

To: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) @minbzk.nl]
From: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e)
Sent: Fri 4/10/2020 11:26:46 AM
Subject: RE: Annex to Corona Protocol of 26 March

Dat hangt van de omstandigheden ter plekke af; ik kan me de afweging in Saba voorstellen om het via de noodverordening te doen (zonder verwijzing naar Wpg) o.b.v. OOV, maar dan moet je wel een goede onderbouwing hebben. Er zal daar ook gelet op de kleinschaligheid minder financieel risico zijn van het bewandelen van die weg.

Groet,
 (10)(2e)

Van: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e)@minbzk.nl>
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 12:30
Aan: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>
Onderwerp: RE: Annex to Corona Protocol of 26 March

Gelukkig ben jij scherp, ik heb teveel stukken open en dicht gedaan vandaag..

Is daarmee wat jou betreft dan op de beste manier aan de toepassing vorm gegeven of zou je dat nog steeds liever op een andere manier doen dan middels een noodverordening? (door het stellen van regels oid?)

(10)(2e)

Van: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 12:11
Aan: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e)@minbzk.nl>
Onderwerp: RE: Annex to Corona Protocol of 26 March

Er staat in de noodverordening een verwijzing naar de Wpg. Dit komt effectief wel neer op toepassing geven aan artikel 35 Wpg.

"Op basis van de Wet Publieke gezondheidszorg heeft de Regeringscommissaris de bevoegdheid om burgers te verplichten tot quarantaine."

Groet,
 (10)(2e)

Van: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e)@minbzk.nl>
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 12:06
Aan: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>
Onderwerp: RE: Annex to Corona Protocol of 26 March

Thx,

Ik dacht eigenlijk wel, zie bijgevoegd, maar kan eerlijk gezegd niet goed begrijpen of dat ook betrekking heeft op schepen..

Hoe dan ook tref ik in geen van de stukken nu een referentie aan naar artikel 35 van de WPG

Van: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 11:57
Aan: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e)@minbzk.nl>
Onderwerp: RE: Annex to Corona Protocol of 26 March

Hoi (10)(2e)

In beide gevallen gaat het om het nemen van maatregelen o.b.v. wetgeving. Bij artikel 35 Wpg is die specifiek gericht op deze omstandigheden. Die dient dus als uitgangspunt te worden genomen. Pas als er redenen zijn om daarmee niet te volstaan, is een ander instrument aangewezen. Dat doet recht aan de rechtszekerheid van betrokkenen en mitigeert ook eventuele aansprakelijkheid.

Er is toch nog geen artikel in een noodverordening waarmee mensen in quarantaine worden geplaatst o.b.v. openbare orde? Dat is toch nog deel van de afweging?

Groet,
(10)(2e)

Van: (10)(2e), (10)(2e) 0/2 <(10)(2e) @minbzk.nl>

Verzonden: vrijdag 10 april 2020 11:31

Aan: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e) @minvws.nl>

Onderwerp: RE: Annex to Corona Protocol of 26 March

Hai (10)(2e)

Veel dank. Voor mijn begrip, heeft het feit dat je je bij het nemen van de maatregelen BETER beroept op de wetgeving dan op je bevoegdheid om een noodmaatregel te maken met de rechtszekerheid van de belanghebbenden? Zou je bij voorkeur nu de noodmaatregel alsnog vervangen door regels gesteld op basis van artikel 35 WPG? Is dat wat je zegt?

Much thx
(10)(2e)

Van: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e) @minvws.nl>

Verzonden: donderdag 9 april 2020 11:06

Aan: (10)(2e), (10)(2e) 0/2 <(10)(2e) @minbzk.nl>

Onderwerp: RE: Annex to Corona Protocol of 26 March

Beste (10)(2e)

Zoals gisteren per telefoon al gemeld, biedt de Wet publieke gezondheid mogelijkheden. Deze wet geldt o.g.v. artikel 68a van die wet ook voor CN.

In hfd. 5, paragraaf 6, Wpg staan de artikelen die zien op havens en luchthavens. De havens van BES zijn o.g.v. artikel 48 aangewezen (bij regeling).

Er gelden meldingsverplichtingen voor de kapitein van een schip o.g.v. de artikelen 50 en 51.

Artikel 53 geeft de bevoegdheid aan de gezaghebber om de kapitein op te dragen om personen alleen met zijn toestemming van boord te laten gaan. Dit mag duren voor zolang als redelijkerwijs een onderzoek nodig is om de ernst van het gevaar vast te stellen.

Quarantainemaatregelen met personen kunnen vervolgens worden getroffen o.g.v. artikel 35. De quarantaine kan aan boord plaatsvinden.

Voor een quarantainemaatregel dienen "er redenen zijn om aan te nemen dat die persoon recentelijk een dusdanig contact met een lijder of een vermoedelijke lijder aan een infectieziekte behorend tot groep A heeft gehad, dat deze persoon mogelijk met dezelfde ziekte is geïnfecteerd.". Hiervoor is dus een onderbouwing nodig. Het hangt dus af van aspecten als: vanwaar is het schip vertrokken (hoog risicogebied of niet), is er bij vertrek gescreend, zijn er indicaties voor besmetting aan boord. Over derving van inkomsten als gevolg van de quarantainemaatregel geldt in beginsel ondernemersrisico. De wet bepaalt alleen dat indien het openbaar lichaam besluit om financiële tegemoetkoming te verstrekken wegens inkomensderving, die kosten voor rekening van het openbaar lichaam komen.

Artikel 54 geeft de bevoegdheid aan de gezaghebber om de havenexploitant op te dragen om medewerking te verlenen aan screening. Hygiënische maatregelen aan boord kunnen o.g.v. artikel 55 worden opgedragen aan de reder. De o.g.v. de artikelen 54 en 55 opgedragen maatregelen zijn o.g.v. artikel 60 in ieder geval voor rekening van de havenexploitant resp. reder.

Tot slot nog iets over de inzet van een noodverordening of een individueel noodbevel om een en ander af te dwingen. De Wpg biedt een specifieke regeling met diverse waarborgen. De inzet hiervan is daarmee primair aangewezen. Het verdient dan ook aanbeveling eerst de grenzen van die wet op te zoeken voordat wordt overgegaan tot maatregelen o.g.v. noodverordening/noodbevel. Noodverordening/noodbevelen worden gegeven vanuit het belang van de openbare orde (en soms veiligheid), niet specifiek het volksgezondheidsbelang. Zij vormen dus een meer algemeen instrument en daaraan zijn ook minder bij wet bepaalde waarborgen verbonden. Als de Wpg ter zake onvoldoende instrumenten biedt, is er vervolgens – gelet op het grote volksgezondheidsbelang – wel reden om de noodverordening/noodbevel in te zetten. Als je deze aanpak volgt, beperkt je ook het risico van eventuele aansprakelijkheid.

Groet,
(10)(2e)

Van: (10)(2e), (10)(2e) 0/2 <(10)(2e) @minbzk.nl>

Verzonden: woensdag 8 april 2020 20:45

Aan: (10)(2e), (10)(2e), (10)(2e) <(10)(2e) @minvws.nl>

Onderwerp: FW: Annex to Corona Protocol of 26 March

Beste (10)(2e)

Nav het telefonisch contact vanmiddag graag je opmerkingen en advies bij de vraag van de Stataanse regeringscommissaris naar de manier waarop het openbaar lichaam kan omgaan met het in quarantaine houden van arriverende schepen.

Voor de volledigheid heb ik de opmerkingen van de DG maritiem hieronder laten staan maar het oorspronkelijk verzoek tref je in de onderste mail aan.

Er is dus naast een noodverordening ook een protocol opgesteld om eea te reguleren.

Heel graag je advies, en ik hoorde je geloof ik ook nog terloops iets zeggen over het standpunt van de BZK juristen mbt die noodverordeningen?

Veel dank!

(10)(2e)

Mw. mr. drs. (10)(2e)

Ministerie van BZK

Directie Koninkrijksrelaties

(10)(2e)

Van: (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 8 april 2020 15:52

Aan: (10)(2e) (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>

CC: (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - HBJZ
 <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) - HBJZ
 <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e) <(10)(2e) @minbzk.nl>; (10)(2e) (10)(2e) - HBJZ
 <(10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Annex to Corona Protocol of 26 March

Hallo (10)(2e)

Ik zie dit vooral als een zaak voor VWS. Onderstaand wat algemene opmerkingen over mogelijke aansprakelijkheid. Ik zie hier geen echte scheepvaart aspecten.

Als ik het goed begrijp zijn de noodverordening en het protocol inmiddels in werking. Die laatste is ook nog getekend door alle partijen die het betreft (voor zover ik kan overzien). De annex is nog niet van kracht maar wil men formaliseren. Die bevat volgens mij niet meer dan een uitwerking van wat in het protocol in algemene bewoordingen is opgenomen. De annex schept wel meer duidelijkheid voor alle partijen, dus als ze die niet zouden accepteren snijden ze zichzelf in de vingers lijkt me. Ik kan niet ontdekken op grond waarvan het protocol is afgekondigd omdat de grondslag niet is opgenomen. Ik zie het protocol en de voorgenomen annex in feite dan ook meer als een beleidsregel die een invulling geeft van de bevoegdheden die de gezaghebber heeft op grond van de Wet publieke gezondheid (Wpg). Volgens mij wordt dat een beetje uit het oog verloren door St. Eustatius. Er dient goed in het oog te worden gehouden wat de bevoegdheden precies zijn en hoe die moeten worden toegepast. Het enkele feit dat een noodverordening is afgekondigd doet daaraan niets af. Achteraf kan die inzet onjuist zijn geweest omdat hetzelfde met de Wpg had kunnen worden bereikt.

Dat rederijen/leveranciers een claim zouden kunnen indienen is volgens mij niet uit te sluiten (dat is het eigenlijk nooit). Of die kans van slagen heeft hangt af van de rechtmatigheid van de te nemen besluiten. Hierboven heb ik al een mogelijk risico geschetst. De vraag heeft betrekking op de al dan niet terechte kwalificatie van een schip als high-risk en de kans van slagen van een mogelijke claim die nav die kwalificatie kan volgen. De kwalificatie als high-risk lijkt mij te worden gebaseerd op de Wpg. Die wet is op grond van artikel 68a ook van toepassing op de BES. De gezaghebber kan van de daarin opgenomen bevoegdheden en maatregelen gebruik maken. Algemeen uitgangspunt is dat een maatregel niet langer mag duren dan nodig is bijvoorbeeld om een onderzoek uit te voeren om het gevaar vast te stellen. Ook mag een eventuele quarantaine niet langer duren dan noodzakelijk is. Aan het opleggen van quarantaine worden de nodige eisen gesteld. Om de slagingskans van claims te voorkomen is het zaak de besluiten zorgvuldig te nemen en de juiste procedures te doorlopen. Lijkt mij dat VWS daarbij hulp kan bieden.

Groet

(10)(2e)

Van: (10)(2e) (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 7 april 2020 14:20

Aan: (10)(2e) 10(2e) (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Annex to Corona Protocol of 26 March

Urgentie: Hoog

Hoi (10)(2e)

Zie onderstaande mail en bijlagen. Kan jij hier misschien even naar kijken? Wellicht dat het formeel niet bij ons hoort, maar mocht een collegiale blik mogelijk zijn (ze hebben veel op hun bord momenteel op de Carib), graag!

Groet,
(10)(2e)

Van: (10)(2e) (10)(2e) 0(2e) <(10)(2e)@minbzk.nl>

Verzonden: dinsdag 7 april 2020 13:21

Aan: (10)(2e) 0(2e) (10)(2e) - DGLM <(10)(2e)@minienw.nl>

CC: (10)(2e) 10(2e) (10)(2e) - BSK <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) 10(2e) <(10)(2e)@minbzk.nl>

Onderwerp: FW: Annex to Corona Protocol of 26 March

Beste (10)(2e)

Beschikken jullie over juridisch specialisme dat het OLE op korte termijn van advies kan voorzien?

Kortgezegd: OLE heeft regels gesteld aan de toegang van schepen en personeel op het eiland (ivm corona) en wil graag weten hoe houdbaar dat is in het perspectief van de consequenties voor de betrokken rederijen/leveranciers. Ik weet niet zeker of het zwaartepunt dan op het maritiem recht ligt maar kan me wel voorstellen dat er precedents te vinden zijn van gevallen waarin de scheepvaart nadeel heeft van lokale beperkingen en hoe daarmee om wordt gegaan..

(10)(2e)

Van: (10)(2e) 10(2e) 0(2e) <(10)(2e)@statiagov.com>

Verzonden: dinsdag 7 april 2020 04:03

Aan: (10)(2e) 10(2e) <(10)(2e)@minbzk.nl>; (10)(2e) 0(2e) <(10)(2e)@minbzk.nl>

CC: (10)(2e) (10)(2e) <(10)(2e)@statiagov.com>; (10)(2e) 10(2e) <(10)(2e)@statiagov.com>

Onderwerp: Fwd: Annex to Corona Protocol of 26 March

Dag (10)(2e) en (10)(2e),

Zoals jullie weten, hebben wij met alle stakeholders rondom de olieterminal een protocol gesloten. Als het goed is hebben jullie die. Dat is vervolgens door mij in een besluit bevestigd. Nu hebben na het tekenen van het protocol en het besluit nadere afspraken gemaakt. Die willen wij juridisch ook formaliseren in een annex. Zie bijlage.

Vandaag had ik (10)(2e), (10)(2e) van GTI, op bezoek. Ik had van onze kant (10)(2e), (10)(2e), havenmeester, 10(2e) 10(2e) 10(2e), haveninspecteur en (10)(2e) (10)(2e), GGD-arts er bij geroepen. GTI probeert de afspraken op te tekenen.

Het knelpunt zit hem in de classificatie High Risk. Dan moet een schip 14 dagen in quarantaine. Inmiddels zes. Dat oordeel geeft de GGD en dat gebeurt bij twijfel in overleg met mij. Wij zijn streng, want wij willen geen enkel risico lopen dat COVID-19 via de olietankers het eiland binnen komt. Dat heb ik alle heren en een enkele dame uit deze sector in twee vergaderingen heel duidelijk gemaakt.

De schepen worden natuurlijk liever als "low risk" gekwalificeerd. Die kwalificatie is afhankelijk van een nieuw opgestelde Q&A, door de haveninspecteur te verrichten, en het oordeel van de arts. Belangrijkste criterium is waar de bemanning van de schepen voordat zij in de haven van St.Eustatius voor anker gaan zijn geweest.

Graag wil ik dat er een gespecialiseerde jurist (zeerecht/Bes recht/ publieke volksgezondheid) meekijkt. Kan RWS hier iets betekenen? Of I&W maritiem? Je begrijpt dat ik iedereen heb laten tekenen, voordat ik het besluit nam. Stuur het oorspronkelijke protocol ook op. Waarom ik denk dat het verstandig is om het juridisch te laten toetsen is omdat ik vermoed dat sommige eigenaren van schepen mogelijk anderszins kunnen gaan claimen dat zij schade oplopen vanwege sterke vertragingen. Dat laatste wanneer zij het niet eens zijn, wanneer zij in de risicoklasse High zijn ingedeeld. Alle drie noodverordeningen hebben jullie. Graag even meedenken.

Graag morgen in VC bespreken.

(10)(2e)

Verstuurd vanaf mijn iPad
 Begin doorgestuurd bericht:

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@statiagov.com>

Datum: 6 april 2020 om 09:30:46 AST

Aan: (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) <(10)(2e)@statiagov.com>, (10)(2e) (10)(2e) <(10)(2e)@statiagov.com>, (10)(2e) <(10)(2e)@statiagov.com>

Onderwerp: Doorst: Annex to Corona Protocol of 26 March

geachte heer,

Hierbij de annex voor het protocol Covid-19

Met vriendelijke groet/With kind regards,

(10)(2e)

Havenmeester/ Harboumaster
 Zeehaven Sint Eustatius/ Statia Seaport.

Mobile +599- (10)(2e)

Office +599- (10)(2e)

P SAVE PAPER - Please do not print this e-mail unless necessary

De informatie in deze email is privé, vertrouwelijk en alleen bestemd voor de rechtmatige ontvanger. Bent u niet de rechtmatige ontvanger en u heeft blijkbaar dit bericht per abuis ontvangen delen wij u mede dat elke onthulling, kopie, distributie of gebruik van de inhoud strikt verboden is. U wordt verzocht in zulks de verzender direct te informeren en het bericht, inclusief mogelijke bijlages, te verwijderen.

The information in this E-mail message is private, confidential and only intended for the rightful recipient. If you are not the intended rightful recipient and you have received this message by senders' mistake, you are hereby notified that any disclosure, reproduction, distribution or use of the contents in any way is strictly prohibited and may be subject to legal privilege. Please inform the sender by reply and delete the message without copying it.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
 This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.