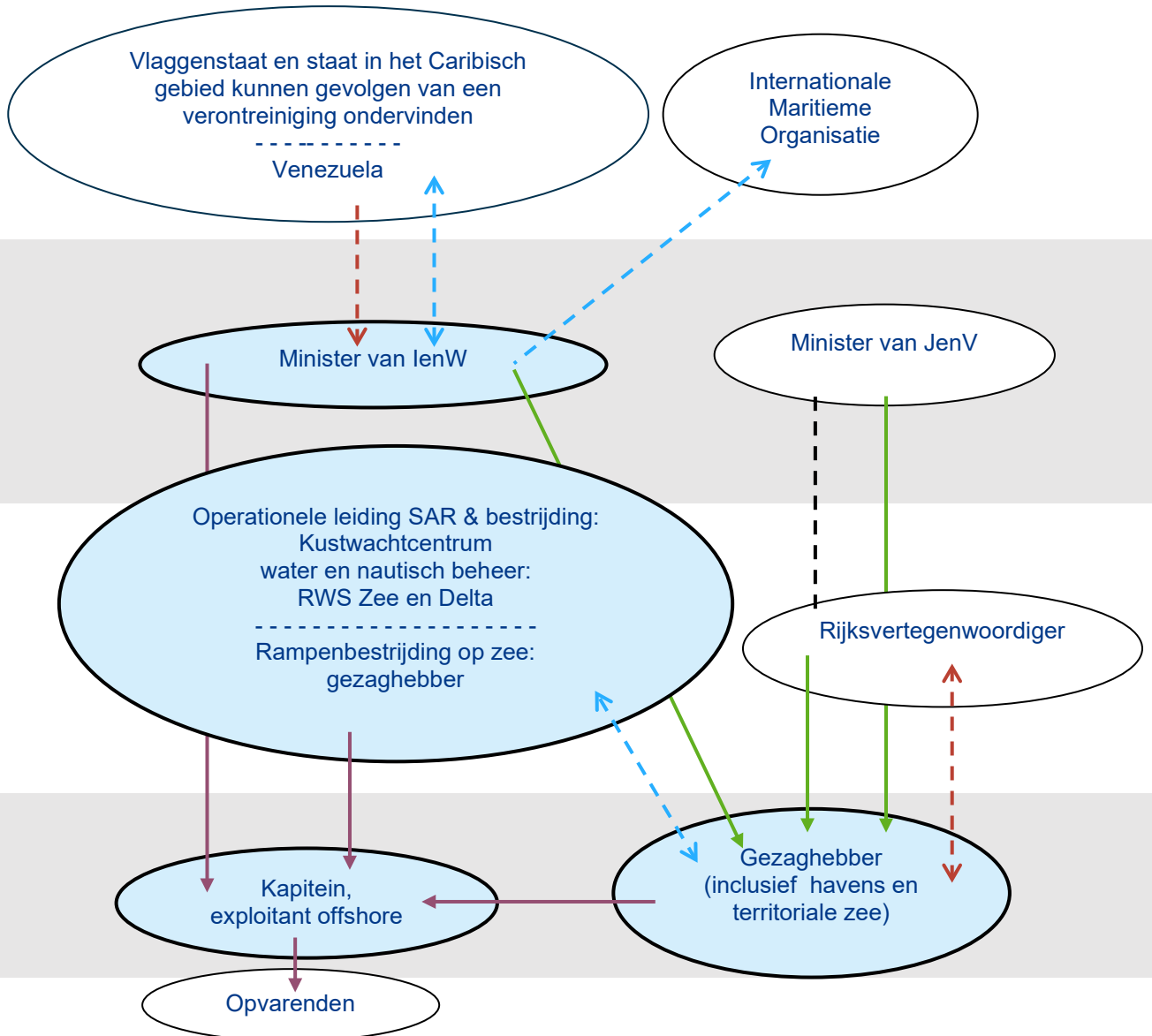
Internationale samenwerking

- > Staten zijn verplicht bij incidenten op schepen de vlaggenstaat te informeren, alsook staten die gevolgen kunnen ondervinden van het incident, bijvoorbeeld in het geval van olieverontreiniging.
- > In het Caribisch gebied werken staten naar vermogen samen bij bestrijding van verontreinigingen. Bij olieverontreiniging is het uitgangspunt dat men elkaar bijstand verleent.
- > Tussen Nederland (benedenwindse eilanden) en Venezuela zijn concrete afspraken gemaakt over de aanpak van olieverontreiniging, waaronder de mogelijkheid tot operationele coördinatie. De Coördinator ter plaatse van het land dat om bijstand verzoekt, is de 'leidende' partij en fungeert als de zogeheten Coördinator ter plaatse van het Bilaterale Rampenplan.

Internationale Maritieme Organisatie

- > In het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn verdragen tot stand gekomen inzake onder meer olieverontreinigingen en opsporing en redding. De IMO zelf vervult geen rol in de responsfase, maar dient wel te worden geïnformeerd in het geval van een ernstige olieverontreiniging.
- > Door de IMO zijn normen voor de beveiliging van havens en schepen ontwikkeld, in het bijzonder na de '9/11-aanslagen'. Op grond daarvan worden onder meer de genoemde niveaus van beveiliging afgekondigd.

Functionele ketens water/scheepvaart



- - - - - ➔ Informatie en afstemming
- - - - - ➔ Bijstand
- - - - - Interne lijnen
- - - - - ➔ Maatregelen jegens bevolking/bedrijven
- - - - - ➔ Maatregelen jegens een beheerder door burgemeester of voorzitter veiligheidsregio, subsidair
- - - - - ➔ Bestuurlijk toezicht, tevens onderlinge informatie

SAR Opsporing en redding / Search and rescue

NB De gezaghebbers maken zowel deel uit van de functionele keten Caribische zee als van de algemene keten. Dit houdt in dat de aansturing door de minister van IenW plaatsvindt binnen zijn functionele keten.

Colofon

Samenstelling

Merijn ten Dam

Intellectueel eigendom

Provincie Noord-Holland

Vormgeving

Instituut Fysieke Veiligheid (IFV)

Deze uitgave is te downloaden op www.kennisdocumenten.nl

Om de publicatie te kunnen blijven ontwikkelen en verbeteren, ontvangen wij graag commentaar en suggesties ter verbetering. Vragen of opmerkingen kunt u sturen naar info@ifv.nl, onder vermelding van 'Bestuurlijke Netwerkaarten'.

1e druk, juli 2020

© Instituut Fysieke Veiligheid / Provincie Noord-Holland

Alle rechten voorbehouden. Vermenigvuldigen van informatie uit deze publicatie is toegestaan, mits deze uitgave als bron wordt vermeld. Ondanks de aan de samenstelling van de tekst bestede zorg kan de samensteller geen aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele schade, die zou kunnen voortvloeien uit enige fout of onzorgvuldigheid, die in deze uitgave zou kunnen voorkomen.

Instituut Fysieke Veiligheid

Postbus 7010

6801 HA Arnhem

T 026 355 24 00

www.ifv.nl

info@ifv.nl