

Vergaderjaar 1999–2000

**26 878**

## **Regels met betrekking tot de productie en keuring van uitrusting voor zeeschepen (Wet scheepsuitrusting)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN DEEL**

##### *§ 1. Inleiding*

Het onderhavige voorstel van wet strekt tot implementatie van richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46) (hierna: de richtlijn). De richtlijn, die is gebaseerd op artikel 80 (artikel 84 oud), tweede lid, van het EG-Verdrag, heeft een tweeledig doel.

Enerzijds strekt zij ertoe om de veiligheid op zee te verbeteren en de voorkoming van mariene verontreiniging effectiever te doen zijn door de invoering van een geharmoniseerd regime van keuringsprocedures en beproevingsnormen voor scheepsuitrusting en de vaststelling van kwaliteitscriteria voor keuringsinstanties. Door te voorzien in gemeenschappelijke normen die garanderen dat de prestaties van scheepsuitrusting op het punt van de veiligheid van een hoog niveau zijn, kan – zo wordt in de richtlijn overwogen – de kans op scheepsongevallen effectief worden verminderd.

Anderzijds strekt de richtlijn ertoe het vrij verkeer van scheepsuitrusting binnen de Europese Unie te waarborgen. Zoals ook blijkt uit de considerans van de richtlijn, wordt ernaar gestreefd om de ingevolge de verdragen vereiste goedkeuringsprocedures op communautair niveau te harmoniseren, zodat dit zal leiden tot minder formaliteiten en lagere kosten voor het in de handel brengen van scheepsuitrusting, omdat dubbele goedkeuringsprocedures niet langer nodig zijn. Op deze wijze kan worden bewerkstelligd dat technische handelsbelemmeringen op het gebied van het vrij verkeer van scheepsuitrusting worden opgeheven.

##### *§ 2. Richtlijn nr. 96/98/EG inzake uitrusting van zeeschepen*

#### **a. achtergronden van de richtlijn**

In de jaren '60 en '70 is onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een aantal mondiale scheepvaartverdragen tot stand gekomen, waarbij ook de lidstaten van de Europese Unie partij zijn. Het betreft onder meer het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen

Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275), het op 20 oktober 1972 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee (Trb. 1974, 51), het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147), en het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, met Bijlagen (Trb. 1976, 157), ook wel aangeduid als Load Lines, COLREG, MARPOL en SOLAS (hierna: de verdragen).

De verdragen bevatten onder meer voorschriften voor de uitrusting van zeeschepen. Deze voorschriften hebben veelal niet alleen betrekking op de veiligheid van uitrusting nadat deze aan boord van een schip is geplaatst, maar zien ook op de vervaardiging van die uitrusting en haar beproeving vóórdat zij aan boord wordt geplaatst. Voor veel uitrustingschrijven de verdragen voor dat zij moet worden goedgekeurd door de Administratie van de vlaggenstaat (d.i. de staat welks vlag een schip gerechtigd is te voeren), alvorens zij aan boord mag worden geplaatst. In een aantal gevallen gaat het daarbij om een generieke goedkeuring van een bepaald type uitrustingsstuk (de typegoedkeuring), in andere gevallen gaat het – soms in aanvulling op de typegoedkeuring – om de specifieke goedkeuring van afzonderlijke uitrustingsstukken. Beide vormen van goedkeuring houden in dat de uitrusting voldoet aan de met betrekking tot die uitrusting gestelde fabricagevoorschriften, en dat van het voldoen aan die voorschriften is gebleken door de uitrusting te beproeven. Voor de gebruiker van een schip zijn deze goedkeuringen van groot belang. Indien de uitrusting van een schip niet is goedgekeurd, worden voor dat schip geen veiligheidscertificaten afgegeven. En zonder deze op grond van de verdragen vereiste certificaten mogen met het schip geen reizen worden ondernomen.

De verdragsvoorschriften betreffende de keuring en beproeving van scheepsuitrusting (en de ter uitvoering van die voorschriften door de IMO vastgestelde resoluties) worden wereldwijd niet altijd op uniforme wijze ten uitvoer gelegd. Ook binnen de Europese Unie vertonen de nationale beproevingsnormen en goedkeuringsprocedures waarmee aan de IMO-voorschriften uitvoering wordt gegeven, verschillen. Enerzijds is dit een gevolg van de ruimte die de IMO-voorschriften de nationale keuringsinstanties laten, waar het de concrete toepassing van die voorschriften betreft, anderzijds spelen ook de verschillende niveaus van deskundigheid van de nationale keuringsinstanties een rol.

Het gebrek aan uniformiteit bij de tenuitvoerlegging van de IMO-voorschriften leidt niet alleen tot uiteenlopende niveaus van veiligheid aan boord van communautaire schepen, maar vormt ook een belemmering voor het vrij verkeer van scheepsuitrusting binnen de Unie, omdat er – zo wordt het in de considerans van de richtlijn verwoord – bij lidstaten «sterke tegenzin» bestaat om door andere lidstaten goedgekeurde uitrusting zonder verdere verificatie aan boord van de eigen schepen te accepteren. In zijn Resolutie van 8 juni 1993 over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee (PbEG C 271) heeft de Raad van de Europese Unie er dan ook bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen op aangedrongen voorstellen te doen om de implementatie van IMO-voorschriften en de goedkeuringsprocedures voor scheepsuitrusting te harmoniseren. Het naar aanleiding van deze resolutie door de Commissie ingediende voorstel voor een richtlijn (PbEG 1995, C 218) heeft op 20 december 1996 geleid tot de vaststelling van richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie inzake uitrusting van zeeschepen.

## **b. het merk van overeenstemming**

De richtlijn introduceert een Europees keurmerk voor scheepsuitrusting, het zogeheten merk van overeenstemming, dat wordt gesymboliseerd door de afbeelding van een stuurwiel (zie bijlage D van de richtlijn). Dit merk, dat alleen mag worden aangebracht op uitrusting waarvan aan de hand van de in de richtlijn opgenomen beproevingsnormen en keuringsprocedures is aangetoond dat zij voldoet aan de in de verdragen gestelde voorschriften, vervangt de door vlaggenstaatadministratie gegeven (type)goedkeuringen.

Aan het merk van overeenstemming worden door de richtlijn in hoofdzaak twee soorten rechtsgevolgen verbonden, waaruit ook duidelijk de tweeledige doelstelling van de richtlijn blijkt. In de eerste plaats worden aan het merk rechtsgevolgen verbonden die betrekking hebben op het veiligheidsniveau van uitrusting aan boord van communautaire schepen. De richtlijn draagt de lidstaten op om er bij de afgifte en vernieuwing van veiligheidscertificaten op toe te zien dat uitrusting die na 31 december 1998 aan boord is geplaatst van schepen waarvoor zij deze certificaten afgeven, voldoet aan de voorschriften van de richtlijn (artikel 4). Een aantal uitzonderingsgevallen en het overgangsrecht daargelaten, betekent dit dat de uitrusting van communautaire schepen (voorzover de richtlijn op die uitrusting van toepassing is) van het merk van overeenstemming dient te zijn voorzien. Dit merk moet garanderen dat de uitrusting het voorgeschreven veiligheidsniveau heeft. Verder worden aan het merk van overeenstemming rechtsgevolgen verbonden die betrekking hebben op het vrij verkeer van scheepsuitrusting binnen de Europese Unie. De lidstaten mogen niet verbieden dat uitrusting waarop het merk is aangebracht, in de handel wordt gebracht, noch verbieden dat deze uitrusting aan boord van hun schepen wordt geplaatst (artikel 6, eerste lid). Dit betekent dat uitrusting voortaan nog slechts in één van de lidstaten een goedkeuringsprocedure behoeft te ondergaan, en dat zij, indien zij in die lidstaat is goedgekeurd en ten teken daarvan van het merk van overeenstemming is voorzien, ook voor de overige lidstaten is goedgekeurd en daar zonder verdere goedkeuringsprocedures in de handel kan worden gebracht en ter plaatsing aan boord van communautaire schepen kan worden aangeboden.

Opgemerkt zij nog dat de richtlijn géén betrekking heeft op de verdragsvoorschriften betreffende de veiligheid van scheepsuitrusting, nadat deze aan boord is geplaatst. Die voorschriften zijn gericht tot de gebruiker van het schip en hebben geen betrekking op de fabricage en beproeving van scheepsuitrusting.

## **c. geharmoniseerde beproevingsnormen**

In de verdragen en de IMO-resoluties ter uitvoering van de verdragen is geregeld, aan welke eisen scheepsuitrusting moet voldoen om te worden goedgekeurd. Het voldoen aan deze eisen, die vooral betrekking hebben op de fysieke kwaliteiten van de uitrusting en ertoe strekken om te garanderen dat de prestaties van de uitrusting op het punt van veiligheid van hoog niveau zijn, moet worden aangetoond door de uitrusting te beproeven. Doorgaans is echter niet of slechts globaal geregeld, aan de hand van welke normen deze beproeving moet geschieden. Weliswaar zijn daarvoor in veel gevallen gedetailleerde beproevingsnormen bekendgemaakt door de IMO, doch de toepassing van deze normen wordt over het algemeen slechts aanbevolen en is niet verplicht. In de praktijk hanteren de nationale keuringsinstanties dan ook vaak eigen beproevingsnormen, met als gevolg een grote diversiteit van normen en uiteenlopende beproevingsresultaten. In deze situatie wordt thans verandering

gebracht door de richtlijn, die nauwkeurig regelt, welke beproevingsnormen dienen te worden gehanteerd.

De beproevingsnormen aan de hand waarvan het voldoen aan de verdragsvoorschriften moet worden aangetoond, zijn opgenomen in bijlage A.1 van de richtlijn. Daarbij is zoveel mogelijk aangesloten bij de reeds door de IMO aanbevolen normen – normen die hetzij door de IMO, hetzij door de Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO) of de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) zijn ontwikkeld –, waar nodig aangevuld met beproevingsnormen, ontwikkeld door Europese harmonisatieorganismen zoals de Europese Commissie voor Normalisatie (CEN), het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC) en het Europees Normalisatie-instituut voor Telecommunicatie (ETSI).

#### **d. de overeenstemmingsbeoordeling**

In artikel 5, tweede lid, van de richtlijn is bepaald dat het voldoen aan de IMO-voorschriften alleen kan worden aangetoond aan de hand van de in de richtlijn opgenomen procedures voor de beproeving en goedkeuring van uitrusting, de zogeheten procedures van overeenstemmingsbeoordeling. Deze procedures, die moeten worden gevolgd voordat de uitrusting in de handel kan worden gebracht, leiden – mits met goed gevolg doorlopen – tot de afgifte van een verklaring waarin de fabrikant verklaart dat de uitrusting in overeenstemming is met de toepasselijke voorschriften (de «verklaring van overeenstemming»), en tot de plaatsing van het merk van overeenstemming.

De overeenstemmingsbeoordeling kan veelal aan de hand van meer dan één procedure geschieden. In bijlage A.1 van de richtlijn is per uitrustingsonderdeel aangegeven, welke procedures van overeenstemmingsbeoordeling voor dat uitrustingsonderdeel kunnen worden gevolgd. Aan die procedures is invulling gegeven door middel van een zevental standaardmodules, die zijn ontleend aan Besluit nr. 93/465/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming (PbEG C 220). Het betreft de modules B (EG-typeonderzoek), C (onderzoek van overeenstemming met het type), D (productiekwaliteitsborging), E (productkwaliteitsborging), F (productkeuring), G (eenheidskeuring), en H (volledige kwaliteitsborging). Deze modules zijn ten dele cumulatief en ten dele alternatief toepasbaar.

Voor de modules C tot en met F, die alternatief toepasbaar zijn, geldt steeds dat zij tezamen met module B moeten worden toegepast. Kenmerkend voor een procedure van overeenstemmingsbeoordeling waarin van deze modules gebruik wordt gemaakt, is dat de beoordeling van de uitrusting in twee fasen geschiedt. In de eerste fase laat de fabrikant een representatief exemplaar van de uitrusting onderzoeken door een keuringsinstantie, die, indien de uitrusting voldoet aan de toepasselijke voorschriften, een certificaat van EG-typeonderzoek afgeeft. In de tweede fase wordt beoordeeld, of de exemplaren die de fabrikant verlaten, overeenstemmen met het goedgekeurde prototype. De wijze waarop deze aanvullende beoordeling geschiedt, verschilt per module. De modules G en H worden niet tezamen met een andere module toegepast. Kenmerkend voor een procedure van overeenstemmingsbeoordeling waarin één van deze modules wordt toegepast, is dat er door de keuringsinstantie geen typeonderzoek wordt verricht. Voor module G houdt dit verband met het feit dat deze wijze van overeenstemmingsbeoordeling bedoeld is voor de keuring van per stuk of in kleine hoeveel-

heden vervaardigde uitrusting. De beoordelingsprocedure telt daarom ook maar één fase. Module H bestaat daarentegen weer wel uit een vooronderzoek en een aanvullende beoordeling, maar verschilt van de overige procedures die in twee fasen geschieden, door het feit dat de fabrikant niet een prototype, maar een ontwerp laat keuren.

Een vermeldenswaardige bijzonderheid is nog dat de fabrikant onder de modules D, E en H een door een keuringsinstantie goedgekeurd kwaliteitssysteem hanteert, dat moet garanderen dat de door hem vervaardigde uitrusting in overeenstemming is met het goedgekeurde prototype of ontwerp of met de toepasselijke voorschriften.

Bovengenoemde modules worden ook toegepast in de zogeheten «nieuwe aanpak-richtlijnen», gebaseerd op artikel 95 (100A oud) van het EG-Verdrag. De onderhavige richtlijn is evenwel geen nieuwe aanpakrichtlijn, ook al vertoont zij daarmee, althans wat betreft de toegepaste systematiek van overeenstemmingsbeoordeling, een grote gelijkenis. In de richtlijn (die ook niet op artikel 95 van het verdrag is gebaseerd) wordt niet – zoals gebruikelijk is in nieuwe aanpak-richtlijnen – volstaan met algemene doelvoorschriften die nog nader moeten worden uitgewerkt door de Europese normalisatieorganen (de zgn. «globale benadering»), maar wordt verwezen naar concrete fabricagevoorschriften en beproevingsnormen, die geen verdere uitwerking behoeven. Dat de richtlijn geen nieuwe aanpakrichtlijn is, blijkt ook uit het gebruikte merkteken. Bij nieuwe aanpakrichtlijnen leidt de procedure van overeenstemmingsbeoordeling tot het aanbrengen van de zogeheten CE-markering, die ook daadwerkelijk wordt gesymboliseerd door de letters «CE». De onderhavige richtlijn kent daarentegen een eigen merk van overeenstemming, dat wordt gesymboliseerd door de in bijlage D van de richtlijn opgenomen afbeelding van een stuurwiel.

#### **e. keuringsinstanties**

De procedures van overeenstemmingsbeoordeling worden uitgevoerd door of onder toezicht van daartoe door de lidstaten aangewezen en bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen aangemelde keuringsinstanties. Onder hun verantwoordelijkheid wordt ook het merk van overeenstemming aangebracht. Om als keuringsinstantie te kunnen worden aangewezen moet een instelling onafhankelijk zijn van de fabrikanten voor wie zij keuringen verricht, en over voldoende deskundigheid beschikken. In bijlage C van de richtlijn is daartoe een aantal minimumcriteria opgenomen, die onder meer betrekking hebben op de beroepsbekwaamheid van de personen die namens de keuringsinstantie uitrusting beproeven.

Een bij de Europese Commissie aangemelde keuringsinstantie is bevoegd om de procedures van overeenstemmingsbeoordeling waarvoor zij is aangemeld, uit te voeren voor iedere in of buiten de Europese Unie gevestigde fabrikant. Zij mag bij de uitvoering van deze procedures gebruik maken van de middelen die haar in haar thuisbasis ter beschikking staan of van het personeel van een buitenlandse vestiging. De certificaten dienen evenwel door of namens de keuringsinstantie zelf te worden afgegeven en niet door buitenlandse vestigingen.

De verantwoordelijkheid voor een juiste taakuitoefening door de keuringsinstantie ligt bij de lidstaat die haar heeft aangewezen. Deze lidstaat dient er ook op toe te zien dat de keuringsinstantie blijft voldoen aan de minimumcriteria, opgenomen in bijlage C (vgl. artikel 9, tweede en derde lid, van de richtlijn).

## **f. toepassingsbereik van de richtlijn**

De richtlijn is van toepassing op de in bijlage A.1 van de richtlijn genoemde uitrusting van «communautaire schepen», d.w.z. schepen waarvoor op grond van de verdragen door of namens de lidstaten van de Europese Unie veiligheidscertificaten zijn afgegeven (zie artikel 2, onderdeel k, van de richtlijn).

De richtlijn is niet van toepassing op uitrusting die – omdat daarvoor geen goedkeuringsvereiste geldt, of omdat daarvoor (vooralnog) geen geharmoniseerde beproevingsnormen of beoordelingsprocedures zijn vastgesteld – niet voorkomt in bijlage A.1. Wel zij daarbij opgemerkt dat het aantal uitrustingsonderdelen waarvoor op grond van de verdragen een goedkeuringsvereiste geldt, maar waarop de richtlijn niet van toepassing is, in de toekomst waarschijnlijk zal afnemen. Veel van deze onderdelen zijn thans reeds opgenomen in bijlage A.2 van de richtlijn, en zullen, zodra in communautair verband overeenstemming is bereikt over de toe te passen beproevingsnormen en beoordelingsprocedures, overeenkomstig de in artikel 18 van de richtlijn opgenomen procedure worden «overgeschreven» naar bijlage A.1. De eerste overschrijving van uitrusting heeft inmiddels reeds plaatsgevonden (zie onderdeel j).

Voor de toepasselijkheid van de richtlijn is vereist dat de in bijlage A.1 van de richtlijn genoemde uitrusting bestemd is om aan boord van een communautair schip te worden geplaatst. De richtlijn is derhalve niet van toepassing op uitrusting, bestemd voor «niet-communautaire» schepen, waarbij niet alleen moet worden gedacht aan schepen uit derde landen, maar ook aan in de Europese Unie thuisbehorende schepen waarvoor op grond van de verdragen geen certificaatsvereiste geldt. Dit neemt overigens niet weg dat voor die schepen op grond van andere internationale of nationale bepalingen een certificaatsvereiste kan gelden.

Het feit dat de richtlijn uitsluitend van toepassing is op uitrusting, bestemd voor communautaire schepen, heeft tot gevolg dat de richtlijn ook wat betreft haar toepassingsbereik verschilt van de hiervoor reeds genoemde nieuwe aanpak-richtlijnen. Een nieuwe aanpak-richtlijn is in beginsel van toepassing op alle in die richtlijn bedoelde producten die in de Europese Unie in de handel worden gebracht. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen de potentiële gebruikers van het product. De onderhavige richtlijn maakt dit onderscheid wel, met als gevolg dat de richtlijn slechts op een deel van alle in bijlage A.1 genoemde uitrusting die in de Europese Unie in de handel wordt gebracht, van toepassing is. Het blijft derhalve mogelijk om in de Europese Unie ongemarkeerde uitrusting te vervaardigen en in de handel te brengen, zij het dat deze uitrusting alleen ter plaatsing aan boord van niet-communautaire schepen kan worden aangeboden.

## **g. uitzonderingen op het markeringsvereiste**

De verplichting dat uitrusting die na 31 december 1998 aan boord van een communautair schip wordt geplaatst, van het merk van overeenstemming moet zijn voorzien, geldt – nog afgezien van het overgangsrecht – niet onverkort. De communautaire wetgever heeft onderkend dat het niet onder alle omstandigheden redelijk is om te eisen dat uitrusting van het merk is voorzien.

In de richtlijn is rekening gehouden met de mogelijkheid dat niet in elke haven die door een schip wordt aangedaan, gemarkeerde uitrusting verkrijgbaar zal zijn. Communautaire schepen doen immers ook havens aan, die niet binnen de Europese Unie zijn gelegen. De verdragen

schrijven evenwel voor dat uitrusting die onherstelbare gebreken vertoont of verloren is gegaan, in de eerstvolgende haven die het schip aandoet, dient te worden vervangen. Omdat het, wanneer de eerstvolgende haven buiten de Europese Unie is gelegen, vanuit het oogpunt van tijd, vertraging en kosten redelijkerwijze niet altijd uitvoerbaar zal zijn om deze uitrusting dan door gemarkeerde uitrusting te vervangen, bepaalt artikel 16 van de richtlijn dat in die gevallen de uitrusting ook door niet-gemarkeerde uitrusting mag worden vervangen. Wel wordt daaraan onder meer de voorwaarde verbonden dat de vervangende uitrusting dan ten minste vergezeld moet gaan van documentatie waaruit blijkt dat de uitrusting aan de toepasselijke verdragsvoorschriften voldoet.

Ook voor technisch innovatieve uitrusting en voor uitrusting die met het oog op beproeving en beoordeling aan boord wordt geplaatst, maakt de richtlijn een uitzondering. De gedachte hierachter is dat met de richtlijn uiteraard niet wordt beoogd om de ontwikkeling en beproeving van nieuwe uitrusting tegen te gaan. Voor technisch innovatieve uitrusting is daarom bepaald dat deze, indien zij niet aan de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures voldoet (lees: niet overeenkomstig deze procedures op haar geschiktheid kan worden beoordeeld), toch aan boord mag worden geplaatst, indien op andere wijze is aangetoond dat zij ten minste even doeltreffend is als gemarkeerde uitrusting (zie artikel 14 van de richtlijn). Een soortgelijke uitzondering wordt gemaakt voor de beproeving van uitrusting: de lidstaten mogen toestaan dat uitrusting waarvoor geen procedure van overeenstemmingsbeoordeling is gevolgd, voor beproeving en beoordeling aan boord wordt geplaatst (artikel 15 van de richtlijn). Wel is daarbij bepaald dat de toestemming slechts van korte duur mag zijn, en dat de voor beproeving aan boord geplaatste uitrusting de gemarkeerde uitrusting die aan boord moet zijn, niet mag vervangen. Bovendien moet de toestemming blijken uit een door de vlaggenstaat afgegeven certificaat, dat de uitrusting moet vergezellen. Dit vereiste geldt overigens ook voor aan boord geplaatste technisch innovatieve uitrusting.

#### **h. overheidstoezicht**

In de richtlijn is een zogeheten «vrijwaringsclausule» opgenomen (zie artikel 13 van de richtlijn), waarin is vastgelegd dat een lidstaat passende maatregelen dient te nemen om uitrusting waarop het merk van overeenstemming is aangebracht, uit de handel nemen en het in handel brengen daarvan te beperken of te verbieden, alsook om de plaatsing en het gebruik van die uitrusting aan boord van zijn schepen te beperken of te verbieden, indien hij vaststelt dat die uitrusting, ook wanneer zij op de juiste wijze aan boord geplaatst is en op de juiste wijze wordt onderhouden en gebruikt voor haar gebruiksdoel, de gezondheid of veiligheid van de bemanning, van passagiers of van andere personen in gevaar kan brengen of het mariene milieu kan aantasten. Deze clausule is in beginsel identiek aan de vrijwaringsclausules die – overeenkomstig artikel 95 (100A oud), vijfde lid, van het EG-Verdrag – in nieuwe aanpak-richtlijnen worden opgenomen.

#### **i. overgangsrecht**

Artikel 5, derde lid, van de richtlijn voorziet in een zogenaamde «uitverkooptermijn». Gedurende deze termijn blijft het toegestaan om scheepsuitrusting die niet is voorzien van het merk van overeenstemming, in de handel te brengen en aan boord van communautaire schepen te plaatsen. Voorwaarde is echter wel dat de uitrusting moet zijn vervaardigd voor 1 januari 1999, en dat zij moet zijn goedgekeurd overeenkomstig de nationale goedkeuringsprocedures die reeds voor de datum waarop de richtlijn werd vastgesteld, van kracht waren. De uitverkooptermijn voor

«oude scheepsuitrusting» duurt twee jaar en vangt aan op 1 januari 1999. In concreto betekent dit dus dat de door de vlaggenstaatadministraties verleende (type)goedkeuringen hun geldigheid nog gedurende twee jaar behouden.

Ook voor uitrusting die eerst na 20 december 1996 onder de werkings-sfeer van de richtlijn gebracht wordt – door een overschrijving van die uitrusting vanuit bijlage A.2 naar bijlage A.1 van de richtlijn – geldt een overgangstermijn van twee jaar (artikel 7, zesde lid). Deze termijn begint te lopen op de dag waarop de desbetreffende wijziging van bijlage A.1 van kracht wordt.

#### **j. wijzigingsrichtlijn nr. 98/85/EG**

Op 11 november 1998 heeft, volgens de procedure in artikel 18 van de richtlijn, de Commissie van de Europese Gemeenschappen de eerste wijzigingsrichtlijn vastgesteld: richtlijn nr. 98/85/EG tot wijziging van richtlijn nr. 96/98/EG (PbEG L 315). Bij deze wijziging zijn bepaalde uitrustingsstukken uit bijlage A.2 naar bijlage A.1 van de richtlijn overgeschreven en zijn aan bijlage A.2 nieuwe uitrustingsstukken ter overschrijving toegevoegd. Tevens zijn de in de richtlijn opgenomen (statische) verwijzingen naar de verdragen en de beproevingsnormen geactualiseerd, ten einde die verwijzingen in overeenstemming te brengen met de op 1 januari 1999 geldende internationale voorschriften en beproevingsnormen. De wijzigingen zijn voor de toepassing van de richtlijn op 30 april 1999 van kracht geworden. Op die datum is ook de uitverkooptermijn voor de nieuw toegevoegde uitrusting aangevangen.

#### *§ 3. Implementatie van de richtlijn*

##### **a. inleiding**

Bij de voorbereiding van de implementatie van de richtlijn kwam uiteraard de vraag aan de orde, op welke plaats in de Nederlandse wetgeving de richtlijn geïmplementeerd diende te worden. Voor de beantwoording van deze vraag is onder meer gekeken naar de wijze waarop de in richtlijn genoemde verdragen voor het Koninkrijk der Nederlanden zijn uitgevoerd, en de wijze waarop de reeds bestaande uitrustingsvoorschriften zich tot de richtlijn verhouden.

##### **b. de verdragen**

De verdragen zijn voor het Koninkrijk deels in rijksregelgeving en deels in nationale regelgeving uitgevoerd. Het Load Lines-, het SOLAS- en het COLREG-verdrag zijn uitgevoerd bij en krachtens de Schepenwet, een rijkswet. De uitvoering van deze drie verdragen in rijksregelgeving vloeit voort uit het feit dat zij betrekking hebben op de veiligheid van zeeschepen, en is gebaseerd op artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, dat bepaalt dat het stellen van eisen met betrekking tot de veiligheid van zeeschepen een aangelegenheid van het Koninkrijk is. Het MARPOL-verdrag, daarentegen, is uitgevoerd in nationale wetgeving van elk van de landen van het Koninkrijk. Dit houdt verband met het feit dat het MARPOL-verdrag ziet op de milieuveiligheid van schepen, en het feit dat het stellen van regels betreffende de milieuveiligheid van schepen geen Koninkrijks-aangelegenheid in de zin van het Statuut is. Voor Nederland is het MARPOL-verdrag uitgevoerd bij en krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (hierna: Wvvs).



Bij en krachtens de Schepenwet zijn ook de verdragsvoorschriften betreffende de fabricage en beproeving van scheepsuitrusting uitgevoerd. Daarbij dient echter te worden opgemerkt dat het stellen van regels met betrekking tot deze onderwerpen – in tegenstelling tot het stellen van regels betreffende de veiligheid van uitrusting aan boord – op zichzelf geen Koninkrijksaangelegenheid in de zin van het Statuut is. Destijds is er evenwel voor gekozen om de uitvoering van de verdragen zoveel mogelijk te concentreren en de verdragsvoorschriften betreffende de fabricage en beproeving van uitrusting bij en krachtens dezelfde (rijks)wet uit te voeren, waarbij ook de voorschriften met betrekking tot de veiligheid aan boord werden uitgevoerd.

### **c. Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen**

De Schepenwet is als rijkswet ook van toepassing op schepen die op grond van Nederlands-Antilliaans of Arubaans recht gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren. De richtlijn behoeft ten aanzien van deze schepen echter niet te worden geïmplementeerd. Het volgende moge ter toelichting dienen.

De richtlijn is gebaseerd op artikel 80 (84 oud), tweede lid, van het EG-Verdrag en strekt ertoe om door maatregelen in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid (vgl. overweging 1 van de richtlijn; zie voorts artikel 70 (74 oud) van het verdrag) de veiligheid van het zeevervoer te waarborgen. Het gemeenschappelijk vervoerbeleid in het algemeen en de veiligheid van zeevervoer in het bijzonder zijn geen onderwerpen die onder deel IV van het verdrag of de daarop gebaseerde associatieregelingen vallen. Dit betekent dat de richtlijn niet verbindend is voor de Nederlandse Antillen en Aruba, aangezien deze rijksdelen ingevolge artikel 299 (227 oud), derde lid, van het verdrag slechts door deel IV van het verdrag en de daarop gebaseerde associatieregelingen worden verbonden. Tegen deze achtergrond dient het begrip «lidstaat» in de omschrijving van «communautair schip» te worden opgevat als het land Nederland, en niet als het Koninkrijk der Nederlanden. Voor een toelichting hierop zij verwezen naar de nota's van toelichting op respectievelijk het besluit van 1 september 1995, houdende wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit in verband met richtlijn nr. 93/103/EG van 23 november 1993 van de Raad van de Europese Unie betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid aan boord van vissersvaartuigen (PbEG L 307) (Stb. 456) en het besluit van 1 september 1995, houdende wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit en het Schepenbesluit 1965 in verband met richtlijn nr. 92/29/EEG van 31 maart 1992 van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de minimumvoorschriften ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG L 113) (Stb. 465).

### **d. verhouding tussen Schepenwet en richtlijn**

In het voorgaande is reeds opgemerkt dat uit de omschrijving van «communautair schip» volgt dat de richtlijn alleen van toepassing is op uitrusting van schepen waarvoor op grond van de verdragen veiligheids-certificaten zijn vereist. Op grond van de Schepenwet worden echter ook veiligheids-certificaten afgegeven voor schepen die niet onder de verdragen vallen. De Schepenwet kent namelijk geen ondergrens naar lengte of tonnage, terwijl de verdragen wel pas vanaf een bepaalde lengte of een bepaald tonnage van toepassing zijn. Dit betekent dat er bij de implementatie van de richtlijn niet alleen een onderscheid moet worden gemaakt tussen Nederlandse schepen enerzijds en Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen anderzijds, maar ook tussen Nederlandse schepen waarvoor het certificaatsvereiste uitsluitend op grond van

de Schepenwet geldt, en Nederlandse schepen waarvoor het certificaatsvereiste mede op grond van de verdragen geldt.

#### **e. een aparte wet voor scheepsuitrusting**

Gelet op de raakvlakken die de richtlijn heeft met de Schepenwet en de Wvvs, zou het denkbaar zijn om de richtlijn bij en krachtens die twee wetten te implementeren. Op grond van onderstaande overwegingen wordt echter voorgesteld om de richtlijn niet primair in de Schepenwet en de Wvvs te implementeren, maar hoofdzakelijk in een afzonderlijke wet voor scheepsuitrusting.

In de Schepenwet en de Wvvs (en de op deze wetten gebaseerde uitvoeringsregelgeving) wordt geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen voorschriften die betrekking hebben op de vervaardiging en beproeving van scheepsuitrusting, en voorschriften die zien op de veiligheid van uitrusting aan boord. Dit hangt samen met het feit dat beide wetten zich in beginsel uitsluitend richten tot de gebruikers van schepen: op hen rust de verplichting om ervoor te zorgen dat het schip veilig is en dat het met goedgekeurde uitrusting is uitgerust. Via deze op de gebruiker rustende verplichting wordt ook de naleving van de fabricage- en beproevingsvoorschriften geëffectueerd; de Schepenwet en de Wvvs bevatten daartoe – evenals de verdragen – geen tot de fabrikant gerichte verplichtingen. De richtlijn leidt er evenwel toe dat de verplichting tot naleving van de fabricage- en beproevingsvoorschriften rechtstreeks op de fabrikant komt te rusten. Deze mag in beginsel nog slechts uitrusting op de markt brengen, waarvan door middel van een overeenstemmingsbeoordelingsprocedure is aangetoond dat zij voldoet aan de toepasselijke voorschriften, en die ten teken daarvan van het merk van overeenstemming is voorzien. Dit betekent dat het voor de implementatie van de richtlijn bij en krachtens de Schepenwet en de Wvvs nodig zou zijn om in die wetten ook verplichtingen voor de fabrikant op te nemen. Deze nieuwe normadressaat zou ertoe leiden dat beide wetten tot op zekere hoogte ook het karakter van productwetten krijgen. Duidelijk is echter dat dit productwet-karakter tamelijk halfslachtig zou zijn, omdat de tot de fabrikant gerichte voorschriften slechts op bepaalde onderdelen van de scheepsuitrusting betrekking zouden hebben. Voor de overige uitrustingsonderdelen en ook voor wat toch als het voornaamste «product» van beide wetten moet worden aangemerkt, te weten het schip als geheel, zou blijven gelden dat daarop uitsluitend tot de gebruiker gerichte voorschriften van toepassing zijn. Met het oog hierop ligt het niet voor de hand om van de Schepenwet en de Wvvs tevens productwetten voor scheepsuitrusting te maken.

Belangrijker is echter dat het ook niet doelmatig zou zijn om de richtlijn in deze twee wetten te implementeren. Niet alleen omdat de richtlijn dan in feite twee keer moet worden geïmplementeerd – in beide wetten zijn immers dezelfde uitvoeringsbepalingen nodig –, maar ook omdat de Schepenwet en de Wvvs nodeloos gecompliceerd zouden worden door de differentiatie naar normadressaten en voorschriften, waartoe de richtlijn noopt. Dit laatste argument geldt in het bijzonder voor de Schepenwet, die reeds in hoge mate gedifferentieerd is en een tamelijk gedetailleerde onderverdeling in categorieën van schepen kent. Het opnemen van wederom nieuwe onderverdelingen, die de reeds bestaande onderverdelingen ook ten dele zouden doorkruisen, zou ertoe leiden dat de schepenwetgeving hoogst ontoegankelijk wordt. Verder pleit ook het feit dat de richtlijn niet verbindend is voor de Nederlandse Antillen en Aruba, tegen implementatie van de richtlijn in de Schepenwet. Vermeden moet immers worden dat bij rijkswet regels worden gesteld betreffende een onderwerp dat op zichzelf geen Koninkrijksaangelegenheid is, en waarvoor

bovendien geldt dat het slechts één van de landen van het Koninkrijk aangaat.

Op grond van de bovengenoemde overwegingen is ervoor gekozen om de richtlijn, voorzover zij betrekking heeft op de vervaardiging en beproeving van uitrusting, te implementeren door middel van het onderhavige voorstel van wet. De voordelen van deze wijze van implementatie zijn evident. De Schepenwet en de Wvvs behoeven geen (ingrijpende) wijzigingen te ondergaan en behouden hun karakter van tot de gebruiker gerichte wetten op de onderscheiden gebieden van scheeps- en milieuveiligheid. Voor de Schepenwet geldt tevens dat aan het rijkskarakter van deze wet niet onnodig afbreuk wordt gedaan, en dat de uniformiteit van deze wet zoveel mogelijk behouden blijft. Bovendien heeft een aparte wet voor scheepsuitrusting als groot voordeel dat daarin een algemene regeling kan worden opgenomen voor de productie en keuring van alle scheepsuitrusting waarop de richtlijn van toepassing is.

#### **f. wijziging van de Schepenwet en de Wvvs**

Het is niet mogelijk om de richtlijn volledig te implementeren door middel van het onderhavige wetsvoorstel. Door de lidstaten ertoe te verplichten om aan boord van hun schepen in beginsel nog slechts de plaatsing van gemarkeerde uitrusting toe te staan, richt de richtlijn zich immers ook tot de gebruikers van schepen. Dit betekent dat er in de Schepenwet en de Wvvs een koppeling dient te worden gemaakt tussen de certificeringsverlening en het vereiste van gemarkeerde uitrusting, en dat de thans bestaande koppeling met de (type)goedkeuring (die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt verleend) op dat punt dient te worden verbroken. Beide wetten zullen daartoe moeten worden gewijzigd. De omvang van deze wijzigingen kan echter beperkt blijven, omdat de richtlijn reeds grotendeels door middel van dit wetsvoorstel zal worden geïmplementeerd. De benodigde wijziging van de Wvvs zal deel uitmaken van het onderhavige voorstel van wet. De wijziging van de Schepenwet dient evenwel bij rijkswet te geschieden.

#### **g. tijdelijke voorziening ter implementatie van de richtlijn**

De complexiteit van de richtlijn (die onder meer voortvloeit uit de tweeledige doelstelling en uit het feit dat de richtlijn zich – anders de verdragen, die zich tot de gebruiker van een schip richten – vooral tot de fabrikant van scheepsuitrusting richt), het feit dat de richtlijn zowel betrekking heeft op scheepsveiligheid als op milieuveiligheid, en het feit dat drie van de vier verdragen waarnaar de richtlijn verwijst, in rijksregelgeving zijn uitgevoerd, terwijl de richtlijn slechts voor Nederland behoeft te worden geïmplementeerd, hebben ertoe geleid dat de voorbereidingen voor haar implementatie de nodige tijd hebben gevergd, met als gevolg dat het onderhavige voorstel pas na de datum waarop de wetgeving ter implementatie van de richtlijn in werking had moeten treden (1 januari 1999), aan het parlement kon worden aangeboden. Met het oog op deze niet-tijdige implementatie is op 13 januari 1999 een tijdelijke voorziening voor de aanwijzing van keuringsinstanties en de vrijwillige keuring van scheepsuitrusting vastgesteld (gepubliceerd in Stcrt. 1999, 20), die een voorlopige basis biedt voor de aanwijzing van keuringsinstanties en die fabrikanten in de gelegenheid stelt om hun producten ter keuring aan te bieden. Met deze voorlopige voorziening, waarover de Tweede Kamer bij brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 februari 1999 is geïnformeerd (Handelingen II 1998/99, blz. 3288), wordt voorkomen dat keuringsinstanties en fabrikanten van scheepsuitrusting nadeel zouden ondervinden van het niet tijdig implementeren van de richtlijn. Met betrekking tot de plaatsing van uitrusting

aan boord van schepen kan worden opgemerkt dat de Scheepvaartinspectie in de praktijk geen onderscheid maakt tussen gemarkeerde uitrusting en uitrusting waarvoor door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een (nationale) typegoedkeuring is afgegeven, zodat ook de gebruiker van een schip die vooralsnog op vrijwillige basis gemarkeerde uitrusting aan boord plaatst, geen nadeel ondervindt van het feit dat de richtlijn nog niet is geïmplementeerd.

#### *§ 4. Het onderhavige wetsvoorstel*

##### **a. strekking en reikwijdte van het wetsvoorstel**

Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om uitvoering te geven aan de bepalingen van de richtlijn die betrekking hebben op de overeenstemmingsbeoordeling van scheepsuitrusting. In dat kader wordt ook de aanwijzing van keuringsinstanties geregeld. De reikwijdte van het wetsvoorstel komt overeen met die van de richtlijn: evenals de richtlijn bevat het wetsvoorstel voorschriften voor uitrusting, genoemd in bijlage A.1 van de richtlijn, die bestemd is voor plaatsing aan boord van communautaire schepen.

##### **b. verwijzingen naar de richtlijn**

Met het oog op toekomstige wijzigingen van de richtlijn, die in ieder geval met enige regelmaat kunnen worden verwacht ten aanzien van bijlage A.1, is in het wetsvoorstel gekozen voor zogeheten «dynamische verwijzingen» naar de richtlijn. Deze methodiek heeft als voordeel dat wijzigingen van de richtlijn, voorzover deze betrekking hebben op bepalingen waarnaar in het voorstel wordt verwezen, rechtstreeks doorwerken in het Nederlandse recht. Naar verwachting zal voor de implementatie van die wijzigingen dan geen nadere regelgeving vereist zijn, omdat het, gelet op de aard van de bepalingen waarnaar wordt verwezen en hun functie binnen de systematiek van de richtlijn, onwaarschijnlijk is dat wijzigingen in die bepalingen zouden nopen tot het maken van beleidskeuzen of anderszins precisering zouden behoeven. Het gaat immers steeds om verwijzingen naar de bijlagen van de richtlijn, waarin de gedetailleerde opsommingen, procedures en beschrijvingen zijn opgenomen waarmee in concreto invulling wordt gegeven aan de meer globaal geformuleerde verplichtingen uit het lichaam van de richtlijn. Omdat in het wetsvoorstel ook slechts de hoofdlijnen zijn uitgeschreven en de invulling van die hoofdlijnen op dezelfde wijze geschiedt als in de richtlijn namelijk door middel van verwijzingen naar de bijlagen van de richtlijn mag worden verwacht dat de enkele wijziging van een bijlage bij de richtlijn geen aanleiding zal geven tot een wetswijziging. Wel is het denkbaar dat het ter uitvoering van een wijzigingsrichtlijn waarbij de productvoorschriften worden gewijzigd, nodig is om in overgangsrecht te voorzien. Aangezien de toegepaste methodiek van dynamische verwijzing in dat geval geen uitkomst biedt, is in artikel 29, derde lid, geregeld dat bij ministeriële regeling aanvullende regels van overgangsrecht kunnen worden gesteld.

De volgens de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar 343) vereiste bepaling betreffende het moment van doorwerking in het Nederlandse recht van wijzigingen van de richtlijn, is opgenomen in artikel 30, eerste lid.

##### **c. normadressaten**

In het wetsvoorstel worden, in navolging van de richtlijn, verplichtingen opgelegd aan de fabrikant van scheepsuitrusting, zijn gemachtigde of degene die de uitrusting in de handel brengt. Tegen de achtergrond van

het feit dat de overeenstemmingsbeoordeling van uitrusting in beginsel tijdens het productieproces plaatsvindt, worden de verplichtingen primair bij de fabrikant gelegd (zie de artikelen 7 tot en met 13). Zij rusten slechts op de gemachtigde of degene die de uitrusting in de handel brengt, voorzover de fabrikant hen niet nakomt (zie artikel 14).

Voorts worden in het wetsvoorstel bepaalde verplichtingen opgelegd aan de keuringsinstanties. Deze verplichtingen houden verband met hun taakuitoefening. Daarbij zij opgemerkt dat deze verplichtingen alleen gelden voor de ingevolge artikel 4, eerste lid, aangewezen keuringsinstanties; zij hebben geen betrekking op de taakuitoefening van door andere lidstaten aangewezen keuringsinstanties, ook niet wanneer deze procedures van overeenstemmingsbeoordeling uitvoeren voor een in Nederland gevestigde fabrikant. De verantwoordelijkheid voor het functioneren van die instanties berust bij de lidstaten die hen hebben aangewezen.

#### **d. voornaamste bepalingen van het wetsvoorstel**

De hoofdnorm van het wetsvoorstel is opgenomen in artikel 3. Daarin is bepaald dat uitrusting, bestemd voor Nederlandse schepen, moet voldoen aan de productvoorschriften, d.w.z. de relevante fabricagevoorschriften en beproevingsnormen. Bovendien mag de uitrusting slechts in de handel worden gebracht, indien zij – ten teken van het feit dat zij aan de productvoorschriften voldoet – van het merk van overeenstemming is voorzien.

Voor uitrusting, bestemd voor andere communautaire schepen, geldt op grond van het wetsvoorstel geen verplichting om aan de productvoorschriften te voldoen. Dit vloeit voort uit het feit dat het de bevoegdheid van de vlaggenstaat is om voor te schrijven, aan welke vereisten een schip en zijn uitrusting moeten voldoen. Aangezien Nederland geen vlaggenstaatjurisdictie heeft ten aanzien van schepen uit andere lidstaten, kan in artikel 3, eerste lid, niet worden bepaald, waaraan uitrusting, bestemd voor communautaire schepen in het algemeen, moet voldoen. Een dergelijke bepaling zou immers mede een uitrustingsvoorschrift voor niet-Nederlandse schepen inhouden. Uit het vorenstaande volgt naar het oordeel van de regering dat voor uitrusting, bestemd voor niet-Nederlandse schepen, ook niet kan gelden dat zij uitsluitend in de handel mag worden gebracht, indien zij is voorzien van het merk van overeenstemming. In het wetsvoorstel is daarom slechts voorzien in een bevoegdheid om voor deze uitrusting een procedure van overeenstemmingsbeoordeling te volgen (zie de artikelen 7, tweede lid, en 15).

#### **e. overeenstemmingsbeoordeling en beproevingsnormen**

In het wetsvoorstel zijn de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures van de richtlijn overgenomen. Artikel 8 regelt uit welke van de in bijlage B van de richtlijn opgenomen modules een procedure van overeenstemmingsbeoordeling kan bestaan (zie ook § 2, onderdeel d, van deze toelichting).

Ook wat betreft de beproevingsnormen aan de hand waarvan het voldoen aan de relevante voorschriften uit de verdragen moet worden aangetoond, wordt volledig bij de normen uit de richtlijn aangesloten. Deze normen zijn overigens nagenoeg identiek aan de huidige beproevingsnormen, omdat de inspectiediensten die belast zijn met de keuring van uitrusting – de Scheepvaartinspectie en de Rijksdienst voor Radio-communicatie – in beginsel reeds volledig aan de hand van de door IMO aanbevolen normen keuren.

## **f. keuringsinstanties**

De aanwijzing van keuringsinstanties wordt in het wetsvoorstel opgedragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze zal zich bij de aanwijzing baseren op de (deels nog nader uit te werken) minimum-criteria in bijlage C van de richtlijn. De aan te wijzen instanties zullen het voldoen aan deze criteria kunnen aantonen door over een relevante erkenning van de Raad voor Accreditatie te beschikken. Waar mogelijk en dienstig zal deze erkenning worden verlangd, alvorens tot aanwijzing wordt overgegaan. Deze aanpak is in overeenstemming met het ministerraadsbesluit over keuring en certificatie in een Europese context, waarover de Tweede Kamer is geïnformeerd bij brief van de Minister van Economische Zaken van 9 januari 1991 (Kamerstukken II 1990/91, 21 800 XIII, nr. 41). Artikel 4, derde lid, maakt het mogelijk over dit onderwerp bij ministeriële regeling nadere regels te stellen.

## **g. het merk van overeenstemming**

Het merk van overeenstemming mag worden aangebracht op uitrusting waarvan aan de hand van een procedure van overeenstemmings-beoordeling is aangetoond dat zij voldoet aan de relevante verdragsvoorschriften. In het wetsvoorstel is niet, zoals in regelingen ter uitvoering van nieuwe aanpak-richtlijnen gebruikelijk is, bepaald dat het merk van overeenstemming slechts mag worden aangebracht, indien ook aan andere regelingen ter uitvoering van toepasselijke communautaire voorschriften is voldaan. De reden hiervoor is dat het merk van overeenstemming – anders dan de CE-markering, die aangeeft dat een product aan alle toepasselijke richtlijnen voldoet – slechts aangeeft dat uitrusting voldoet aan de verdragen.

Van belang is voorts dat artikel 3, derde lid, van de richtlijn bepaalt dat uitrusting, wat betreft het vrij verkeer daarvan, uitsluitend is onderworpen aan de bepalingen van de onderhavige richtlijn. Hieruit volgt dat het in de handel brengen van uitrusting waarop het merk van overeenstemming is aangebracht, niet mag worden verboden of beperkt, omdat niet tevens aan een andere richtlijn zou zijn voldaan (vgl. artikel 6, eerste lid, van de richtlijn). De lidstaten mogen derhalve ook niet eisen dat uitrusting tevens van een CE-markering is voorzien. Aan het in de handel brengen van gemarkeerde uitrusting mogen slechts beperkingen worden gesteld in gevallen als bedoeld in de artikelen 23 en 24.

## **h. toezicht en handhaving**

Voorgesteld wordt om het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde op te dragen aan (de ambtenaren van) de Scheepvaartinspectie en de Rijksdienst voor Radiocommunicatie. De ambtenaren van deze diensten zullen dienen toe te zien op het handelen van fabrikanten, hun gemachtigden of importeurs van scheepsuitrusting, zoals in het wetsvoorstel voorgeschreven. Tevens zullen zij zijn belast met het toezicht op een juiste taakuitoefening door de keuringsinstanties. Indien bijvoorbeeld mocht blijken dat een dergelijke instantie onvoldoende zorgvuldig keurt, kan de aanwijzing van deze instantie worden ingetrokken (zie artikel 4, vierde lid, onderdeel b).

Bij de keuze voor het handhavingsregime van dit wetsvoorstel is overwogen, of hier wellicht aanleiding zou zijn de bestuurlijke boete te hanteren. In het kabinetsstandpunt inzake de bestuurlijke boete (Kamerstukken II 1993/94, 23 400 VI, nr. 48) is aangegeven dat onder andere nagegaan wordt, of de wetgeving op het terrein van de zeescheepvaart zich leent voor introductie van de bestuurlijke boete. Op een aantal punten

(de geringe normatieve lading van de normen, het feit dat overtreding van de normen waarschijnlijk geen letsel aan personen of schade aan goederen zal veroorzaken, de relatieve duidelijkheid van de normen, het ontbreken van de noodzaak bij de handhaving van de normen ingrijpende dwangmiddelen in te zetten) voldoet de in dit wetsvoorstel neergelegde materie aan de criteria voor de invoering van de bestuurlijke boete, die in het kabinetsstandpunt worden genoemd. Naar verwachting zal overtreding van de in dit wetsvoorstel opgenomen normen echter weinig voorkomen. De systematiek van de richtlijn is immers zodanig dat fabrikanten e.d. er veel belang bij hebben de bepalingen van de wet te volgen. Niet alleen vanwege het feit dat gemarkeerde uitrusting binnen de gehele Europese Unie vrij verhandelbaar zal zijn, maar ook omdat reders van communautaire schepen, gelet op de koppeling met de certificatsverlening (zie artikel 4 van de richtlijn), slechts uitrusting zullen willen afnemen die van het merk van overeenstemming is voorzien. Voorts is van belang dat één van de twee ambtelijke diensten die met het toezicht op de naleving van deze wet zijn belast, te weten de Scheepvaartinspectie, geen ervaring heeft met het instrument van de bestuurlijke boete. Het introduceren van de bestuurlijke boete in dit wetsvoorstel zou derhalve een zodanige voorbereidingstermijn vragen, dat een spoedige implementatie van de richtlijn in gevaar komt. Overigens zal de vraag naar de sanctionering van de scheepvaartwetgeving opnieuw aan de orde komen in het lopende project tot (her)codificatie van het publieke zeerecht. Indien besloten mocht worden in de genoemde wetgeving voor (een deel van) de handhaving de bestuurlijke boete te gebruiken, zal wederom worden bezien, of het wenselijk is deze ook in te voeren in het onderhavige wetsvoorstel.

Ter uitvoering van de richtlijn wordt handelen in strijd met een aantal van de in de wet opgenomen voorschriften strafbaar gesteld (zie artikel 26). Gezien de (economische) aard van de desbetreffende delicten, wordt de handhaving geregeld door opname van artikel 26 van het onderhavige wetsvoorstel in de Wet op de economische delicten (WED). Voorgesteld wordt om deze bepaling op te nemen in de opsomming van artikel 1 van de WED, gezien de aard van de desbetreffende delicten. Aanmerking van de bedoelde feiten als overtredingen is in overeenstemming met de zwaarte van de delicten. De richtlijn verplicht niet tot het aanmerken van deze feiten als misdrijven, maar slechts tot het stellen van alle noodzakelijke maatregelen tot handhaving van de regeling. Aangezien er ook overigens geen bijzondere redenen zijn om artikel 26 van dit wetsvoorstel in een van de andere onderdelen van artikel 1 van de WED op te nemen, is – conform Ar 147, derde lid – gekozen voor opname onder 4° (zie artikel 32).

#### **i. overgangsrecht**

In het wetsvoorstel is, evenals in de richtlijn, in overgangsrecht voorzien voor reeds vervaardigde uitrusting waarvoor overeenkomstig de nationale keuringsprocedures een (type)goedkeuring is verleend (zie artikel 29). Deze uitrusting mag nog gedurende twee jaar zonder merk van overeenstemming in de handel gebracht worden en behoeft ook niet aan de productvoorschriften te voldoen. Krachtens de Schepenwet en de Wvvs zal worden geregeld dat zij gedurende die twee jaar ook aan boord van Nederlandse schepen mag worden geplaatst.

#### **j. bedrijfseffecten**

In de huidige situatie is een fabrikant van scheepsuitrusting die zijn producten ter plaatsing aan boord van schepen uit verschillende lidstaten wil kunnen aanbieden, vaak genooddaakt om meer dan één keurings-

procedure te volgen. Zoals reeds aangegeven in de paragrafen 1 en 2, brengt de richtlijn hier verandering in. Een fabrikant die een procedure van overeenstemmingsbeoordeling heeft gevolgd, kan zijn producten zonder verdere goedkeuringsprocedures ter plaatsing aan boord van alle communautaire schepen aanbieden. Een belangrijk effect van de richtlijn zal dan ook zijn dat de kosten die verband houden met het in de handel brengen van uitrusting op de communautaire markt zullen afnemen. Dit neemt niet weg dat het onderhavige wetsvoorstel in de aanloopfase kan leiden tot extra kosten voor de fabrikant, bijvoorbeeld omdat deze zijn productieproces in overeenstemming moet brengen met de eisen die daaraan in voorkomend geval door de modules van overeenstemmingsbeoordeling worden gesteld. Het gaat daarbij in beginsel echter om eenmalige kosten.

Voor de in Nederland gevestigde keuringsinstellingen zal het voornaamste effect van richtlijn en wetsvoorstel zijn dat zij, indien zij als keuringsinstantie worden aangewezen, hun diensten voortaan kunnen aanbieden aan alle binnen of buiten de Europese Unie gevestigde fabrikanten die een procedure van overeenstemmingsbeoordeling wensen te volgen. Thans kunnen de keuringsinstellingen hun diensten in beginsel slechts in het kader van de nationale (type)goedkeuringsprocedures aanbieden.

Ook voor scheepswerven en reders zal de harmonisatie van de keuringsprocedures en de beproevingsnormen positieve effecten hebben. In de huidige situatie moeten werven die schepen bouwen voor reders uit andere lidstaten, ervoor zorgen dat die schepen worden uitgerust met uitrusting die (ook) is goedgekeurd volgens de keuringsvoorschriften van de toekomstige vlaggenstaat van het schip, en kunnen zij niet zonder meer volstaan met uitrusting die door de Nederlandse autoriteiten is goedgekeurd. Een soortgelijk probleem heeft de reder (cq. de kapitein) van een Nederlands schip, die in een haven in een andere lidstaat vervangende uitrusting aan boord moet nemen. Indien hij in die haven geen uitrusting kan kopen die van een Nederlandse typegoedkeuring is voorzien, behoeft hij voor het aan boord plaatsen van de vervangende uitrusting de toestemming van de Scheepvaartinspectie. In de toekomst zullen deze problemen, althans binnen de Europese Unie, tot het verleden behoren, omdat de verschillende nationale (type)goedkeuringen worden vervangen door het merk van overeenstemming.

#### **k. handhavingslasten**

Thans is de goedkeuring van scheepsuitrusting een overheidstaak, waaraan uitvoering wordt gegeven door de Scheepvaartinspectie en de Rijksdienst voor Radiocommunicatie. Daarbij dient overigens te worden opgemerkt dat deze diensten de te keuren uitrusting in veel gevallen niet zelf beproeven, maar die beproeving overlaten aan (erkende) keuringsinstellingen die over de benodigde proefopstellingen en testapparatuur beschikken. De afgifte van de (type)goedkeuringscertificaten geschiedt evenwel uitsluitend door genoemde diensten.

Het onderhavige wetsvoorstel leidt ertoe dat de Scheepvaartinspectie en de Rijksdienst voor Radiocommunicatie voortaan nog slechts een keuringstaak zullen hebben met betrekking tot uitrusting, bestemd voor Nederlandse schepen, waarvoor door de fabrikant geen procedure van overeenstemmingsbeoordeling wordt gevolgd. Daar staat tegenover dat beide diensten zullen worden belast met het toezicht op de naleving van dit wetsvoorstel. Naar verwachting zal het extra beslag dat hierdoor wordt gelegd op de capaciteit van de diensten, nagenoeg gelijk zijn aan de capaciteit die vrijkomt door de afgenomen keuringstaak. De kosten die verband houden met (het toezicht op) de keuring van scheepsuitrusting,



zullen derhalve niet noemenswaardig toe- of afnemen. Wel zullen de inkomsten die beide diensten thans hebben uit de voor de keuring van uitrusting verschuldigde vergoedingen, grotendeels wegvallen. De gevolgen hiervan kunnen echter binnen de begroting worden opgevangen.

In de praktijk zal in een aantal gevallen door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en de Rijksdienst voor Radiocommunicatie, die ten aanzien van de in dit wetsvoorstel strafbare gestelde feiten niet over opsporingsbevoegdheid beschikken, een beroep worden gedaan op het politieapparaat. Overtreding van de in dit wetsvoorstel opgenomen normen zal, zoals aangegeven in onderdeel h van deze paragraaf, naar verwachting echter weinig voorkomen, met als gevolg dat de handhavingslasten voor het justitieel apparaat beperkt zullen blijven.

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **Artikel 1**

In dit artikel zijn de begripsbepalingen opgenomen. Daarbij is in beginsel aangesloten bij de omschrijvingen uit de richtlijn. De begrips-omschrijvingen uit de richtlijn die slechts relevant zijn in het kader van de plaatsing van uitrusting aan boord van schepen, zijn in dit wetsvoorstel uiteraard niet overgenomen.

In onderdeel c wordt het begrip «uitrusting» gedefinieerd door middel van een dynamische verwijzing naar bijlage A.1 van de richtlijn. Deze bijlage bevat een opsomming van alle uitrusting waarop het overeenstemmings-beoordelingsregime van de richtlijn van toepassing is. In onderdeel c wordt niet verwezen naar de uitrusting, genoemd in bijlage A.2 van de richtlijn. Op deze uitrusting is, omdat daarvoor nog geen geharmoniseerde beproevingsnormen en overeenstemmingsbeoordelings-procedures zijn vastgesteld, het regime van de richtlijn vooralsnog niet van toepassing. Deze uitrusting zal echter, zodra daarvoor geharmoniseerde beproevingsnormen en beoordelingsprocedures zijn vastgesteld, worden overgeschreven van bijlage A.2 naar bijlage A.1 (zie artikel 17 van de richtlijn). De in onderdeel c opgenomen dynamische verwijzing naar bijlage A.1 leidt er vervolgens toe dat de overgeschreven uitrusting ook onder de werkingssfeer van het onderhavige wetsvoorstel komt te vallen.

Onderdeel d definieert het begrip «Nederlands schip». Met het oog op de duidelijkheid is ervoor gekozen om dit begrip niet te omschrijven als een «schip waarvoor de door de verdragen vereiste veiligheidscertificaten door of namens Nederland worden afgegeven», omdat in die omschrijving onvoldoende tot uitdrukking komt dat het begrip «Nederlands schip» geen betrekking heeft op Nederlandse-Antilliaanse en Arubaanse schepen. In materieel opzicht komt de omschrijving van Nederlands schip evenwel geheel overeen met de in de richtlijn opgenomen omschrijving van «communautair schip», omdat een schip waarvoor de verdragen voorschrijven dat de aan boord te plaatsen uitrusting moet zijn goedgekeurd, per definitie ook een schip is waarvoor op grond van die verdragen veiligheidscertificaten worden afgegeven.

Voor de volledigheid zij in dit verband nog opgemerkt dat ook voor vrijwillig aan boord geplaatste uitrusting een goedkeuringsvereiste kan gelden (vgl. artikel 2, onderdeel b, van de richtlijn). Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn, wanneer van een bepaald uitrustingsstuk meer exemplaren aan boord worden geplaatst dan door de verdragen is voorgeschreven.

Alsdan dienen in bepaalde gevallen ook de extra aan boord geplaatste exemplaren te zijn goedgekeurd.

In onderdeel e worden ook de van toepassing zijnde fabricagevoorschriften en beproevingsnormen – gevat onder het overkoepelende begrip «productvoorschriften» – geïdentificeerd door een dynamische verwijzing naar bijlage A.1 van de richtlijn, waarin behoudens een opsomming van de uitrusting waarop dit wetsvoorstel van toepassing is, ook de fabricagevoorschriften en beproevingsnormen waaraan die uitrusting moet voldoen, zijn opgenomen. Mutatis mutandis geldt voor de in dit onderdeel opgenomen dynamische verwijzing hetzelfde als voor de dynamische verwijzing in onderdeel c.

## **Artikel 2**

Dit artikel zondert in navolging van artikel 2, onderdeel j, van de richtlijn uitrusting, bestemd voor oorlogsschepen, uit van de werking van de wet. Uit de totstandkomingsgeschiedenis van de richtlijn blijkt dat de uitzondering voor oorlogsschepen in artikel 2, onderdeel j, van de richtlijn is opgenomen vanwege het feit dat COLREG – in tegenstelling tot de overige verdragen – tevens op oorlogsschepen van toepassing is (zie PbEG 1996, C 248/44-45). Aangenomen moet dan ook worden dat de uitzondering ertoe strekt de richtlijn te doen aansluiten bij het toepassingsbereik van de overige verdragen. Aangezien in die verdragen niet slechts een uitzondering wordt gemaakt voor oorlogsschepen in de enge zin des woords, maar ook voor andere militaire schepen zoals «troop ships» en «auxiliary ships», zijn in het onderhavige artikel ook de marinehulpschepen en alle andere schepen in gebruik voor de uitvoering van een militaire taak uitgezonderd van de werking van de wet (vgl. artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Schepenwet, artikel 3 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en artikel 2, tweede lid, van de Wet havenstaatcontrole).

In het onderhavige artikel is geen bepaling opgenomen die ertoe strekt het toepassingsbereik van het wetsvoorstel te beperken tot uitrusting, bestemd voor communautaire schepen. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat twee andere richtlijnen – te weten richtlijn nr. 97/70/EG van de Raad van de Europese Unie van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt (PbEG 1998, L 34) en richtlijn nr. 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEG L 144) – voorzien in een erkenning van uitrusting waarvoor (met goed gevolg) een procedure van overeenstemmingsbeoordeling is gevolgd. In beide richtlijnen is bepaald dat zodanige uitrusting zonder meer wordt geacht te voldoen aan de op grond van die richtlijnen toepasselijke voorschriften (zie de artikelen 3, zesde lid, van richtlijn nr. 97/70/EG en 5, vierde lid, van richtlijn nr. 98/18/EG).

De schepen waarop bedoelde richtlijnen betrekking hebben, vallen echter niet of slechts ten dele onder de omschrijving van «communautair schip». Het is daarom van belang dat een in Nederland gevestigde fabrikant of importeur ook in staat wordt gesteld om voor uitrusting, bestemd voor dergelijke «niet-communautaire» schepen, een procedure van overeenstemmingsbeoordeling te volgen. Met het oog hierop (en met het oog op soortgelijke erkenningsbepalingen die in toekomstige richtlijnen kunnen worden opgenomen) is ervoor gekozen om het toepassingsbereik van het wetsvoorstel (en daarmee de bevoegdheid om een procedure van overeenstemmingsbeoordeling te volgen) niet te beperken tot uitrusting voor communautaire schepen. Voor de goede orde zij daarbij opgemerkt,

dat de bevoegdheid om een procedure van overeenstemmingsbeoordeling te volgen uiteraard beperkt blijft tot de uitrusting, genoemd in bijlage A.1 van de richtlijn. Bovendien zal de overeenstemmingsbeoordeling steeds moeten geschieden aan de hand van de fabricagevoorschriften en beproevingsnormen die voor communautaire schepen gelden. Het ontbreken van een beperking als bovenbedoeld, strekt er niet toe om bijzondere keuringsprocedures voor de uitrusting van niet-communautaire schepen in het leven te roepen.

### **Artikel 3**

Dit artikel bevat de hoofdnorm van het wetsvoorstel. Het eerste lid bepaalt dat uitrusting, bestemd voor Nederlandse schepen, moet voldoen aan de toepasselijke productvoorschriften. Dit houdt in dat de uitrusting moet voldoen aan de in bijlage A.1 van de richtlijn genoemde fabricagevoorschriften en dat daarvan moet zijn gebleken door de uitrustingsovereenkomstig de eveneens in bijlage A.1 opgenomen beproevingsnormen te beproeven. Het onderhavige artikel bevat geen regels met betrekking tot de wijze waarop het voldoen aan de productvoorschriften moet worden aangetoond. Dit wordt voor uitrusting die in Nederland wordt vervaardigd of via Nederland in de Europese Unie wordt ingevoerd, geregeld in hoofdstuk 3 van dit wetsvoorstel en voor uitrusting die in een andere lidstaat van de Europese Unie wordt vervaardigd of ingevoerd, door de regeling waarmee door die lidstaat uitvoering is gegeven aan de richtlijn.

Het tweede lid van dit artikel bepaalt dat uitrusting, bestemd voor Nederlandse schepen, slechts in de handel mag worden gebracht, indien zij is voorzien van het merk van overeenstemming. Daarbij is niet van belang, in welk land de uitrusting is vervaardigd. Van belang is slechts dat voor de uitrusting – hetzij in Nederland, hetzij elders – een procedure van overeenstemmingsbeoordeling is gevolgd, en dat deze procedure heeft geleid tot het aanbrengen van het merk.

Onder «in de handel brengen» moet – in navolging van hetgeen daaronder in nieuwe aanpak-richtlijnen pleegt te worden verstaan – worden verstaan de eerste beschikbaarstelling, tegen betaling of kosteloos, van uitrusting op de communautaire markt met het oog op de distributie of het gebruik van die uitrusting binnen de Europese Unie. Uitrusting die beschikbaar wordt gesteld met het oog de uitvoer daarvan uit de Europese Unie, wordt niet in de handel gebracht. Uit het feit dat het moet gaan om de eerste beschikbaarstelling van uitrusting, volgt dat het wederom beschikbaar stellen van uitrusting die reeds in de Europese Unie in gebruik is geweest, niet onder de omschrijving van «in de handel brengen» valt. Daarbij dient overigens de kanttekening te worden geplaatst dat, gelet op artikel 4 van de richtlijn, de facto ook voor tweedehands uitrusting zal gelden dat zij van het merk van overeenstemming moet zijn voorzien om aan boord van communautaire schepen te worden toegelaten.

### **Artikelen 4 en 5**

In deze artikelen is de procedure voor de aanwijzing van keuringsinstanties opgenomen, conform artikel 9 van de richtlijn.

In artikel 4, tweede lid, is opgenomen dat aan de aanwijzing van een keuringsinstantie voorschriften kunnen worden verbonden, die mede betrekking kunnen hebben op de door de keuringsinstantie in rekening te brengen tarieven. Daarmee wordt onder meer voorzien in de ingevolge Ar 124I vereiste mogelijkheid om overheidstoezicht uit te oefenen op de door

deze bestuursorganen in rekening te brengen tarieven. Ook valt bij de aan de aanwijzing te verbinden voorschriften te denken aan de verplichting om een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid af te sluiten, de verplichting om tijdig mededeling te doen van een eventuele staking van de werkzaamheden en aan procedure voorschriften.

Artikel 4, derde lid, regelt de bevoegdheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen met betrekking tot de beoordeling van de aan te wijzen keuringsinstanties en de daarvoor verschuldigde vergoedingen. Deze bevoegdheid strekt er onder meer toe om de rol van de Raad voor Accreditatie bij de beoordeling van de keuringsinstanties nader te kunnen regelen en meer in het bijzonder om de tarieven voor de ten behoeve van de beoordeling verschuldigde vergoedingen vast te kunnen stellen.

Artikel 5 geeft uitvoering aan de in artikel 9, eerste en derde lid, van de richtlijn opgenomen verplichtingen om mededeling te doen van aanwijzingen en van eventuele intrekkingen van aanwijzingen.

### **Artikel 6**

In bijlage C van de richtlijn is bepaald dat een bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen aangemelde keuringsinstantie gerechtigd is procedures van overeenstemmingsbeoordeling uit te voeren voor iedere in of buiten de Europese Unie gevestigde fabrikant. Dit betekent dat de procedures van overeenstemmingsbeoordeling die op grond van dit wetsvoorstel worden gevolgd, ook kunnen worden uitgevoerd door een keuringsinstantie die is aangewezen door een van de andere lidstaten. Met het oog hierop is voor de toepassing van paragraaf 1 van hoofdstuk 3, waarin de overeenstemmingsbeoordeling wordt geregeld, bepaald dat onder «keuringsinstantie» niet alleen een ingevolge artikel 4, eerste lid, aangewezen instantie moet worden verstaan (zie artikel 1, onderdeel h), maar dat daaronder ook moet worden verstaan een door een andere lidstaat als keuringsinstantie bij de Commissie aangemelde instantie.

### **Artikel 7**

Het eerste lid van dit artikel verplicht een fabrikant van uitrusting, bestemd voor plaatsing aan boord van een Nederlands schip, ertoe om voor deze uitrusting een procedure van overeenstemmingsbeoordeling te volgen. Deze verplichting houdt verband met artikel 3, waarin is bepaald dat uitrusting, bestemd voor Nederlandse schepen, moet voldoen aan de productvoorschriften en slechts in de handel mag worden gebracht, indien zij is voorzien van het merk van overeenstemming.

Voor de fabrikant van uitrusting die niet is bestemd voor Nederlandse schepen, geldt geen verplichting tot het volgen van een procedure van overeenstemmingsbeoordeling. De reden hiervoor is dat – zoals reeds uiteengezet ad artikel 3 – het wetsvoorstel geen (indirecte) uitrustingsvoorschriften voor schepen onder vreemde vlag behoort te bevatten. Dit neemt uiteraard niet weg dat – op grond van de regelingen waarmee in de andere lidstaten uitvoering wordt gegeven aan de richtlijn – ook voor communautaire schepen die niet onder Nederlandse vlag varen, zal gelden dat de aan boord te plaatsen uitrusting moet zijn voorzien van het merk van overeenstemming. Een fabrikant die door hem vervaardigde uitrusting ter plaatsing aan boord van schepen uit andere lidstaten wil kunnen aanbieden, zal dus, hoewel daartoe op grond van dit wetsvoorstel geen verplichting bestaat, genoodzaakt zijn om voor die uitrusting een procedure van overeenstemmingsbeoordeling te volgen. Met het oog hierop biedt het tweede lid de mogelijkheid om ook voor uitrusting die

niet bestemd is voor een Nederlands schip, een procedure van overeenstemmingsbeoordeling te volgen.

Het derde lid van het onderhavige artikel bepaalt dat de procedure van overeenstemmingsbeoordeling moet worden gevolgd, voordat de uitrusting in de handel wordt gebracht. Dit volgt onder meer uit artikel 11, zesde lid, van de richtlijn, dat zegt dat het merk van overeenstemming moet worden aangebracht aan het einde van de productiefase. Voor uitrusting, bestemd voor Nederlandse schepen, vloeit deze verplichting tevens voort uit artikel 3, tweede lid.

Opgemerkt zij nog dat onder «fabrikant» moet worden verstaan degene die verantwoordelijk is voor het ontwerp en de vervaardiging van uitrusting. Daarbij is niet van belang of hij bepaalde handelingen uitbesteedt aan derden, en evenmin of hij bij de vervaardiging van de uitrusting gebruik maakt van geprefabriceerde elementen of componenten. Als fabrikant wordt tevens aangemerkt degene die uitrusting vervaardigt op basis van reeds bestaande eindproducten, alsook degene die uitrusting invoert om haar met de voorschriften van de richtlijn in overeenstemming te brengen.

### **Artikel 8**

Dit artikel regelt de overeenstemmingsbeoordeling van uitrusting. Het bevat een opsomming van de verschillende (combinaties van) beoordelingsmodules waaruit een procedure van overeenstemmingsbeoordeling kan bestaan (vgl. artikel 10 van de richtlijn). Uit deze modules dient de fabrikant een keuze te maken, waarbij evenwel de beperking geldt dat hij slechts kan kiezen voor de modules die volgens bijlage A.1 van de richtlijn op de uitrusting van toepassing zijn.

Voor bepaalde uitrusting geldt dat haar beproeving zowel aan de hand van de beproevingsnormen van de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) als aan de hand van de normen van het Europees Normalisatie-instituut voor Telecommunicatie (ETSI) mag geschieden. Het vierde lid van het onderhavige artikel bepaalt – conform artikel 5, tweede lid, van de richtlijn – dat het in dat geval aan de fabrikant is om te bepalen, welke normen worden toegepast.

### **Artikel 9**

Voor alle overeenstemmingsbeoordelingsmodules geldt dat zij door een keuringsinstantie moeten worden uitgevoerd. De fabrikant dient derhalve een keuringsinstantie te kiezen, die de door hem te volgen procedure van overeenstemmingsbeoordeling zal uitvoeren. In deze keuze is de fabrikant overigens vrij. Hij mag de procedure door iedere bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen aangemelde keuringsinstantie laten uitvoeren. Ook staat het hem vrij om de in artikel 8, eerste lid, onderdelen a tot en met d, genoemde aanvullende procedures en het in die onderdelen bedoelde EG-typeonderzoek door twee verschillende keuringsinstanties te laten uitvoeren.

### **Artikel 10**

Het eerste lid van dit artikel verplicht de fabrikant ertoe om op uitrusting waarvoor met goed gevolg een procedure van overeenstemmingsbeoordeling is gevolgd, in de laatste fase van het productieproces het merk van overeenstemming aan te brengen (vgl. artikel 11, eerste en zesde lid, van de richtlijn). Onder «laatste fase van het productieproces» moet worden verstaan de fase, voorafgaande aan het in de handel

brengen van uitrusting, waarin de vervaardiging en ook de overeenstemmingsbeoordeling van de uitrusting feitelijk zijn voltooid.

Het tweede tot en met vierde lid van het onderhavige artikel bevatten voorschriften met betrekking tot de wijze waarop het merk moet worden aangebracht, en de gegevens die daarbij moeten worden vermeld. Daarmee wordt artikel 11, tweede tot en met vierde lid, van de richtlijn geïmplementeerd.

### **Artikel 11**

De overeenstemmingsbeoordelingsmodules C tot en met H, opgenomen in bijlage B van de richtlijn, verplichten de fabrikant ertoe om een verklaring van overeenstemming af te geven voor uitrusting die aan de productvoorschriften voldoet. De inhoud van deze verklaring, die ingevolge artikel 11, tweede lid, van de richtlijn schriftelijk moet zijn, verschilt al naar gelang de gevolge procedure van overeenstemmingsbeoordeling.

### **Artikel 12**

In de praktijk zal de fabrikant de door hem gekozen keuringsinstantie vermoedelijk vrijwillig alle medewerking verlenen, die nodig is om het certificaat van EG-typeonderzoek of -ontwerponderzoek te verkrijgen of om bijvoorbeeld zijn kwaliteitssysteem te laten goedkeuren. Hij heeft dit certificaat en deze goedkeuring immers nodig om de door hem vervaardigde uitrusting van het merk van overeenstemming te mogen voorzien. De keuringsinstanties hebben echter ook bepaalde toezichthoudende taken. Zo zijn zij bijvoorbeeld belast met het verrichten van een onderzoek, indien vermoed wordt dat uitrusting waarvoor een certificaat van EG-typeonderzoek is afgegeven, niet meer voldoet aan de toepasselijke voorschriften (zie artikel 18). Ook houden zij ook toezicht op de door fabrikanten gehanteerde kwaliteitssystemen (vgl. voorschrift 4.1 van module D in bijlage B van de richtlijn). Het onderhavige artikel legt de fabrikant de verplichting op om de nodige medewerking te verlenen aan de keuringsinstanties bij de uitoefening van hun wettelijke taken.

### **Artikel 13**

Een van de belangrijkste controle-instrumenten die in de richtlijn worden gehanteerd, is de verplichting de technische documentatie die betrekking heeft op de vervaardiging van de uitrusting ter beschikking te hebben en gedurende een periode van tien jaren voor controledoelinden te bewaren. Deze documentatie dient inhoudelijk te voldoen aan in bijlage B van de richtlijn opgenomen vereisten (artikel 10, tweede lid, van de richtlijn). Het tweede lid van dit artikel bevat de uit de diverse beoordelingsmodules voortvloeiende verplichtingen ten aanzien van het opstellen en bewaren van deze technische documentatie.

Uit artikel 12, tweede lid, van de richtlijn volgt dat de personen of instanties die zijn belast met het uitvoeren van prestatieproeven op uitrusting aan boord van communautaire schepen, van de fabrikant kunnen verlangen dat deze de inspectie- en beproevingsverslagen overlegt, die zijn opgesteld met betrekking tot door hem vervaardigde uitrusting. Het derde lid van het onderhavige artikel verplicht de fabrikant ertoe om deze verslagen op daartoe strekkend verzoek te verstrekken.

## **De artikelen 14 en 15**

Hoewel de methodiek van de richtlijn er in beginsel vanuit gaat dat de procedure van overeenstemmingsbeoordeling door de fabrikant wordt gevolgd, laat de richtlijn ook toe dat de gemachtigde van de fabrikant deze procedure volgt of aan de daaruit voortvloeiende verplichtingen voldoet (zie de artikelen 10 en 11, alsmede de beoordelingsmodules in bijlage B van de richtlijn).

In navolging van de richtlijn bepalen de onderhavige artikelen dat ook de gemachtigde van de fabrikant verplicht, onderscheidenlijk bevoegd (vgl. artikel 7, tweede lid), is om een procedure van overeenstemmingsbeoordeling te volgen, en dat de uit deze procedure voortvloeiende verplichtingen, voorzover daaraan niet reeds door de fabrikant is voldaan, ook op de gemachtigde rusten. Met het oog op de mogelijkheid dat uitrusting niet door tussenkomst van een gemachtigde op de communautaire markt wordt gebracht – er kan immers sprake zijn van parallel-import, maar het is ook denkbaar dat de fabrikant zich niet van een systeem van «officiële dealers» bedient – zijn de artikelen 14 en 15 ook van toepassing op degene die, zonder daartoe een bijzondere machtiging van de fabrikant te houden, uitrusting in de handel brengt. Aldus kan worden voorkomen dat in dergelijke gevallen een normadressaat ontbreekt.

### **Artikel 16**

Uit module B, onderdelen 4.2 en 4.3, in bijlage B van de richtlijn blijkt dat het mogelijk is dat een keuringsinstantie het typeonderzoek niet (volledig) zelf verricht, maar (onderdelen van) dat onderzoek laat verrichten door derden. Overeenkomstige bepalingen zijn opgenomen in de modules D en H. Gelet op het feit dat een keuringsinstantie dient te voldoen aan de criteria van bijlage C van de richtlijn en met het oog op de noodzakelijke controle daarop, kan het niet de bedoeling zijn dat een eenmaal aangegeven keuringsinstantie het onderzoek vervolgens volledig uitbesteedt aan derden, die wellicht ook niet in dezelfde mate aan de criteria van bijlage C voldoen. Het tweede lid van het onderhavige artikel voorziet derhalve in een bevoegdheid om daaromtrent bij ministeriële regeling nadere regels te stellen.

### **Artikel 17**

Dit artikel geeft (in samenhang met artikel 10, tweede lid, tweede volzin) uitvoering aan artikel 11, tweede lid, tweede volzin, van de richtlijn.

### **Artikel 18**

Dit artikel bevat een voorziening voor het geval de in bijlage A.1 bij de richtlijn opgenomen productvoorschriften worden gewijzigd. Een reden voor wijziging van deze voorschriften kan bijvoorbeeld zijn dat de in bijlage A.1 opgenomen beproevingsvoorschriften ontoereikend zijn gebleken (vgl. artikel 13, eerste lid, onderdeel c, van de richtlijn) en dat deze normen vervolgens overeenkomstig de procedure van artikel 18 zijn gewijzigd. Dergelijke wijzigingen kunnen er toe leiden dat een bepaald uitrustingsstuk waarvoor op grond van de ongewijzigde voorschriften een certificaat van EG-typeonderzoek of een certificaat van EG-ontwerp-onderzoek is afgegeven, niet meer aan de gewijzigde voorschriften voldoet. Het onderhavige artikel bepaalt dat een keuringsinstantie bij een dergelijk vermoeden een onderzoek instelt en het afgegeven certificaat van EG-typeonderzoek of EG-ontwerp-onderzoek intrekt, indien uit het onderzoek blijkt dat haar vermoeden juist is.

## **Artikel 19**

In het eerste lid van dit artikel is – conform Ar 124t – geregeld dat een keuringsinstantie de verplichting heeft om de Minister van Verkeer en Waterstaat desgevraagd de voor de uitoefening van zijn taak benodigde inlichtingen te verschaffen.

Uit de in bijlage B van de richtlijn opgenomen modules B, D, E en H volgt dat een keuringsinstantie desgevraagd bepaalde inlichtingen met betrekking tot de door haar uitgevoerde procedures van overeenstemmingsbeoordeling verstrekt aan de instanties van de vlaggenstaten van communautaire schepen, alsook aan andere keuringsinstanties. Het tweede lid van het onderhavige artikel verplicht de keuringsinstanties ertoe om deze inlichtingen te verstrekken.

## **De artikelen 20 tot en met 22**

In paragraaf 2, onderdeel g, is reeds aandacht besteed aan de artikelen 14 en 15 van de richtlijn, waarin voor technisch innovatieve uitrusting en voor in bedrijf aan boord te beproeven uitrusting een uitzondering wordt gemaakt op het vereiste dat alle aan boord te plaatsen uitrusting van het merk van overeenstemming moet zijn voorzien. Deze bepalingen uit de richtlijn, die primair zien op de plaatsing van uitrusting aan boord van schepen, zullen in de eerste plaats bij en krachtens de Schepenwet en de Wvvs worden geïmplementeerd. Daarmee kan evenwel niet worden volstaan. In dit wetsvoorstel zal moeten worden geregeld dat bedoelde uitrusting ook rechtmatig in de handel kan worden gebracht, hoewel zij niet aan artikel 3 voldoet.

In de artikelen 20, eerste lid, en 21, eerste lid, worden – conform de artikelen 14, tweede lid, en 15, eerste lid, onderdeel a, van de richtlijn – twee certificaten geïntroduceerd: het «certificaat van gelijkwaardigheid» voor technisch innovatieve uitrusting en het «certificaat ten behoeve van beproeving» voor uitrusting die ter beproeving aan boord wordt geplaatst. Artikel 22 verbindt aan de certificaten het rechtsgevolg dat de uitrusting waarop zij betrekking hebben, niet hoeft te voldoen aan de productvoorschriften en, mits vergezeld van het desbetreffende certificaat, ook zonder merk van overeenstemming in de handel mag worden gebracht. De artikelen 20, tweede lid, en 21, tweede lid, maken het mogelijk om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen met betrekking tot – onder meer – de criteria voor certificaatsverlening en de voor de afgifte van de certificaten verschuldigde vergoedingen.

## **De artikelen 23 en 24**

Deze artikelen regelen de verplichtingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, die in artikel 13 van de richtlijn op de lidstaat worden gelegd (zie paragraaf 2, onderdeel h, van deze toelichting).

Artikel 23, eerste lid, verplicht de Minister ertoe om passende voorlopige maatregelen te nemen om uitrusting die, hoewel zij voldoet aan de productvoorschriften en ook van het merk is voorzien, een gevaar oplevert voor de gezondheid of veiligheid van personen of voor het milieu, uit de handel te nemen (zie artikel 13, eerste lid, van de richtlijn). Een passende maatregel kan zijn dat de Minister het in de handel brengen van die uitrusting verbiedt. Het voorlopige karakter van de maatregelen moet worden gezien tegen de achtergrond van artikel 13, tweede lid, van de richtlijn. In dat artikel is onder meer bepaald dat de Commissie, nadat zij op grond van artikel 23, tweede lid, in kennis is gesteld van de door de



Minister genomen maatregelen, zo spoedig mogelijk beoordeelt, of de maatregelen gerechtvaardigd zijn.

Artikel 24, eerste lid, strekt tot implementatie van artikel 13, derde lid, van de richtlijn. Daarin is bepaald dat, indien uitrusting ten onrechte het merk van overeenstemming draagt, de lidstaat onder wiens gezag degene die het merk heeft aangebracht valt, passende maatregelen neemt.

### **De artikelen 26 en 32**

De richtlijn verplicht er in bepaalde gevallen toe om maatregelen te nemen ten aanzien van bepaalde handelingen (artikel 13, eerste en derde lid, van de richtlijn) of om bepaalde gedragingen te verbieden (artikel 11, vijfde lid, van de richtlijn). Zoals in paragraaf 4, onderdeel h, van deze toelichting uiteengezet, is vooralsnog gekozen voor handhaving van de in het onderhavige wetsvoorstel neergelegde normen uit de richtlijn door middel van een strafrechtelijke sanctiëring. De daarvoor in aanmerking komende gedragingen zijn opgesomd in artikel 26. Gezien de aard van de delicten is, zoals vermeld, voor de handhaving van deze verbodsbepalingen aangeknoopt bij de Wet op de economische delicten (zie artikel 32).

### **Artikel 27**

Het toezicht op de naleving van het onderhavige wetsvoorstel kan niet alleen aan de keuringsinstanties worden overgelaten. De overheid dient te kunnen instaan voor een juiste naleving van de richtlijn en dient zich daarvoor de benodigde instrumenten te verschaffen. Een van de belangrijkste onderdelen van het toezicht zal bestaan uit het toezicht op een juiste taakuitoefening door de keuringsinstanties. Aangezien deze zelf ook een toezichthoudende taak hebben, wordt in dit verband ook wel gesproken van «meta-toezicht» door de overheid. Gelet op het feit dat de Scheepvaartinspectie – wat betreft scheepsuitrusting in het algemeen – en de Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR) – wat betreft de radio-communicatieapparatuur aan boord van schepen – de meest deskundige overheidsinstanties op het gebied van scheepsuitrusting zijn, en het feit dat deze instanties ook reeds de nodige ervaring hebben met betrekking tot het houden van toezicht op keuringsinstanties, is ervoor gekozen om de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en de RDR te belasten met het toezicht op de naleving van hetgeen bij of krachtens het wetsvoorstel wordt geregeld.

Het is mogelijk dat de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en de RDR, ondanks hun deskundigheid ten aanzien van scheepsuitrusting en radiocommunicatieapparatuur, in bepaalde opzichten toch op de deskundigheid van een andere overheidsdienst zijn aangewezen of niet over de feitelijke mogelijkheden beschikken om in elk opzicht op de naleving van deze wet toe te zien. Met het oog hierop maakt het tweede lid van het onderhavige artikel het mogelijk om ambtenaren van andere overheidsdiensten aan de Scheepvaartinspectie of de RDR ter beschikking te stellen. Het derde lid bepaalt – overeenkomstig Ar 133 – dat van een daartoe strekkend besluit mededeling wordt gedaan door plaatsing in de Staatscourant.

### **Artikel 28**

Van het op grond van artikel 27 te houden algemene toezicht op de naleving van het wetsvoorstel dient te worden onderscheiden het bijzondere toezicht dat de lidstaten ingevolge artikel 9, tweede lid, van de richtlijn moeten houden op de door hen aangewezen keuringsinstanties. Bedoeld artikel verplicht ertoe om de keuringsinstanties ten minste

tweejaarlijks aan een audit te onderwerpen ten einde vast te stellen, of de keuringsinstanties nog steeds aan de criteria van bijlage C van de richtlijn voldoen. Het ligt in de bedoeling om dit periodieke onderzoek door de Raad voor Accreditatie te laten verrichten, die immers ook betrokken zal zijn bij de aanwijzing van de keuringsinstanties. De kosten die uit dit bijzondere toezicht voortvloeien, dienen door de keuringsinstanties te worden vergoed. De doorberekening van deze kosten aan de keuringsinstanties is in overeenstemming met de door het kabinet onderschreven uitgangspunten van het in 1996 uitgebrachte rapport «Maat houden» inzake de doorberekening van handhavingskosten (kamerstukken II 1995/96, 24 036, nr. 22). Eén van de uitgangspunten van dat rapport is dat toelatings- en post-toelatingskosten, zoals de kosten van onderzoeken die tot doel hebben om na te gaan of keuringsinstanties (nog steeds) voldoen aan de voorwaarden voor aanwijzing, worden doorberekend aan degene die tot een bepaalde activiteit wordt toegelaten. Doorberekening van die kosten ligt in de rede, omdat bij toelating tot een bepaalde activiteit sprake is van toerekenbare kosten en individualiseerbaar profijt.

Omtrent de door de keuringsinstanties verschuldigde vergoeding kunnen op grond van het onderhavige artikel bij ministeriële regeling regels worden gesteld. Bij die regeling kunnen ook andere onderwerpen worden geregeld, zoals verplichtingen ten aanzien van archivering en rapportage.

### **Artikel 29**

In de paragrafen 2, onderdeel i, en 4, onderdeel i, van deze toelichting is reeds aangegeven dat de richtlijn en dit wetsvoorstel in een uitverkooptermijn voor «oude» uitrusting voorzien. Het daartoe strekkende overgangsrecht is opgenomen in het onderhavige artikel.

Het eerste lid van dit artikel bevat het overgangsrecht voor uitrusting waarvoor reeds op 20 december 1996 productvoorschriften en beoordelingsprocedures werden vastgesteld (vgl. artikel 5, derde lid, van de richtlijn). De in dit lid opgenomen statische verwijzing naar bijlage A.1 strekt ertoe deze uitrusting te onderscheiden van uitrusting waarvoor – door een wijziging van bijlage A.1 (zie artikel 7 van de richtlijn) – eerst na 20 december 1996 productvoorschriften en beoordelingsprocedures zijn vastgesteld; op die uitrusting is het tweede lid van toepassing. In het eerste lid wordt met betrekking tot de peildatum voor de vervaardiging van uitrusting niet aangesloten bij de toepassingsdatum van de richtlijn, maar bij de inwerkingtreding van de wet. Aldus wordt voorkomen dat het eerste lid ertoe leidt dat de verplichting om uitrusting van het merk van overeenstemming te voorzien de facto terugwerkt tot 1 januari 1999, indien de wet eerst nadien in werking treedt.

De in het tweede lid opgenomen overgangsregeling voor uitrusting waarvoor pas na 20 december 1996 productvoorschriften en beoordelingsprocedures zijn vastgesteld, bevat uiteraard andere peildata dan het eerste lid (vgl. artikel 7, zesde lid, van de richtlijn). Voor deze uitrusting geldt dat zij moet zijn vervaardigd, voordat haar toevoeging aan bijlage A.1 van kracht wordt, terwijl als peildatum voor de nationale keuringsregels de datum wordt gehanteerd, waarop het besluit tot wijziging van bijlage A.1 werd vastgesteld.

In de traditionele goedkeuringspraktijk is het gebruikelijk dat (type)goedkeuringen die zijn verleend op grond van nadien gewijzigde beproevingsnormen, hun geldigheid na wijziging van die normen nog gedurende enige tijd behouden. Aangezien in de richtlijn dienaangaande niets is geregeld, moet er rekening mee worden gehouden dat bij richtlijnen tot wijziging van reeds in bijlage A.1 opgenomen productvoorschriften

alsnog wordt voorzien in een overgangsregeling voor uitrusting die overeenkomstig de oude voorschriften is beproefd en vervaardigd. Het derde lid van het onderhavige artikel strekt ertoe om in voorkomend geval aan dergelijke bepalingen in wijzigingsrichtlijnen uitvoering te kunnen geven. Voor de implementatie van die bepalingen biedt de methode van dynamische verwijzing immers geen uitkomst.

### **Artikel 30**

De in paragraaf 4, onderdeel b, reeds vermelde techniek van «dynamische verwijzing» naar de richtlijn vereist een bepaling betreffende het moment waarop wijzigingen van de richtlijn doorwerken in het Nederlandse recht (Ar. 343). Deze bepaling is opgenomen in het eerste lid van dit artikel. Omdat in het voorstel ook dynamisch wordt verwezen naar de verdragen (zie artikel 1, onderdeel b), bevat het tweede lid een soortgelijke bepaling met betrekking tot het moment waarop een wijziging van de verdragen voor de toepassing van de wet gaat gelden. Opgemerkt zij nog dat daarbij aansluiting is gezocht bij het moment waarop een wijziging van de verdragen internationaal van kracht wordt, omdat – hoewel de statische verwijzingen in de richtlijn op het eerste gezicht wellicht anders doen vermoeden – ook de richtlijn bij dit moment beoogt aan te sluiten.

### **Artikel 31**

Vooralsnog maakt de richtlijn geen onderdeel uit van het zogenaamde «acquis communautaire» dat op grond van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte (EER) ook voor de EER-landen verbindend is. Zodra dit echter wel het geval is, worden de EER-landen die niet tevens lidstaat van de Europese Unie zijn, op grond van dit artikel van rechtswege gelijkgesteld met de lidstaten van de Europese Unie.

### **Artikel 33**

Zoals reeds in paragraaf 3, onderdeel f, van deze toelichting is opgemerkt, maakt de voor de implementatie van de richtlijn benodigde wijziging van de Wvvs deel uit van dit wetsvoorstel. Het onderhavige artikel strekt ertoe om in de Wvvs een bepaling op te nemen, op grond waarvan het mogelijk is om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur uitvoering te geven aan de bepalingen van de richtlijn die betrekking hebben op de plaatsing van uitrusting aan boord van schepen.

Voorgesteld wordt om aan artikel 7 van de Wvvs een derde lid toe te voegen, op grond waarvan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld betreffende de voorwaarden voor toelating aan boord en het gebruik van uitrusting, alsmede met betrekking tot de documenten waarvan de uitrusting in bepaalde gevallen vergezeld dient te gaan. Van deze regels zijn de regels betreffende de voorwaarden voor toelating aan boord veruit de belangrijkste. Daarin zal namelijk worden bepaald dat het in beginsel slechts is toegestaan om gemarkeerde uitrusting aan boord te plaatsen. Verder zullen in de voorwaarden voor toelating aan boord ook de uitzonderingsgevallen waarin ongemarkeerde uitrusting aan boord mag worden geplaatst, worden geregeld.

Voorts kunnen op grond van het voorgestelde nieuwe lid regels worden gesteld met betrekking tot het gebruik van scheepsuitrusting en met betrekking tot de documenten die de uitrusting in bepaalde gevallen dienen te vergezellen. Deze regels zijn onder meer noodzakelijk om de gebruiker van scheepsuitrusting te kunnen verplichten tot naleving van de beperkingen die volgens de richtlijn in bepaalde gevallen aan het gebruik van niet-gemarkeerde uitrusting kunnen of moeten worden gesteld (zie

o.a. artikel 15, eerste lid, onderdeel c, van de richtlijn), en om hem te kunnen verplichten tot naleving van de bepalingen van de richtlijn, die voorschrijven dat niet-gemarkeerde uitrusting vergezeld dient te gaan van een document waaruit blijkt dat het is toegestaan om niet-gemarkeerde uitrusting aan boord te hebben (zie de artikelen 8, derde lid, 14, derde lid, 15, eerste lid, onderdeel a, en 16, eerste lid, van de richtlijn).

Voor de volledigheid zij nog opgemerkt dat op grond van het nieuwe derde lid ook uitvoering zal worden gegeven aan artikel 13 van de richtlijn, voorzover de in dat artikel bedoelde maatregelen betrekking hebben op de plaatsing of het gebruik van uitrusting aan boord.

#### **Artikel 34**

In dit artikel is voorzien in inwerkingtreding op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Gelet op het feit dat er naar wordt gestreefd om deze wet tegelijkertijd met de benodigde aanpassingen van de schepenwetgeving in werking te laten treden, kan op deze wijze worden bewerkstelligd dat de datum van inwerkingtreding van deze wet en van de bij en krachtens de Schepenwet te stellen regels dezelfde zal zijn. Vanwege de niet te voorziene tijdsduur van de totstandkoming van deze wet en met het oog op de extra tijd die benodigd is voor de publicatie van de bij en krachtens de Schepenwet te stellen regels in de Nederlandse Antillen en Aruba, is niet gekozen voor rechtstreekse vaststelling van een inwerkingtredingsdatum.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

## Transponeringstabel

Indien een bepaling uit de richtlijn (mede) betrekking heeft op de plaatsing van uitrusting aan boord van schepen, wordt dit tot uitdrukking gebracht door de vermelding «Schepenwet en Wvvs», daarmee verwijzend naar de bij en krachtens deze wetten gestelde of ter uitvoering van de richtlijn te stellen regels. Bepalingen uit de richtlijn die geen implementatie behoeven, worden niet expliciet genoemd.

Bepaling uit de richtlijn:	wetsartikel / opmerkingen:
2, onderdeel j	artikel 2
2, onderdeel k	artikel 1, onderdeel d
3	Schepenwet en Wvvs
4	Schepenwet en Wvvs
5, eerste lid	artikel 3; Schepenwet en Wvvs
5, tweede lid, eerste volzin	systematiek van het wetsvoorstel
5, tweede lid, tweede volzin	artikel 8, vierde lid
5, derde lid	artikel 29, eerste lid
6, eerste lid	Schepenwet en Wvvs
6, tweede lid	Schepenwet en Wvvs
7, zesde lid	artikel 29, tweede en derde lid
8	Schepenwet en Wvvs
9, eerste lid	artikelen 4, eerste tot en met derde lid, en 5
9, tweede lid	artikel 28
9, derde lid	artikelen 4, vierde lid, en 5
10, eerste lid	artikel 8, eerste lid
10, tweede lid	artikel 11
10, derde lid	artikel 8, tweede lid
11, eerste lid	artikel 10, eerste lid
11, tweede lid	artikelen 10, tweede en derde lid, en 17
11, derde lid	artikel 1, onderdeel g
11, vierde lid	artikel 10, vierde lid
11, vijfde lid	artikel 26, derde lid
12, eerste lid	artikel 27 jo. artikel 5:18 Algemene wet bestuursrecht
12, tweede lid, eerste volzin	Schepenwet en Wvvs
12, tweede lid, tweede volzin	artikel 13, derde lid; artikel 27 jo. artikel 5:17 Algemene wet bestuursrecht
13, eerste lid	artikel 23; Schepenwet en Wvvs
13, derde lid	artikel 24
14, eerste lid	artikelen 20, eerste en tweede lid, en 22; Schepenwet en Wvvs
14, derde lid	artikelen 20, eerste en derde lid, en 22; Schepenwet en Wvvs
14, vierde lid	artikel 20, vierde lid
14, zesde lid	Schepenwet en Wvvs
15, eerste lid, aanhef	artikelen 21, eerste lid, en 22; Schepenwet en Wvvs
15, eerste lid, onderdeel a	artikelen 21, eerste en derde lid, en 22; Schepenwet en Wvvs
15, eerste lid, onderdeel b	artikel 21, vierde lid; Schepenwet en Wvvs
15, eerste lid, onderdeel c	Schepenwet en Wvvs
16	Schepenwet en Wvvs
20, eerste lid, tweede volzin	artikel 34; Schepenwet en Wvvs