

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. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 28 april 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid. Het verslag volgt de opbouw van de memorie van toelichting en behandelt alleen die onderdelen van de memorie waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

### **ALGEMEEN DEEL**

#### **Inleiding**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel van de regering voor de Havenbeveiligingswet. Zij onderschrijven de noodzaak om te werken aan de verbetering van de beveiliging van havens en schepen, mede gelet op de grote belang van de maritieme sector voor de Nederlandse samenleving en economie.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij zijn zich bewust van nut en noodzaak van de afspraken die in internationaal verband zijn gemaakt over de beveiliging van zeehavens. Voor de implementatie van de Europese verordening is een nieuwe wet opgesteld. De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of de regering de mening deelt dat een dergelijke procedure omvangrijk en tijdrovend is en veel ambtelijke capaciteit vergt. Zij vragen zich tevens af of er procedures denkbaar zijn waarbij (bijvoorbeeld door middel van gebruikmaking van een raamwet) de implementatie van toekomstige, vergelijkbare verordeningen op een simpeler wijze kunnen geschieden.

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden zijn verheugd met het wetsvoorstel voor de beveiliging van schepen en havens. Zij zien de wetswijziging als een stap in de goede richting voor de preventie van terroristische aanslagen

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA).

Piv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA).

en zijn het eens met het uitgangspunt dat het beveiligingsniveau als kwaliteitselement gezien moet worden. Nederland moet met een beveiligde vervoersketen een betrouwbare politieke-, handels- en vervoerspartner zijn voor andere landen. Toch willen de leden van de VVD-fractie enkele kritische kanttekeningen plaatsen bij het wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennis genomen van het onderliggende wetsvoorstel. Het doel van het wetsvoorstel is helder. In hoeverre de voorgestelde maatregelen tot dit doel zullen leiden, zal de praktijk uit moeten wijzen.

De leden van de SP-fractie betreuren het echter dat deze wetswijziging beperkt is gebleven tot enkele beveiligingsmaatregelen en niet tevens een gehele Nationale Havenwet bevat. Onder druk van de Verenigde Staten en de Europese Unie moeten de havens goed beveiligd worden. De havenarbeiders vragen echter al enige tijd om een Nationale Havenwet, die regels stelt over de toelating van havenwerkers bij havenbedrijven. Het gaat hier onder andere over opleidingscriteria, werkzekerheid en registratie van havenarbeid. Deze wens wordt tot nu toe door de regering genegeerd. De leden van de SP-fractie vragen zich af waarom wel tegemoet wordt gekomen aan de wens van de Europese Unie en de Verenigde Staten en niet aan de wens van onze eigen havenarbeiders.

De leden van de SP-fractie zien een sterke samenhang tussen de beveiliging van de havens en de Nationale Havenwet. Al deze maatregelen kunnen elkaar versterken. Zij vragen zich dan ook af of de Havenbeveiligingswet hiermee uitgebreid kan worden en of het anders te verwachten is dat er binnenkort toch een echte Nationale Havenwet komt.

### **Internationale ontwikkelingen op het gebied van de beveiliging van zeescheepvaart en havens**

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Europese Unie door middel van een ontwerpverordening van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, de wijzigingen in het SOLAS-verdrag en de nieuwe ISPS-code overgenomen heeft. Op bepaalde onderdelen gaat de Europese Unie zelfs verder dan de wijzigingen in het SOLAS-verdrag. Wat zijn daarvoor de overwegingen geweest? Kan de regering vertellen of deze extra regelgeving tot extra kosten heeft geleid en of dit kan leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie van de EU-lidstaten ten opzichte van andere niet EU-havens?

### **Nationale implementatie**

De leden van de CDA-fractie vernemen graag in hoeverre met ingang van 1 juli voldaan wordt aan alle eisen en voorschriften uit het wetsvoorstel. Zo merkt de regering ten aanzien van de opleidingen op dat een aantal gerenommeerde nautische opleidingsinstituten een cursus havenbeveiliging heeft ontwikkeld. Niet duidelijk is echter of het betreffende personeel de opleiding per 1 juli ook daadwerkelijk heeft genoten. De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering voorts om aan te geven welke aanknopingspunten het wetsvoorstel biedt om mensen- en drugsmokkel via havens tegen te gaan.

De leden van de PvdA-fractie informeren naar de fase waarin de wijziging van bestaande wetten, voor implementatie van de verordening voor wat betreft de Nederlandse zeeschepen en de controle op buitenlandse zeeschepen in de wateren onder Nederlandse jurisdictie, zich bevindt.

De leden van de VVD-fractie constateren dat in het wetsvoorstel geregeld staat dat «personen die bij een havenfaciliteit beveiligingswerkzaamheden

in het kader van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus verrichten in het bezit moeten zijn van een certificaat ten bewijze dat zij met goed gevolg een door Onze minister erkende cursus voor de beveiliging van havenfaciliteiten hebben gevolgd (artikel 14 lid 1)». Samen met de Raad van State en de leden van de CDA-fractie, vinden de leden van de VVD-fractie dat het onvoldoende duidelijk is of deze cursus door de beveiligingsfunctionarissen daadwerkelijk voor 1 juli 2004 is gevolgd. Daarnaast is het niet duidelijk of de Ship Security Officer (beveiligingsfunctionaris op een zeeschip onder Nederlandse vlag) ook deze cursus moet volgen.

In het wetsvoorstel wordt er vanuit gegaan dat de beveiliging van de havens voor de Nederlandse Antillen en Aruba niet een Koninkrijks-aangelegenheid is. Samen met de Raad van State zijn de leden van de VVD-fractie het daar niet mee eens. In het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden staat aangegeven dat: «zaken, betrekking hebbende op de handhaving van de onafhankelijkheid en de verdediging van het Koninkrijk (artikel 3 sub a van het Statuut) en de regeling van de nationaliteit van schepen en het stellen van eisen met betrekking tot de veiligheid en de navigatie van zeeschepen, die de vlag van het Koninkrijk voeren, met uitzondering van zeilschepen (artikel 3 sub e van het Statuut), aangelegenheden zijn voor het Koninkrijk». Kan de regering aangeven wat haar overwegingen zijn geweest? Tevens willen de leden van de VVD-fractie weten hoe ver de havenfaciliteiten en schepen zijn met het implementeren van de ISPS-code. Kan de regering aangeven wat de consequenties zijn als de termijn van 1 juli 2004 niet wordt gehaald?

### **De nationale autoriteit voor de maritieme beveiliging en de Havenbeveiligingsautoriteit**

De leden van de CDA-fractie constateren dat het toekennen van havenbeveiligingscertificaten in het voorstel, wordt opgedragen aan de burgemeesters. Dit vanwege de raakvlakken met de openbare orde en de rampbestrijding. Deze leden vragen de regering om aan te geven in hoeverre de noodzakelijke deskundigheid op decentraal niveau aanwezig is als het gaat om de beoordeling van veiligheidsanalyses en plannen die gericht zijn op het voorkomen van een terroristische aanslag. Worden hiertoe van regeringszijde expertise en faciliteiten ter beschikking gesteld? Hoe wordt voorkomen dat in verschillende gebieden uiteenlopende eisen worden gesteld aan havenfaciliteiten?

De leden van de CDA-fractie achten het voorts van belang dat er sprake is van een goede informatie-uitwisseling tussen Europese/mondiale havens en tussen veiligheidsdiensten in geval van verdachte handelingen of lading bij havenfaciliteiten of aan boord van schepen. Een betere uitwisseling van informatie zou ertoe moeten leiden dat pro-actief opgetreden kan worden, dus voordat een verdacht schip de haven van bestemming bereikt. Ook de Kustwacht speelt hierbij een rol. Kan de regering aangeven of en hoe de informatie-uitwisseling en internationale samenwerking op dit terrein wordt bevorderd?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in het wetsvoorstel de eerstelijns uitvoering wordt neergelegd bij een lokaal bestuursorgaan (te weten de burgemeester). De leden van de PvdA-fractie informeren naar de verwachte inspanning die gemoeid is met de uitvoering van de voorschriften en naar eventuele financiële bijdrage door het rijk aan de ambtelijke capaciteit die gemeenten hiervoor moeten aantrekken.

## **Toezicht en verdere handhaving**

De leden van de CDA-fractie vernemen graag op welke wijze de regering invulling geeft aan haar coördinerende en toezichhoudende rol en hoe de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van het voorstel zijn beoordeeld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

De leden van de PvdA-fractie informeren naar de wijze waarop de tweedelijns uitvoering, neergelegd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, in de begroting is opgenomen.

## **Administratieve lasten voor bedrijfsleven**

De leden van de CDA-fractie constateren dat de uitvoering van de voorschriften uit de wet een verzwaring zal betekenen van de administratieve lasten voor zowel exploitanten van havenfaciliteiten, rederijen als de bemanning van zeeschepen. Er moeten mensen worden opgeleid en veiligheidsanalyses en -plannen worden gemaakt. Ook de overheid maakt extra kosten: de beveiligingsanalyses en -plannen moeten worden goedgekeurd, certificaten worden toegekend en er vindt inspectie plaats. Het is van belang dat Nederland zich verzekerd weet van een «level playing field» en dus van de inspanningen in andere Europese landen. Op welke wijze wordt de implementatie van de regelgeving gemonitord? En hoe is de voortgang van de implementatie in andere Europese lidstaten? Een haven als Rotterdam heeft daarnaast fors geïnvesteerd in apparatuur om bedreigingen te signaleren, zoals een containerscan en nucleaire poortjes. In hoeverre kunnen naar het oordeel van de regering dergelijke voorzieningen ook bij andere containerterminals in andere havens nuttig zijn? Is de regering voornemens om de beschikking over deze voorzieningen ook in andere havens te stimuleren?

De leden van de PvdA-fractie informeren naar de betrokkenheid van sectorpartijen bij de totstandkoming van het voorliggend wetsvoorstel. Zijn deze betrokken en hoe kijken partijen, zoals het Havenbedrijf Rotterdam, aan tegen het wetsvoorstel?

De leden van de VVD-fractie constateren dat er wordt gestreefd naar uniformiteit in de uitvoering van de ISPS-code. Door de gemeente Rotterdam is een «port facilitytoolkit» ontwikkeld en geschikt gemaakt voor alle andere Nederlandse zeehavens. Dit digitale programma zorgt voor de invoering van bedrijfsgegevens en de beoordeling van de bedrijfsrisico's. Vervolgens wordt een actieplan voor de ontbrekende beveiligingsmaatregelen en het ontwerp-beveiligingsplan, conform de eisen van de ISPS-code, opgesteld. Het Havenbedrijf Rotterdam voert voor de rest zijn eigen koers en het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam heeft voor de andere zeehavens van Nederland de regie in handen. De reden hiervoor zou de voorsprong van de Rotterdamse haven zijn op het gebied van beveiliging (zie artikel Nieuwsblad Transport van 9 april jl.). Is de regering het met de VVD-fractie eens dat er gestreefd moet worden naar uniformering en zo ja, op welke termijn?

## **Artikel 10**

De leden van de VVD-fractie zetten vraagtekens bij artikel 10 lid 2 dat luidt: «Goederen worden alleen overgeslagen van een schip in een ankerplaats of een redegebied, gelegen binnen het gebied van een gemeente, met vergunning van de burgemeester. Aan een vergunning kunnen voorschriften worden verbonden». Dit lijkt de leden van de VVD-fractie in de praktijk een zeer onwerkbaar situatie. Kan de regering aangeven of deze

vergunningsverplichting in de toekomst problemen kan geven en zo ja, op welke manier kan dat dan opgelost worden?

De voorzitter van de commissie,  
Atsma

De griffier van de commissie,  
Roovers