

Vergaderjaar 2001–2002

**28 040**

## **Milieuvervuiling door zeeschepen**

**Nr. 4**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 januari 2002

In vervolg op mijn brief (28 040, nr. 3) van 31 januari 2002, geef ik u onderstaand mijn reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer «Milieuvervuiling door zeeschepen» met betrekking tot aangelegenheden die de Inspectie van Verkeer en Waterstaat aangaan.

#### *Opmerking vooraf*

Op 16 oktober 2001 heeft de Algemene Rekenkamer het rapport uitgebracht. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode juni 2000 tot en met juni 2001.

Ten tijde van het onderzoek maakte de betrokken Divisie Scheepvaart nog deel uit van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer onder de naam Scheepvaartinspectie (SI).

Met ingang van 1 juli 2001 is de voormalige Scheepvaartinspectie onder de nieuwe naam divisie Scheepvaart ondergebracht binnen de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Met de wijziging van de organisatie wordt onder andere beoogd een oplossing te bieden voor het door de Rekenkamer gesignaleerde.

Voor de goede orde deel ik u mede dat mijn in het rapport opgenomen reactie in goed overleg tot stand is gekomen met de Divisie Scheepvaart. De Divisie Scheepvaart heeft met name mijn reactie op de bevindingen van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot het voorkomen van vervuiling door het milieutoezicht op schepen voorbereid.

#### *Vlaggenstaatcontroles*

In de aanloop naar de vorming van IVW is reeds de «Nieuwe werkwijze SI» ontwikkeld waarvan de implementatie nu ter hand wordt genomen. De door de Scheepvaartinspectie voorgenen nieuwe werkwijze is gericht op het minimaliseren van de risico's die zich voordoen in de scheepvaart.

De Scheepvaartinspectie was gericht op het afgeven van certificaten, vergunningen, en dergelijke. Deze aanvraag afhankelijke werkwijze belemmert in zekere zin het signaleren en minimaliseren van risico's in de scheepvaartsector. Bij het certificeren wordt al vele jaren een beroep gedaan op de capaciteit van erkende klassenbureaus. Het gaat dan met name om technische keuringen; de controle op de naleving van overige wet- en regelgeving behoort niet tot het domein van de klassenbureaus. Onveiligheid en milieuverontreiniging in de scheepvaartsector wordt echter met name veroorzaakt door menselijk gedrag en handelen. Onderzoek heeft uitgewezen dat zo'n 80% van ongevallen en incidenten hierdoor wordt veroorzaakt.

Met de nieuwe werkwijze van de Divisie Scheepvaart en in het bijzonder van de met de IVW opgerichte Sector Handhaving binnen de Divisie, beoogt de beschikbare inspectie capaciteit voor de controle op de naleving van wet- en regelgeving in te zetten daar waar het het meest noodzakelijk is. De implementatie in 2002 van het door de Divisie Scheepvaart ontwikkelde «Ranking-systeem» beoogt het veiligheidsgedrag van de Nederlandse reders in kaart te brengen ten einde het toezicht effectiever in te richten.

De rol van de Klassenbureaus (en notified bodies) in het systeem van toezicht op de veilige scheepvaart is onderwerp van brede discussie. De Divisie Scheepvaart heeft daarom het initiatief genomen om de door de Rekenkamer veronderstelde risico's die gepaard gaan met de uitbesteding van werkzaamheden aan klassenbureaus spoedig extern te laten onderzoeken. Indien de aanbevelingen uit dit onderzoek daar aanleiding toe geven zal die Divisie Scheepvaart passende maatregelen nemen.

#### *Havenstaatcontroles*

De Algemene Rekenkamer vindt het positief dat er meer inspecteurs worden aangetrokken evenals het behalen van de verplichtingen in het laatste trimester van 2000. Vervolgens heeft de Algemene Rekenkamer echter twijfels over het behalen van de verplichtingen over de periode september en oktober 2000. Er moet worden opgemerkt dat Nederland meer dan volledig aan de internationale verplichtingen voldoet. Via diverse jaarverslagen en met name in het jaarverslag van 2000 van het «Paris MOU on Port State Control», kan hiervan kennis worden genomen. De discrepantie tussen deze opmerkingen kan de Divisie Scheepvaart niet verklaren, daar zij niet op de hoogte is van de analyse van de Rekenkamer.

#### *Taakopvatting van de Scheepvaartinspectie*

De Algemene Rekenkamer stelde dat de Scheepvaartinspectie het accent legt op de dienstverlening en dat er meer aandacht moet zijn voor opsporing en handhaving zonder de advisering aan te tasten. Zoals eerder opgemerkt is, wordt met de instelling van de Sector Handhaving daaraan invulling gegeven. In dit verband wordt opgemerkt dat advisering als een krachtig handhavingsinstrument wordt gezien.

De Algemene Rekenkamer acht het te vroeg om een oordeel uit te spreken over de ontwikkeling van de organisatie van de Divisie Scheepvaart, waar vanaf 1 juli 2001 naast de bestaande uitvoeringsafdeling nu een afdeling Handhaving is ingericht.

De Divisie Scheepvaart heeft daarnaast diverse extra projecten gepland om meer invulling te geven aan het reduceren van de risico's in de scheepvaart door opsporing en handhaving.

*Tot slot*

Het valt op dat reeds door de Divisie Scheepvaart zelf gesignaleerde problemen, waarop ook reeds maatregelen door de Divisie zijn genomen, uitgebreid worden beschreven. Zo ook de constatering dat er risico's verbonden zijn aan uitbesteding van inspectietaken. Dit probleem was al door de Divisie Scheepvaart in internationaal verband aan de orde gesteld.

Een aantal bijzondere projecten van de Divisie Scheepvaart, die van groot belang zijn voor het efficiënter maken van het toezicht op de scheepvaart, komt niet of nauwelijks aan de orde in het rapport. De Algemene Rekenkamer heeft tijdens haar onderzoek ruim kennis kunnen nemen van de reeds bestaande plannen tot verbetering van de taakinvulling van de toenmalige Scheepvaartinspectie. Het is enigszins teleurstellend te moeten constateren dat positieve ontwikkelingen in geringe mate over het voetlicht zijn gebracht.

Het zou logisch geweest zijn dat juist ook aan deze aspecten extra aandacht zou zijn besteed aangezien door de Rekenkamer tijdens het onderzoek werd aangegeven dat de verschillende nationale onderzoeken van de zusterorganisaties van de Algemene Rekenkamer worden samengevoegd tot een gezamenlijk uit te brengen *best practice* rapport. Hier wordt ook melding van gemaakt in het rapport.

Ik hoop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos