

Vergaderjaar 1998–1999

26 383

Wijziging van de Wet havenstaatcontrole in verband met de totstandkoming van richtlijn nr. 98/25/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 april 1998 (PbEG L 133) houdende wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG betreffende de naleving, met betrekking tot schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lid-staten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Inleiding

Op 27 april 1998 heeft de Raad van de Europese Unie richtlijn nr. 98/25/EG (PbEG L 133), houdende wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG betreffende de naleving met betrekking tot schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lid-staten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) vastgesteld.

De bepalingen van richtlijn nr. 95/21/EG (PbEG L 157) zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wet havenstaatcontrole, die op 1 juni 1998 in werking is getreden (Stb. 1998, 296). De totstandkoming van bovengenoemde wijzigingsrichtlijn maakt wijziging van de Wet havenstaatcontrole noodzakelijk. Daarnaast is het wenselijk deze wet nog op enkele andere punten te wijzigen in verband met de totstandkoming van richtlijn nr. 98/42/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 19 juni 1998 (PbEG L 184), houdende wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG in het kader van de comitologie-procedure van artikel 19 van die richtlijn. Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in deze wijzigingen.

2. Richtlijn nr. 98/25/EG

Richtlijn nr. 98/25/EG (hierna: de richtlijn) voorziet in een wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole op een drietal punten:

- a) recente wijzigingen in de internationale verdragen worden via een

- wijziging van artikel 2 onder de werkingssfeer van richtlijn nr. 95/21/EG gebracht;
- b) verruiming van de comitologie-procedure van artikel 19 van richtlijn nr. 95/21/EG;
 - c) invoering van specifieke aanhoudingsmaatregelen voor de gevallen waarin niet voldaan wordt aan de bepalingen van de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-code).

Ad a

De richtlijn voorziet ten eerste in een wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG in die zin dat recente, internationaal in werking getreden wijzigingen¹ in de toepasselijke verdragen en in het op 26 januari 1982 tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht op schepen door de havenstaat (Trb. 1996, 248) (hierna: MOU) onder de werkingssfeer van richtlijn nr. 95/21/EG worden gebracht. Bij de implementatie van richtlijn nr. 95/21/EG in de Wet havenstaatcontrole is gekozen voor een dynamische verwijzing naar deze verdragen en het MOU (zie hierover de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel dat heeft geleid tot de Wet havenstaatcontrole, kamerstukken II 1996/97, 25 254, nr. 3, p. 9/10). Daarmee is voorzien in de doorwerking van rechtswege van wijzigingen van die verdragen en het MOU in de nationale wetgeving. Deze wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG behoeft derhalve niet geïmplementeerd te worden.

Ad b

Ten tweede voorziet de richtlijn in een verruiming van de werkingssfeer van de comitologie-procedure van artikel 19 van richtlijn nr. 95/21/EG, teneinde het mogelijk te maken de data in artikel 2 van deze richtlijn in het vervolg volgens een vereenvoudigde procedure aan te passen in verband met wijzigingen in de verdragen en het MOU. Deze wijziging behoeft, nog afgezien van het feit dat de comitologie-procedure als zodanig niet is uitgevoerd in de Wet havenstaatcontrole, niet te worden geïmplementeerd vanwege het onder a gestelde.

Ad c

De totstandkoming van richtlijn nr. 98/25/EG houdt voorts hoofdzakelijk verband met het voor een groot aantal schepen van kracht worden – op 1 juli 1998 – van de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, ook wel International Safety Management Code, hierna: ISM-code) zoals door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie vastgesteld bij resolutie A. 741 (18) van 4 november 1993 en zoals later aangevuld met resolutie A. 788 (19) van 23 november 1995.

Met ingang van 1 juli 1998 is de ISM-code krachtens hoofdstuk IX van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de beveiliging van mensenlevens op zee, met Bijlagen (Trb. 1977, 77) (hierna: het Solas Verdrag) internationaal verplicht gesteld voor alle passagiersschepen, inclusief hogesnelheidspassagiersvaartuigen. Ingevolge hoofdstuk IX van het Solas Verdrag is de ISM-code met ingang van 1 juli 1998 tevens verplicht gesteld voor olietankschepen, chemicaliëntankschepen, gastankschepen, bulkcarriers en hogesnelheidsvrachtvaartuigen, met een brutotonnage van 500 of meer. Voor roll-on/roll-off-passagiersschepen (ro-ro-veerboten), ongeacht hun vlag, die havens van lid-staten van de Europese Gemeenschap in een geregelde dienst

¹ Sinds de totstandkoming van richtlijn 95/21/EG zijn wijzigingen in werking getreden van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de beveiliging van mensenlevens op zee, met Bijlagen (Trb. 1977, 77), het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147 en 1978, 187) en het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, met Bijlage (Trb. 1981, 144). De meest recente wijzigingen in het MOU van Parijs zijn op 14 januari 1998 in werking getreden.

aandoen, gelden de bepalingen van de ISM-code uit hoofde van EG-verordening nr. 3051/95 van de Raad van de Europese Unie van 8 december 1995 (PbEG L 320) reeds met ingang van 1 juli 1996. Deze verplichting voor Nederlandse schepen om te voldoen aan de bepalingen van de ISM-code is in de nationale wetgeving geregeld in de artikelen 3, 9, 10, 19, eerste en derde lid, 24, 164 en 164a van het Schepenbesluit 1965. Voor alle overige vrachtschepen en mobiele offshore booreenheden, met een brutotonnage van 500 of meer treedt de ISM-code met ingang van 1 juli 2002 in werking.

De ISM-code, die ziet op de invoering van een veiligheidsmanagementsysteem dat aan boord van schepen en aan de wal moet worden toegepast alsmede op de invoering van daaraan gekoppelde certificaten, levert een essentiële bijdrage aan de veiligheid van de scheepvaart en de bescherming van het mariene milieu in de wateren van de Gemeenschap.

Blijkens de considerans van de richtlijn geeft de vertraging, die op internationaal vlak is opgetreden bij de uitvoering van de bepalingen van de ISM-code door de rederijen en de administratie van de betreffende vlaggenstaten, aanleiding tot bezorgdheid vanuit het oogpunt van veiligheid van de scheepvaart en bescherming van het milieu. Het is derhalve noodzakelijk dat op communautair niveau specifieke maatregelen worden genomen voor de gevallen waarin niet voldaan wordt aan de bepalingen van de ISM-code. De richtlijn voorziet door middel van een wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG in deze maatregelen, die onder meer inhouden de verplichte aanhouding – door een havenstaat – van schepen die onder de werkingssfeer van de ISM-code vallen en die na 1 juli 1998 geen ISM-certificaten aan boord hebben.

De opname van dit onderdeel in richtlijn nr. 95/21/EG maakt aanpassing van de Wet havenstaatcontrole noodzakelijk.

3. De ISM-code

De onderhavige wijziging van de Wet havenstaatcontrole vloeit primair voort uit de internationale inwerkingtreding van de ISM-code. Om deze reden wordt hierna kort ingegaan op de strekking en inhoud van deze code.

Voor een uitgebreide toelichting op de ISM-code zij verwezen naar de nota van toelichting bij het koninklijk besluit van 31 januari 1997, houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 en van het Vissersvaartuigenbesluit in verband met de rijkswet van 12 april 1995, houdende wijziging van de Schepenwet (Stb. 301), en met de invoering van een geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificering (Stb. 62). In dit besluit zijn de bepalingen van hoofdstuk IX van het Solas Verdrag uitgevoerd voor schepen die varen onder Nederlandse vlag. Overigens is het wijzigingsbesluit van 31 januari 1997 in het kader van de Securitel-hersteloperatie vervangen door het koninklijk besluit van 18 december 1997 (Stb. 745), dat inhoudelijk geheel overeenkomt met dit besluit.

De ISM-code vormt een nieuw middel voor de scheepvaartsector om de veiligheid op zee, in de ruimste zin, te vergroten. Tot dusverre werd hoofdzakelijk door middel van technische voorschriften gestreefd naar een zo veilig mogelijke omgeving waarbinnen de scheepsbedrijfsvoering zich afspeelt. De ISM-code ziet op de invoering van een veiligheidsmanagementsysteem dat aan boord van de bovengenoemde schepen en aan de wal moet worden toegepast door de rederij die verantwoordelijk is voor de exploitatie van het schip. Het veiligheidsmanagementsysteem bestaat uit een aantal procedures en instructies, gericht tot de uitvoerenden van de scheepsbedrijfsvoering, met als doel de veiligheid op zee

te verzekeren en aldus te voorkomen dat persoonlijke ongevallen plaatsvinden en dat er schade aan het zeemilieu wordt toegebracht.

Als onderdeel van de ISM-code worden twee nieuwe certificaten voor veiligheidsmanagementsystemen ingevoerd, namelijk het conformiteitsdocument (document of compliance) voor de exploitant van het schip en het veiligheidsmanagementcertificaat (safety management certificate) ten behoeve van het schip. Deze documenten worden pas afgegeven nadat uit onderzoek door een klassebureau is gebleken dat door de walorganisatie wordt voldaan aan de vereisten van de ISM-code en aan boord van het schip gehandeld wordt overeenkomstig het goedgekeurde veiligheidsmanagementsysteem. Ingevolge voorschrift 4 van hoofdstuk IX van het Solas Verdrag dienen het originele veiligheidsmanagementcertificaat alsmede een afschrift van het conformiteitsdocument aan boord van het schip te zijn. Het veiligheidsmanagementcertificaat is alleen geldig wanneer bij een inspectie ook een afschrift van het conformiteitsdocument kan worden overgelegd.

Zoals reeds vermeld bestaat er op communautair niveau bezorgdheid over de vertraagde uitvoering van de ISM-code. Reeds bij de vaststelling van resolutie A. 741(18) in 1993 van de Internationale Maritieme Organisatie was duidelijk dat de toepassing van de ISM-code internationaal verplicht gesteld zou worden. Met de toevoeging van een nieuw hoofdstuk IX aan het Solas Verdrag in 1994 werd deze verplichting (met ingang van 1 juli 1998) voor een groot aantal schepen een feit. De invoering echter van een effectief en efficiënt veiligheidsmanagementsysteem is een tijdrovende zaak. Afhankelijk van de grootte van de organisatie en de beschikbare menskracht kan de invoering van het systeem tussen de 8 en 24 maanden in beslag nemen. De richtlijn heeft tot doel vanaf 1 juli 1998 de strikte naleving van de bepalingen van de ISM-code te bevorderen en het aantal schepen dat niet voldoet aan de bepalingen van de code te verminderen.

4. Handhaving van de ISM-code via de richtlijn havenstaatcontrole

Teneinde een goede naleving van de bepalingen van de ISM-code te verzekeren worden in het kader van richtlijn nr. 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole maatregelen getroffen. Havenstaatcontrole is immers een effectief middel gebleken in de strijd tegen de zogenaamde «sub-standard» schepen (schepen die niet voldoen aan de voorschriften uit de relevante scheepvaartverdragen). De richtlijn voorziet daarom in een nieuw artikel 9bis dat wordt ingevoegd in richtlijn nr. 95/21/EG. Dit artikel bevat de verplichting tot aanhouding van een schip waarvoor ingevolge de ISM-code certificaten dienen te zijn afgegeven, indien deze certificaten aan boord van dat schip ontbreken.

Indien bij inspectie van een schip blijkt dat het veiligheidsmanagementcertificaat of een afschrift van het conformiteitsdocument aan boord van dat schip ontbreekt, is de betreffende havenstaat op grond van artikel 9bis, eerste lid, verplicht het schip aan te houden. Daarbij is rekening gehouden met de mogelijkheid dat veel rederijen en schepen bij de inwerkingtreding van de ISM-code op 1 juli 1998 nog niet over ISM-certificaten beschikken. Strikte toepassing van deze regel zou dan kunnen leiden tot congestie in de haven van aanhouding. Daarom is in artikel 9bis, tweede lid, bepaald dat indien bij de betreffende inspectie geen andere tekortkomingen worden geconstateerd (dan het ontbreken van een ISM-certificaat) die de aanhouding van een schip rechtvaardigen, de bevoegde autoriteit van de havenstaat de aanhouding kan opheffen om havencongestie te vermijden.

Wanneer zo'n besluit tot opheffing van de aanhouding is genomen stelt de bevoegde instantie onmiddellijk de overige lid-staten daarvan in kennis.

Een schip waarvan de aanhouding om bovengenoemde reden is opgeheven wordt vervolgens, ingevolge artikel 9bis, derde lid, de toegang tot iedere haven in de Gemeenschap geweigerd, zolang de exploitant niet ten genoegen van de bevoegde instantie van de lid-staat waarin het besluit tot aanhouding is uitgevaardigd heeft aangetoond dat de vereiste ISM-certificaten zijn afgegeven.

5. Lasten verbonden aan de uitvoering van het wetsvoorstel

De uitvoering van dit wetsvoorstel brengt naar verwachting geen extra financiële lasten voor de overheid met zich mee. Gelet op de ruime aanloop-fase voor de daadwerkelijke verplichtstelling van de ISM-code op 1 juli 1998 – de verplichte invoering van de ISM-code werd zoals hierboven vermeld reeds in 1993 voorzien – en in aanmerking genomen het feit dat de daadwerkelijke invoering van een veiligheidsmanagement-systeem gemiddeld 8 tot 24 maanden in beslag neemt, bestaat de verwachting dat in de eerste maanden na de verplichte invoering van de ISM-code hooguit een lichte stijging van het aantal inspecties, gevolgd door aanhouding wegens het ontbreken van ISM-certificaten, zal plaatsvinden. Overigens is in de op artikel 14 van de Wet havenstaatcontrole gebaseerde Regeling tarieven Wet havenstaatcontrole voorzien in een tarief voor de vergoeding van kosten, gemaakt in verband met de inspectie, nadere inspectie of controle die leidt tot de aanhouding van een schip alsmede de kosten, gemaakt in verband met de inspectie, nadere inspectie of controle die leidt tot de opheffing van de aanhouding.

6. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Onderdeel A

Als gevolg van de totstandkoming van richtlijn nr. 98/42/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 19 juni 1998, houdende wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG, is onder meer bijlage VI van richtlijn nr. 95/21/EG, die de criteria voor de aanhouding van een schip bevat, gewijzigd. In deze bijlage is een niet-limitatieve lijst van tekortkomingen opgenomen die op zichzelf de aanhouding van een schip kunnen rechtvaardigen. Indien sprake is van een of meer van deze tekortkomingen, houdt de inspectie-ambtenaar het schip aan. De wijziging van bijlage VI houdt onder meer in dat daarin ten aanzien van de onder de werkingssfeer van het STCW-Verdrag vallende tekortkomingen (in de lijst opgenomen onder punt 3.8) wordt bepaald dat dit de *enige* redenen voor aanhouding krachtens dit verdrag zijn. De wijziging heeft derhalve tot gevolg dat de bevoegdheid van de inspectie-ambtenaar om een schip aan te houden wegens tekortkomingen die onder de werkingssfeer van het STCW-Verdrag vallen, beperkt wordt. Om deze reden wordt in artikel 7, eerste lid, onderdeel a, de verplichting tot aanhouding van een schip opgenomen, indien wordt voldaan aan een of meer van de criteria die ingevolge bijlage VI tot de aanhouding van een schip «kunnen» leiden, zodat met verschillen in reikwijdte en strekking van de aanhoudingsgronden in bijlage VI rekening kan worden gehouden.

Artikel 9 van richtlijn nr. 95/21/EG geeft aan wanneer een schip door de bevoegde instantie van de havenstaat moet worden aangehouden. In artikel 7 van de Wet havenstaatcontrole zijn deze gronden voor de aanhouding van een schip reeds geïmplementeerd. De specifieke

aanhoudingsgrond van artikel 9bis, eerste lid, van richtlijn nr. 95/21/EG – het ontbreken van een ISM-certificaat aan boord van een schip waarvoor dit dient te zijn afgegeven – wordt door middel van de onderhavige wijziging toegevoegd aan artikel 7 van de wet. Deze aanhoudingsgrond zou reeds onder de reikwijdte van artikel 7, eerste lid, onderdeel a, van de wet kunnen vallen, omdat in bijlage VI van richtlijn nr. 95/21/EG (criteria voor de aanhouding van een schip) het ontbreken van op grond van de internationale verdragen vereiste documenten als aanhoudingsgrond algemeen geformuleerd is. Het imperatieve karakter van artikel 9bis, eerste lid, van richtlijn nr. 95/21/EG maakt het echter noodzakelijk het ontbreken van het ISM-certificaat als expliciete, verplichte aanhoudingsgrond op te nemen. Hiertoe strekt artikel 7, onderdeel b, van het onderhavige wetsvoorstel.

Overigens is als gevolg van de totstandkoming van richtlijn nr. 98/42/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 19 juni 1998, houdende wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG, bijlage VI van richtlijn nr. 95/21/EG aangepast aan onder meer richtlijn nr. 94/58/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 319), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 25 mei 1998 (PbEG L 172) (hierna: richtlijn 94/58/EG). Richtlijn 94/58/EG bevat in de artikelen 10, 10bis en 11 bepalingen betreffende havenstaatcontrole, waarnaar in richtlijn nr. 95/21/EG wordt verwezen. Artikel 10 van richtlijn 94/58/EG bepaalt slechts dat havenstaatcontrole op grond van die richtlijn uitgevoerd wordt volgens het systeem van richtlijn nr. 95/21/EG. De wet voorziet daar reeds in door middel van de verwijzing in artikel 7 van de wet naar bijlage VI van richtlijn nr. 95/21/EG. Het bepaalde in artikel 10 valt reeds onder de reikwijdte van de wet, en behoeft derhalve niet te worden geïmplementeerd. Artikel 10bis ziet op havenstaatcontrole-procedures in het kader van richtlijn 94/58/EG. Dit artikel zal kunnen worden uitgevoerd in de Regeling havenstaatcontrole. De aanhoudingsgronden van artikel 11 van richtlijn 94/58/EG zijn (als gevolg van bovengenoemde richtlijn nr. 98/42/EG) overgenomen in bijlage VI van richtlijn nr. 95/21/EG. Om deze reden wordt voorgesteld de huidige, expliciete verwijzing naar artikel 11 van richtlijn 94/58/EG in artikel 7 van de wet te laten vervallen. Volstaan kan worden met de verwijzing naar bijlage VI in artikel 7, eerste lid, onderdeel a, van de wet. Daarmee is het nieuwe artikel 11 van richtlijn 94/58/EG reeds in de Nederlandse wetgeving uitgevoerd.

Het huidige artikel 7, tweede lid, van de wet geeft aan welke bepalingen van bijlage VI van richtlijn nr. 95/21/EG ingevolge de internationale verdragen niet van toepassing zijn op vissersvaartuigen. In verband met de te verwachten frequente wijzigingen van bijlage VI wordt voorgesteld artikel 7, tweede lid, van de wet te wijzigen in die zin dat een basis wordt geschapen om de bepalingen van bijlage VI die niet op vissersvaartuigen kunnen worden toegepast, in een ministeriële regeling (de Regeling havenstaatcontrole) op te nemen.

Onderdeel B

Artikel 9bis, tweede lid, eerste volzin, van richtlijn nr. 95/21/EG bepaalt dat indien bij de inspectie van een schip behalve het ontbreken van ISM-certificaten geen andere tekortkomingen worden geconstateerd die de aanhouding van het schip rechtvaardigen, de bevoegde autoriteit het aanhoudingsbevel kan intrekken om havencongestie te voorkomen. Voorgesteld wordt deze bevoegdheid van de ambtenaar van de Scheepvaartinspectie in artikel 10 van de wet, dat onder meer de criteria voor de opheffing van de aanhouding van een schip bevat, op te nemen.

Onderdeel C

Artikel 9bis, derde lid, van richtlijn nr. 95/21/EG legt de lid-staten de verplichting op ervoor te zorgen dat een schip dat, in de in het tweede lid bedoelde omstandigheden, toestemming heeft gekregen de haven van aanhouding te verlaten, de toegang tot iedere haven in de Gemeenschap te weigeren. Het huidige artikel 11, eerste lid, van de Wet havenstaatcontrole, bevat reeds de verplichting van de havenbeheerder om een schip dat vanuit een andere haven is uitgevaren of vanuit een andere bij het MOU aangesloten havenstaat is vertrokken naar zee zonder aan bepaalde veiligheidseisen of voorwaarden voor reparatie te voldoen, de toegang tot de haven te weigeren.

Ter uitvoering van het bepaalde in artikel 9bis, derde lid, van richtlijn nr. 95/21/EG, wordt voorgesteld artikel 11 van de wet te wijzigen in die zin dat daarin tevens wordt opgenomen de verplichting van de havenbeheerder om een schip waarvan de aanhouding door een lid-staat of een andere bij het MOU aangesloten havenstaat is opgeheven wegens het enkele ontbreken van een ISM-certificaat en om havencongestie te voorkomen, de toegang tot de haven te weigeren. In deze situatie wordt het betreffende schip ingevolge de richtlijn pas weer toegelaten in de haven op het moment dat door de kapitein of exploitant van het schip is aangetoond dat geldige ISM-certificaten zijn afgegeven. Met andere woorden, evenals in de situatie als bedoeld in het eerste lid van artikel 11, moet worden aangetoond dat het schip aan de voorschriften van de toepasselijke internationale verdragen (in casu: het Solas Verdrag) voldoet. Deze voorwaarde voor toelating in de haven is reeds in het huidige artikel 11 van de wet opgenomen.

Onderdelen D en E

Richtlijn 95/21/EG kent een groot aantal meldings- en overlegverplichtingen, waarvan er een aantal niet in de Wet havenstaatcontrole zelf, maar op grond van artikel 29 van deze wet in de Regeling havenstaatcontrole zijn opgenomen. Voorgesteld wordt de meldingsverplichting van artikel 9bis, tweede lid, die gericht is op informatievoorziening voor de betrokken autoriteiten met betrekking tot de intrekking van het aanhoudingsbevel als bedoeld in dat artikel, onder de werkingssfeer van artikel 29 te brengen teneinde deze te kunnen opnemen in de Regeling havenstaatcontrole.

In de doorwerking van een eventuele wijziging van artikel 9bis is door middel van de voorgestelde wijziging van artikel 31 van de wet voorzien. Overigens is, om dezelfde reden als vermeld onder onderdeel A, de expliciete verwijzing naar artikel 11 van richtlijn nr. 94/58/EG in artikel 31 van de wet vervallen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

TRANSPONERINGSTABEL

Richtlijn nr. 95/21/EG, zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/25/EG van de Raad en richtlijn nr. 98/42/EG van de Commissie

artikel 2, onder punt 1 en 2	–
artikel 5, tweede lid	Regeling havenstaatcontrole (artikel 4, eerste lid)
artikel 9bis, eerste lid	artikel 7, eerste lid, onder b
artikel 9bis, tweede lid, eerste volzin	artikel 10, derde lid
artikel 9bis, tweede lid, tweede volzin	artikel 29 en 31 en de Regeling havenstaatcontrole
artikel 9bis, derde lid, eerste volzin	artikel 11, tweede, vierde en vijfde lid
artikel 9bis, derde lid, tweede volzin	artikel 11, vijfde lid
artikel 19, onder c	–
Bijlage I	Regeling havenstaatcontrole (artikel 4, eerste lid)
Bijlage II	–
Bijlage III	Regeling havenstaatcontrole (artikel 4, derde lid)
Bijlage IV	–
Bijlage VI	artikel 7, eerste lid, onder a en artikel 31, eerste lid