

Vergaderjaar 1994–1995

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)

A

OORSPRONKELIJKE TEKST VAN HET VOORSTEL VAN WET EN VAN DE MEMORIE VAN TOELICHTING ZOALS VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE EN VOOR ZOVER NADIEN GEWIJZIGD

I. VOORSTEL VAN WET

– Het opschrift luidde:

Wet van . . . tot uitvoering van 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)

– De considerans luidde:

Alzo wij in overweging genomen hebbende, dat 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) moet worden uitgevoerd.

– Artikel I, onderdeel B, luidde:

B. Na artikel 13 wordt een artikel 13a ingevoegd, luidende:

Artikel 13a

1. Alvorens schadelijke stoffen, of gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965, aan een schip worden aangeboden voor vervoer of aan boord worden genomen van een schip, verstrekt degene die deze stoffen aanbiedt aan de kapitein en de exploitant of de agent van het schip een aangifte met de correcte technische benamingen van de schadelijke stoffen, de identificatienummers van de Verenigde Naties voor zover van toepassing, de indeling in gevarenklassen, genoemd in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965 voor zover van toepassing, de hoeveelheden van die stoffen en, wanneer zij in transporttanks of vrachtcontainers worden vervoerd, de identificatiemerkttekens daarvan.

2. Degene die schadelijke stoffen, of gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste lid, aan de kapitein, de exploitant of de agent aanbiedt voor vervoer per schip, is verplicht ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden schadelijke stoffen werkelijk die zijn welke overeen-

komstig het eerste lid zijn aangegeven.

3. De verplichtingen, gesteld bij dit artikel, zijn mede van toepassing op buitenlandse schepen in een Nederlandse haven.

4. Het is verboden de verplichtingen, gesteld bij dit artikel, niet na te komen.

II. MEMORIE VAN TOELICHTING

– Na de zin beginnend met «Ook wat het begrip «exploitant betreft . . .» ontbrak:

Met het oog op de goede uitvoerbaarheid van de verplichtingen die de richtlijn zowel aan als jegens de exploitant stelt, is voor het wetsvoorstel gezocht naar een duidelijke afbakening van het begrip «exploitant». De richtlijn bevat geen omschrijving van dit begrip, maar vermeldt op niet limitatieve wijze categorieën personen die exploitant kunnen zijn.

Hierbij zijn zowel personen die de zeggenschap kunnen hebben over het gebruik van het schip, namelijk de reders en beheerders, als personen

die geen zeggenschap hebben over het gebruik van het schip, namelijk de agenten. De ook in de omschrijving genoemde charteraar wordt als scheepsbevrachter nog eens apart beschreven in artikel 2, onder k, van de richtlijn, en dient ingevolge artikel 4 van de richtlijn de voorgeschreven aangifte te verstrekken aan de exploitant van het schip, waartoe hij ingevolge de definitie zelf behoort. De charteraar kan, afhankelijk van de charterovereenkomst, al dan niet zeggenschap hebben over het gebruik van het schip. Zo wordt algemeen aangenomen dat bij reis- en tijdsbevrachting (anders dan bij rompsbevrachting) de exploitatie van het schip in handen blijft van de vervoerster (d.i. de vervoerder van de lading, in tegenstelling tot de bevrachter of charteraar, dit is de afzender van de te vervoeren lading).

Teneinde op dit punt nadere duidelijkheid te bieden is in het wetsvoorstel de omschrijving van het begrip «exploitant» toegespitst op degene die de zeggenschap heeft over het gebruik van het schip.

Deze terminologie is ontleend aan de regels in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek waarin de «eigenaar» en «exploitant» de zeggenschap over het gebruik van een vervoermiddel hebben (artikel 1030, onder f, en artikel 1210, onder e). In de Wet aansprakelijkheid olietankschepen wordt degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd tot de gebruikers van het schip gerekend (artikel 3, vijfde lid). In het wetsvoorstel is aangesloten bij deze terminologie en is er vanwege dit aspect voor gekozen «agenten», die geen zeggenschap hebben over het gebruik van een schip, niet op te nemen in de omschrijving van het begrip «exploitant». Met de exploitant is derhalve bedoeld degene die, in welke hoedanigheid ook, daadwerkelijk de zeggenschap heeft over het gebruik van het schip.

– De passage beginnend met «Bij een ongeval op zee ...» tot en met de zin beginnend met «Voor met name het vervoer van schadelijke stoffen in bulk ...» luidde:

Bij een ongeval op zee is het met het oog op bestrijdingsacties van belang dat gegevens over gevaarlijke of schadelijke stoffen zo snel en volledig mogelijk beschikbaar zijn. In tegenstelling tot de richtlijn, die vereist dat de aangifte omtrent de schadelijke en gevaarlijke stoffen

wordt gedaan aan de kapitein of de exploitant, schrijft de wet voor dat de aangifte moet geschieden aan de kapitein en de exploitant (of de agent) van het schip. Dit is overeenkomstig het bestaande regiem met betrekking tot het vervoer van schadelijke en gevaarlijke stoffen over zee en de melding van voorvallen aan boord van schepen, dat vereist dat de ladinggegevens in elk geval steeds ook aan boord van het schip moeten zijn. Het verstrekken van aangifte alleen aan de exploitant of agent van het schip is derhalve niet voldoende; in dat geval zal de exploitant of agent er toch voor moeten zorgen dat de gegevens ook aan de kapitein worden gegeven, omdat hij in het algemeen de eerst aangesprokene is voor het geven van informatie over schip en lading. De verplichting zoals geformuleerd in de wet draagt er toe bij dat zowel de kapitein als de exploitant of de agent op de hoogte zijn van de aard van de schadelijke of gevaarlijke stoffen. Overigens vereist bijlage I van de richtlijn als een van de gegevens betreffende de schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren: bevestiging dat zich aan boord een lijst of een manifest of een passende ladingsplan bevindt met een precieze opgave van de vervoerde gevaarlijke en schadelijke stoffen en hun plaats in het schip.

Ook hieruit is af te leiden dat het niet voldoende zou zijn, als bedoelde gegevens zich alleen aan de wal zouden bevinden bij bijvoorbeeld de rederij of de agent.

Voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren bestaat op grond van de Schepenwet (artikel 4 van Bijlage XVII bij het Schepenbesluit 1965) reeds de verplichting om een speciale lijst of manifest aan boord te hebben, waarin een aantal van de in de richtlijn bedoelde ladinggegevens moeten worden omschreven. Voor schadelijke stoffen bestaat een dergelijke verplichting eveneens onder de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Op dit punt introduceert de richtlijn derhalve niet een geheel nieuwe praktijk. Voor het betrokken bedrijfsleven betekent de richtlijn wel een zekere lastenverzwaring doordat op grond van de richtlijn meer gegevens moeten worden verstrekt. Voor met name het vervoer van schadelijke stoffen in bulk is nieuw het aspect dat de aangifte moet zijn verstrekt

voordat de gevaarlijke of schadelijke stoffen voor vervoer worden aangeboden of aan boord worden genomen.

– In de zin beginnend met «Voorts dient te worden vermeld dat de richtlijn...» luiden de woorden «in toepassing is beperkt»: is de toepassing beperkt tot.

– Na de zin beginnend met «In het kader van de doelstellingen van deze wet ...» ontbrak:

Op grond van het Marpol-verdrag wordt wereldwijd de verplichting van kapiteins om voorvallen en ongevallen op zee te melden aan de dichtstbijzijnde kuststaat geregeld in de nationale wetgeving van de vlaggestaten van betrokken schepen die partij zijn bij het Marpol-verdrag, dit is de meerderheid van de maritieme landen. Op grond van het beginsel van vrijheid van scheepvaart op de volle zee mogen kuststaten een dergelijke verplichting unilateraal alleen opleggen aan buitenlandse schepen voor zover deze zich binnen hun rechtsmacht bevinden, d.w.z. in de territoriale zee. Ook volgens het op 10 december 1982 te Montego-Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, met bijlagen (Trb. 1983, 83), hierna het VN-Zeerechtverdrag, kan een meldingsverplichting door een kuststaat aan buitenlandse schepen buiten de territoriale wateren alleen worden opgelegd overeenkomstig algemeen aanvaarde regels en normen, vastgesteld in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie of een algemene diplomatieke conferentie (artikel 211, vijfde en zevende lid van het VN-Zeerechtverdrag).

– De zin «Om deze reden is de melding op grond van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee thans slechts voorgeschreven voor schepen die een ongeval is overkomen in de Nederlandse territoriale zee.» luidde:

De melding op grond van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee is thans slechts voorgeschreven voor schepen die een ongeval is overkomen in de Nederlandse territoriale zee.

– De passage beginnend met «De richtlijn doorbreekt op regionaal niveau deze systematiek ...» tot en

met de zin «Dit betreft ook schepen op volle zee.» luidde:

Op dit punt gaat de richtlijn thans verder en noopt zij ook tot het opleggen van een meldingsverplichting aan buitenlandse schepen, ook als deze zich op volle zee bevinden.

– Aan het eind van het algemeen gedeelte ontbrak:

Bij de vaststelling van de richtlijn is van de kant van Nederland het aspect van de rechtsbevoegdheid van kuststaten met betrekking tot het opleggen van een meldingsverplichting aan buitenlandse schepen buiten de territoriale wateren uitdrukkelijk aan de orde gesteld. De meerderheid van de lid-staten was echter voorstander van het opnemen van de verplichting, zoals geformuleerd in artikel 6 van de richtlijn. Hier ligt een zeker spanningsveld tussen het internationale en het Europese recht, dat zich met name zal kunnen manifesteren met betrekking tot schepen die varen onder de vlag van een land dat geen lid-staat van de Europese Unie of geen partij bij het Marpol-verdrag is.

