

Vergaderjaar 2003–2004

**29 468**

## **Uitvoering van Verordening (EG) nr. [...] van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van [...] betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (Havenbeveiligingswet)**

**Nr. 4**

### **ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT<sup>1</sup>**

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 19 februari 2004 en het nader rapport d.d. 10 maart 2004, aangeboden aan de Koningin door de minister van Verkeer en Waterstaat. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

*Bij Kabinetsmissive van 5 januari 2004, no. 03.005387, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot uitvoering van Verordening (EG) nr. (...) van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van (...), betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (Havenbeveiligingswet), met memorie van toelichting.*

*Aan het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee (Solaasverdrag)<sup>2</sup> is recentelijk een nieuw hoofdstuk (hoofdstuk XI-2) toegevoegd, met maatregelen voor de beveiliging van schepen en van havenfaciliteiten. Daarbij is ook de zogenaamde ISPS-Code opgenomen.<sup>3</sup> De genoemde Verordening, die overigens nog niet is vastgesteld, dient ter uitvoering op Europees niveau van de verdragswijziging.*

*In het voorstel van wet worden de bepalingen van de ontwerp-Verordening geïmplementeerd, voorzover zij betrekking hebben op havenfaciliteiten. Het voorstel wijst de autoriteiten aan die met de uitvoering van de ontwerp-Verordening zijn belast. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen ter uitvoering van verdragen of besluiten van internationale organisaties, voor zover ze betrekking hebben op de in het voorstel geregelde onderwerpen.*

*De Raad van State onderschrijft de strekking van het wetsvoorstel, maar maakt opmerkingen aangaande het moment van aanhangigmaking, de verhouding van het wetsvoorstel tot artikel 13 Scheepvaartreglement territoriale zee (Srtz), de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat om aanwijzingen te geven aan de burgemeester, de aanwijzing van de burgemeester als havenbeveiligingsautoriteit, de implementatie van de wijziging in het SOLAS-verdrag in de overige delen van het Koninkrijk, de toepassing op havenfaciliteiten ten behoeve van binnenlandse zeescheepvaart, de intrekking van beveiligingscertificaten en de haalbaarheid van de implementatiedatum. Het college is van oordeel dat in verband hiermee enige aanpassing van het voorstel wenselijk is.*

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw Kabinet van 5 januari 2004, nr. 03.005387, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake

<sup>1</sup> De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Trb. 1976, 157; nadien meermalen gewijzigd.

<sup>3</sup> International Ship and Port Facility Security Code. Deel A van de Code bevat bindende voorschriften; deel B bevat richtsnoeren die in beginsel niet bindend zijn, maar die in de ontwerp-Verordening gedeeltelijk verplicht worden voorgeschreven. Hoofdstuk XI-2 en deel A en deel B van de Code zijn opgenomen bij de ontwerp-Verordening als respectievelijk bijlagen 1, 2 en 3.

het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 19 februari 2004, nr. WO9.03 0538/V, bied ik U hierbij aan.

#### 1. Moment van aanhangigmaking

*Het wetsvoorstel wordt aan de Raad voorgelegd op een moment dat de Verordening die het beoogt te implementeren nog niet is vastgesteld.<sup>1</sup> Gezien de datum van inwerkingtreding (1 juli 2004), die is vastgelegd in het SOLAS-verdrag, en het feit dat implementatie bij formele wet vereist is, kan de Raad billijken dat de regering nu reeds een aanvang heeft gemaakt met de implementatie van de ontwerp-Verordening; zulks temeer omdat zich in de betrokken Europese instellingen een consensus lijkt af te tekenen omtrent de inhoud ervan.<sup>2</sup> De Raad gaat er evenwel van uit dat, indien de definitieve tekst van de Verordening aanleiding zou geven tot inhoudelijke aanpassing van het wetsvoorstel, hij nogmaals zal worden geraadpleegd.*

#### 1. Moment van aanhangigmaking

Naar verwachting zal de tekst van de ontwerp-Verordening binnenkort worden vastgesteld. De tekst waarover thans consensus bestaat tussen het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie, heeft niet tot inhoudelijke aanpassing van het wetsvoorstel geleid, zodat er geen aanleiding is het wetsvoorstel opnieuw aan de Raad van State voor te leggen.

#### 2. Verhouding artikel 3 wetsvoorstel met artikel 13 Srtz

*Artikel 3 van het wetsvoorstel geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Financiën, de bevoegdheid om onder voorwaarden toestemming te verlenen voor het overslaan van goederen of het in- of ontschepen van passagiers van een schip in een ankerplaats of een redegebied dat ligt in – kort gezegd – het deel van de territoriale zee dat niet gemeentelijk is ingedeeld.*

*Uit de toelichting op artikel 3 blijkt dat de toestemming van de Minister betrekking heeft op het verbod, opgenomen in artikel 13 Srtz, om in het deel van de territoriale zee dat niet gemeentelijk is ingedeeld een schip te laden, te lossen of te bunkeren zonder toestemming van de bevoegde autoriteit. De memorie van toelichting merkt op dat tot nu toe de desbetreffende autoriteit (aangewezen op grond van de Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee) toestemming pleegt te verlenen onder het stellen van voorwaarden, die doorgaans betrekking hebben op het voorkomen van milieuverontreiniging en de veiligheid van het scheepvaartverkeer. De Minister van Verkeer en Waterstaat daarentegen kan, aldus de memorie van toelichting, in het kader van artikel 3 van het wetsvoorstel voorwaarden stellen die betrekking hebben op de veiligheidsbelangen waarop de Verordening en het wetsvoorstel zien.<sup>3</sup>*

*a. De Raad merkt op dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, die in het voorliggende wetsvoorstel is aangewezen als bevoegde autoriteit, niet is aangewezen als bevoegde autoriteit onder het Srtz.<sup>4</sup> Het Srtz biedt, gelet op de artikelen in de Scheepvaartverkeerswet waarop het is gebaseerd, ook geen grondslag voor het stellen van regels en voorwaarden gericht op beveiliging en veiligheid in de zin van de ontwerp-Verordening. De Raad adviseert daarom in artikel 3 van het wetsvoorstel een afzonderlijke verbodsbepaling op te nemen met betrekking tot het verrichten van de handelingen die in het eerste lid van dat artikel zijn omschreven. Voorts beveelt hij aan om in de toelichting aan te geven hoe de beslissingen van de verschillende betrokken autoriteiten op elkaar zullen worden afgestemd.*

*b. Het tweede lid van artikel 3 bepaalt dat een besluit als bedoeld in het eerste lid wordt aangemerkt als een instemming met een gelijkwaardige regeling als bedoeld in het tweede lid van Voorschrift 12 van Bijlage 1 bij de ontwerp-Verordening. Een toelichting op het tweede lid van artikel 3 ontbreekt. De Raad adviseert daarin alsnog te voorzien.*

#### 2. Verhouding artikel 3 wetsvoorstel tot artikel 13 Scheepvaartreglement territoriale zee

a. De Raad heeft geadviseerd in artikel 3 van het wetsvoorstel een afzonderlijke verbodsbepaling op te nemen met betrekking tot het verrichten van

<sup>1</sup> Verwijzingen in dit advies naar «de ontwerp-Verordening» hebben betrekking op de tekst zoals opgenomen in de Algemene oriëntatie van de Raad van 9 oktober 2003, documentnr. 13 611/03.

<sup>2</sup> Dat blijkt uit de resultaten van de eerste lezing van het Europees Parlement (20 november 2003). De ingediende amendementen op het Commissievoorstel stemmen grotendeels overeen met de Algemene oriëntatie van de Raad van 9 oktober; de Europese Commissie achtte alle amendementen aanvaardbaar (documentnr. 14 832/03).

<sup>3</sup> Memorie van toelichting, toelichting op artikel 3.

<sup>4</sup> Artikel 1 Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee.

handelingen die in het eerste lid zijn omschreven. Aan deze aanbeveling is gevolg gegeven door de formulering van dit artikellid te herzien. De nieuwe tekst is zodanig geformuleerd, dat een afzonderlijke verbodsbepaling niet nodig is.

Over de tweede aanbeveling van het College merk ik op dat het in mijn voornemen ligt te bevorderen, in overleg met mijn ambtgenoot van Financiën, dat door middel van mandaatverlening de beslissingen van de verschillende autoriteiten in de praktijk snel en doelmatig op elkaar zullen worden afgestemd.

b. Naar aanleiding van de opmerking van de Raad is in de memorie van toelichting een toelichting op artikel 3, tweede lid, opgenomen.

### *3. Aanwijzingsbevoegdheid minister*

*Het voorgestelde artikel 5, derde lid, bepaalt dat de burgemeester (in zijn hoedanigheid van havenbeveiligingsautoriteit) de aanwijzingen van de minister in acht dient te nemen. Nu het tegendeel niet blijkt, moet daarbij blijkbaar ook worden gedacht aan aanwijzingen in concrete gevallen.*

*In dit verband wijst de Raad erop dat een concrete aanwijzingsbevoegdheid in zijn algemeenheid minder gewenst moet worden geacht in een medebewinds-verhouding, zoals hier aan de orde is, aangezien een concrete-aanwijzingsbevoegdheid een hiërarchische verhouding tussen de bevelende en de bevolene in het leven roept. Het is naar het oordeel van de Raad noodzakelijk dat in de memorie van toelichting nader wordt gemotiveerd waarom voor deze aanwijzingsbevoegdheid is gekozen en hoe de regering haar in de praktijk denkt te verwezenlijken.*

### *3. Aanwijzingsbevoegdheid minister*

De Raad wijst er terecht op dat, nu artikel 5, derde lid, van het wetsvoorstel (als gevolg van zijn advies onder punt 4 thans het eerste lid van dit artikel) tevens een aanwijzingsbevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat in concrete gevallen behelst, een nadere motivering dienaangaande in de memorie van toelichting gewenst is. De artikelsgewijze toelichting is dan ook op dit punt aangevuld.

### *4. Aanwijzing burgemeester als havenbeveiligingsautoriteit*

*Het wetsvoorstel roept in artikel 4, eerste lid, de functie van havenbeveiligingsautoriteit in het leven. Vervolgens bepaalt artikel 5, eerste lid, dat die functie in gemeenten met een of meer havenfaciliteiten wordt uitgeoefend door de burgemeester.*

*Dat is naar het oordeel van der Raad een onnodige omweg. Hij adviseert rechtstreeks te bepalen dat de burgemeesters van de gemeenten met havenfaciliteiten het bevoegd gezag zijn voor de uitvoering van de in artikel 4, tweede lid, genoemde bepalingen.*

### *4. Aanwijzing burgemeester als havenbeveiligingsautoriteit*

De Raad adviseert de artikelen 4 en 5 te bekorten en rechtstreeks te bepalen dat de burgemeesters met havenfaciliteiten in hun gemeenten het bevoegd gezag zijn voor de uitvoering van de in artikel 4, tweede lid, genoemde bepalingen van de Verordening en haar bijlagen. De genoemde artikelen van het wetsvoorstel zijn conform de opmerking van de Raad aangepast.

### *5. Gevolgen voor Nederlandse Antillen en Aruba*

*De memorie van toelichting bij het wetsvoorstel vermeldt dat de verplichtingen van de ontwerp-Verordening, die zijn ontleend aan het SOLAS-verdrag, voorzover zij betrekking hebben op zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk zullen worden geïmplementeerd in het ontwerp-Schepenbesluit 2004, een algemene maatregel van rijksbestuur. Over de implementatie van de verplichtingen die betrekking hebben op de beveiliging van zeehavens merkt de toelichting slechts op dat voor de Nederlandse zeehavens een nieuwe uitvoeringswet noodzakelijk is. Over de zeehavens op de Nederlandse Antillen en Aruba zwijgt de memorie van toelichting.*

*De Raad is van mening dat de uitwerking van het SOLAS-verdrag een aangelegenheid van het Koninkrijk is. Hij adviseert de memorie van toelichting*

*aan te vullen met een passage over de implementatie van de verplichtingen uit het verdrag die betrekking hebben op de zeehavens elders in het Koninkrijk.*

5. Gevolgen voor Nederlandse Antillen en Aruba  
's Raads mening dat de uitwerking van het SOLAS-verdrag een aangelegenheid van het Koninkrijk is, kan niet worden onderschreven. De uitwerking van een verdrag is slechts een aangelegenheid van het Koninkrijk, voorzover de materie van het desbetreffende verdrag ingevolge artikel 3 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden als een aangelegenheid van het Koninkrijk geldt (zie ook het gezaghebbende commentaar van W.H. van Helsdingen, Het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden – Wordingsgeschiedenis, commentaar en praktijk, 's-Gravenhage 1957, pag. 407). Geconstateerd moet worden dat de beveiliging van havens – evenals overigens de beveiliging van schepen – geen aangelegenheid van het Koninkrijk in de zin van artikel 3 van het Statuut is. De uitwerking van de in hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag opgenomen verplichtingen met betrekking tot de beveiliging van havens is derhalve evenmin een aangelegenheid van het Koninkrijk. Het vorenstaande laat onverlet dat, gevolggewend aan het advies van de Raad, de memorie van toelichting is aangevuld met een korte passage over de implementatie van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag in de Nederlandse Antillen en Aruba.

*6. Toepassing op havenfaciliteiten ten behoeve van binnenlandse scheepvaart*  
*Het nieuwe hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag heeft alleen betrekking op de internationale scheepvaart en op havenfaciliteiten die schepen afhandelen die voor internationale reizen worden gebruikt.<sup>1</sup> Gelet op de context van het verdrag moet worden aangenomen dat het daarbij uitsluitend gaat om internationale zeescheepvaart, en niet om internationale binnenvaart.*

*De ontwerp-Verordening bepaalt in artikel 3, eerste lid, dat de lidstaten, voor wat het internationale zeescheepvaartverkeer betreft, vanaf 1 juli 2004 de voorschriften van het nieuwe hoofdstuk XI-2 en van deel A van de ISPS-Code (bijlagen 1 en 2 bij de ontwerp-Verordening) toepassen voor de in dat hoofdstuk en die Code bedoelde havenfaciliteiten, dat wil zeggen: voor havenfaciliteiten die voor internationale reizen gebruikte zeeschepen afhandelen. Uit het tweede lid van artikel 3 van de ontwerp-Verordening blijkt evenwel dat de desbetreffende voorschriften met ingang van 1 juli 2005 ook van toepassing zijn op havenfaciliteiten die binnenlands zeescheepvaartverkeer afhandelen, voorzover het gaat om schepen die vallen in klasse A van Richtlijn 98/18/EG.<sup>2</sup>*

*Op grond van lid 2bis van artikel 3 kunnen de lidstaten voorts, na een verplichte veiligheidsanalyse, besluiten dat de desbetreffende voorschriften ook gaan gelden voor andere categorieën schepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en voor de havenfaciliteiten die dergelijke schepen afhandelen. Hoewel een expliciete beperking tot binnenlandse zeescheepvaart niet voorkomt in lid 2bis ligt het voor de hand dat hier uitsluitend wordt bedoeld op voor binnenlandse reizen gebruikte zeeschepen.<sup>3</sup>*

*Het voorgaande betekent naar de mening van de Raad dat in het kader van de ontwerp-Verordening onder «havenfaciliteit» in beginsel ook faciliteiten worden begrepen die binnenlandse zeescheepvaart afhandelen. Dat blijkt ook uit de definitie die artikel 2, elfde juncto twaalfde lid, van de ontwerp-Verordening van «havenfaciliteit» geeft: daarin komt geen beperking tot internationale scheepvaart voor.*

*Het wetsvoorstel verwijst in artikel 1 voor een omschrijving van «havenfaciliteit» naar de definitie in de ontwerp-Verordening. Dat leidt ertoe dat deze term ook in het wetsvoorstel, behalve havenfaciliteiten die internationale zeescheepvaart afhandelen, mede havenfaciliteiten ten behoeve van binnenlandse zeescheepvaart omvat. Gevolg daarvan is dat vanaf de inwerking-treding van het wetsvoorstel – eenmaal tot wet verheven – in zijn huidige vorm de bepalingen ervan ook op havenfaciliteiten ten behoeve van de binnenlandse zeescheepvaart van toepassing zijn; zo zullen ook dergelijke havenfaciliteiten vanaf dat moment moeten zijn gecertificeerd. Dat is niet conform het tijdschema van artikel 3 van de ontwerp-Verordening, volgens hetwelk de*

<sup>1</sup> Voorschrift 2, eerste lid, hoofdstuk XI-2 SOLAS.

<sup>2</sup> Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, PbEG L 144. In de algemene oriëntatie van de Raad van 9 oktober 2003 wordt abusievelijk gesproken over richtlijn 94/18/EG.

<sup>3</sup> Ook het vierde lid van artikel 5 wijst in die richting. Dit lid begint als volgt: «De lidstaten mogen voor het binnenlands zeescheepvaartverkeer en de havenfaciliteiten als bedoeld in artikel 3, leden 2 en 2bis, van deze verordening gelijkwaardige regelingen op beveiligingsgebied treffen (...).

voorschriften pas later voor havenfaciliteiten ten behoeve van binnenlandse scheepvaart gaan gelden.

*De Raad adviseert in het wetsvoorstel een voorziening op te nemen die bewerkstelligt dat de reikwijdte van het voorstel overeenstemt met wat de Verordening daarover bepaalt.*

6. Toepassing op havenfaciliteiten ten behoeve van binnenlandse scheepvaart Voorop gesteld zij dat de categorie passagiersschepen, behorende tot Klasse A in de zin van richtlijn 98/18/EG, die bovendien *binnenlandse* reizen maken, vooralsnog niet deelneemt aan het scheepvaartverkeer binnen Nederland. Niettemin heb ik met het oog op het belang van een vooruitziende blik van de wetgever gevolg gegeven aan het advies van de Raad en in een nieuw artikel 16, onder de Overige bepalingen, een voorziening voorgesteld die ertoe strekt dat de reikwijdte van het wetsvoorstel overeenkomt met artikel 3, tweede lid, van de Verordening.

#### *7. Intrekking havenbeveiligingscertificaat*

*Artikel 9, eerste lid onder b, van het wetsvoorstel bepaalt dat de burgemeester zijn instemming met een beveiligingsplan en het bijbehorende havenbeveiligingscertificaat intrekt indien hem is gebleken dat de beheerder van de betrokken havenfaciliteit in strijd met het plan heeft gehandeld, dan wel heeft nagelaten te handelen in overeenstemming met het plan. Deze formulering maakt dat er sprake is van een gebonden bevoegdheid, en de burgemeester is dan ook in beginsel verplicht tot intrekking over te gaan zodra zich een handelen of nalaten als bedoeld voordoet, ongeacht de ernst daarvan. Een uitzondering wordt in het tweede lid gemaakt voor het geval dat door het handelen of nalaten een verandering in de beveiligingstoestand van de havenfaciliteit is opgetreden; in dat geval moet de beheerder de kans krijgen de tekortkoming te herstellen.*

*Het wetsvoorstel maakt niet duidelijk wat wordt verstaan onder de «beveiligingstoestand» of onder een verandering daarin. In de memorie van toelichting<sup>1</sup> lijkt de regering ervan uit te gaan dat een verandering in de beveiligingstoestand altijd te herstellen is, en dat de gevolgen van een handelen dat niet tot een dergelijke verandering heeft geleid altijd onomkeerbaar zijn. Deze uitleg van de term «verandering in de beveiligingstoestand» is naar de mening van de Raad echter allerminst vanzelfsprekend, en bovendien werpt dit de vraag op wanneer er sprake is van «onomkeerbare» dan wel «te herstellen» gevolgen.*

*Het bovenstaande is vooral bezwaarlijk in het licht van het evenredigheidsbeginsel. Uit dit beginsel, dat is vastgelegd in artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, vloeit voort dat de sanctie die na een overtreding wordt opgelegd niet onevenredig mag zijn met de nadelige gevolgen voor de belanghebbenden. Indien het handelen of nalaten in strijd met het beveiligingsplan niet tot verandering van de beveiligingstoestand heeft geleid, ontbreekt elke mogelijkheid tot toetsing aan het evenredigheidsbeginsel. Dit leidt ertoe dat de burgemeester, ook bij lichte overtredingen waarvan de ernst een dergelijk ingrijpen niet rechtvaardigt, zal moeten overgaan tot intrekking van het certificaat. Daarmee wordt, gelet op artikel 11 van het wetsvoorstel, in feite de havenfaciliteit stilgelegd.*

*De Raad adviseert in het wetsvoorstel een omschrijving op te nemen van «verandering van de beveiligingstoestand», en artikel 9 zo te formuleren dat evenredigheid tussen overtreding en sanctie gewaarborgd is.*

#### *7. Intrekking havenbeveiligingscertificaat*

De Raad zij toegegeven dat de tekst van artikel 9, eerste lid, onder b, en tweede lid, bij nadere overweging inderdaad bezwaren oproept met het oog op het evenredigheidsbeginsel van de Algemene wet bestuursrecht, dat bij het nemen van een besluit tot het opleggen van een sanctie door het bevoegde bestuursorgaan in acht behoort te worden genomen. Deze nadere overweging heeft geleid tot een herziening van de aanvankelijk voorgestelde tekst van artikel 9, alsook tot een wijziging van de artikelsgewijze toelichting.

---

<sup>1</sup> Memorie van toelichting, toelichting op artikel 9.

#### 8. Inwerkingtreding

*De Verordening moet zijn geïmplementeerd op 1 juli 2004. Dat betekent onder meer dat vóór die datum voor elke havenfaciliteit een veiligheidsbeoordeling moet worden vastgesteld die vervolgens (eventueel na aanpassing) moet worden goedgekeurd, waarna op basis van die beoordeling een beveiligingsplan moet worden opgesteld dat op zijn beurt ook goedkeuring behoeft. Al deze stappen, en het verwerven door de betrokkenen van de deskundigheid die nodig is voor de uitvoering ervan, kosten tijd. Een vergelijkbare opmerking kan worden gemaakt met betrekking tot de verplichting neergelegd in artikel 14 van het wetsvoorstel, voor personen die beveiligingswerkzaamheden verrichten in havenfaciliteiten: zij dienen in het bezit te zijn van een certificaat dat bewijst dat zij daartoe een door de Minister erkende cursus hebben gevolgd. De betrokken instellingen zullen eerst door de Minister moeten worden erkend, en pas daarna kunnen de desbetreffende cursussen van start gaan.*

*In de memorie van toelichting wordt niet ingegaan op de vraag of naar de mening van de regering de beschikbare tijd voor de betrokken bedrijven en overheden voldoende zal zijn om te bereiken dat het stelsel van het wetsontwerp en de ontwerp-Verordening per 1 juli volledig operationeel is. De Raad adviseert hieraan alsnog aandacht te besteden.*

#### 8. Inwerkingtreding

Naar aanleiding van het advies van het college aandacht te besteden aan de vraag of, naar de mening van de regering, de beschikbare tijd voor de betrokken bedrijven en overheden voldoende zal zijn om te bewerkstelligen dat het stelsel van het wetsvoorstel en de ontwerp-Verordening per 1 juli 2004 volledig operationeel zal zijn, is terzake een passage toegevoegd aan de memorie van toelichting.

*9. Voor een redactionele kanttekening verwijst de Raad naar de bij het advies behorende bijlage.*

#### 9. Redactionele kanttekening

De redactionele kanttekening heeft geleid tot het opnieuw formuleren van artikel 3, eerste lid, van het wetsvoorstel, dat bovendien omwille van de leesbaarheid is gesplitst in een tweetal leden.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het wetsvoorstel en de memorie van toelichting op de volgende punten aan te passen.

- a. Vanuit de praktijk in het beheersgebied van een aantal havengemeenten, waaronder Rotterdam en Amsterdam, is de behoefte naar voren gekomen om ook in de gemeentelijk ingedeeld wateren voor (incidentele) overslag van goederen dan wel het in- of ontschepen van passagiers bij ankerplaatsen, ankerspannen of meerboeien, vanuit beveiligingsoogpunt voorwaarden te kunnen stellen door middel van een vergunningsvereiste. Aan artikel 10 zijn een tweede en derde lid toegevoegd, die daarin voorzien op overeenkomstige wijze als artikel 3 dit doet voor de – niet gemeentelijk ingedeelde – Nederlandse territoriale wateren buiten de één kilometerlijn langs de kust.
- b. Bij nadere overweging heb ik besloten dat het eerstelijns toezicht op de naleving bij de havengemeenten kan worden gelegd. Uitgangspunt is daarbij dat er op gemeentelijk niveau in organisatorische en personele zin een strikte scheiding van uitvoering en toezicht wordt aangebracht. Het tweedelijns toezicht op de naleving van de EU-Verordening en de voorgestelde Havenbeveiligingswet in Nederland zal bij de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) worden gelegd. In de memorie van toelichting is deze beleidskeuze gemotiveerd uiteengezet, terwijl artikel 17 (16 oud) is aangevuld voor wat betreft de aanwijzingsbevoegdheid van toezichthouders door het gemeentebestuur.

In het wetsvoorstel en de memorie van toelichting is voorts een aantal redactionele verbeteringen aangebracht. Tenslotte is op verscheidene plaatsen de informatie in de toelichting geactualiseerd en is van de gelegenheid gebruik gemaakt om enige tekstuele aanpassingen van ondergeschikte betekenis door te voeren.

*De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.*

*De Vice-President van de Raad van State,  
H. D. Tjeenk Willink*

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

**Bijlage bij het advies van de Raad van State van 19 februari 2004,  
no.W09.03 0538/V met een redactionele kanttekening die de Raad in  
overweging geeft.**

- Artikel 3 van het wetsvoorstel opnieuw formuleren met inachtneming van  
Aanwijzing 125 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.