

Vergaderjaar 1995–1996

**24 271**

**Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en de Wet op de economische delicten in verband met richtlijn nr. 93/75/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (PbEG L 247)**

**Nr. 6**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 18 april 1996

In antwoord op de opmerkingen en vragen van de leden van de fractie van de Partij van de Arbeid met betrekking tot de juridische haalbaarheid van de voorgestelde uitbreiding van de verplichting tot informatieverstrekking door de kapitein van een schip dat als gevolg van een incident een bedreiging vormt voor de kust van een lidstaat, deel ik het volgende mede.

De olieramp met de «Braer» voor de Schotse kust in januari 1993 heeft eens te meer het belang aangetoond dat kuststaten hebben bij tijdige melding van incidenten op zee. Mede naar aanleiding van dit scheepsongeval is er de laatste jaren ten aanzien van de verplichte melding door schepen van gegevens die van belang zijn voor de veiligheid van mensenlevens op zee, de veiligheid van het scheepvaartverkeer of de bescherming van het mariene milieu, sprake van internationale ontwikkelingen die een verruiming behelzen van de bevoegdheden van kuststaten om op dit gebied onder bepaalde voorwaarden regels te stellen die ook gelden voor buitenlandse schepen op volle zee.

Met ingang van 1 januari 1996 is hiertoe een wijziging in werking getreden van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, Trb. 1976, 157, het zgn. Solas-verdrag. In het verdrag is op basis van een resolutie van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een nieuw Voorschrift V/8-1 opgenomen betreffende meldingssystemen voor schepen (Res. MSC.31(63), aanvaard op 23 mei 1994, Trb. 1996, 18).

Op grond hiervan kunnen kuststaten aan de hand van in het kader van de IMO afgesproken procedures en ontwikkelde richtsnoeren en criteria overgaan tot de instelling van dergelijke meldingssystemen, die ook in volle zee kunnen liggen. De procedures zijn opgenomen in genoemd Voorschrift V/8-1 van het Solas-verdrag, de richtsnoeren en criteria zijn vervat in een resolutie van de Maritieme Veiligheidscommissie van de

IMO (Res. MSC.43(64) van 23 mei 1994). In deze resolutie wordt ook verwezen naar de op 19 oktober 1989 aanvaarde resolutie van de Algemene Vergadering van de IMO betreffende «General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants» (Res. A.648(16)).

Richtlijn 93/75/EEG schrijft voor dat de melding van incidenten op zee overeenkomstig laatstgenoemde resolutie dient te geschieden. De recente internationale IMO-regelgeving betreffende meldingssystemen voor schepen is in belangrijke mate onder Europese druk tot stand gekomen.

De EG-regelgeving op het punt van de verplichte meldingen staat derhalve niet op zichzelf, maar liep deels vooruit op de internationale IMO-regelgeving en heeft genoemde (niet-bindende) IMO-resolutie A.648(16) verbindend gemaakt voor de lidstaten door de verwijzing daarnaar in de richtlijn.

Gelet op deze aspecten in hun onderlinge samenhang heeft de regering gemeend bij de onderhandelingen over de richtlijn niet te moeten volharden bij de gesignaleerde bezwaren tegen het opnemen van de meldingsplicht in de richtlijn zoals was voorgesteld. Het belang van een tijdige melding van incidenten op zee aan de betrokken kuststaat is onbetwist. Naarmate onder het Solas-verdrag meer meldingssystemen voor schepen worden ingesteld, wat ook voor de Europese wateren in het verschiet ligt, zal het geconstateerde spanningsveld tussen de internationale IMO-regelgeving en het Europese recht wat betreft het opleggen van een meldingsplicht aan buitenlandse schepen op volle zee verdwijnen. In het licht van deze ontwikkelingen voorziet ik op dit punt dan ook geen consequenties voor de rechtskracht van het wetsvoorstel.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink