

Vergaderjaar 2000–2001

27 921

Wijziging van de Wet havenstaatcontrole in verband met richtlijn nr. 1999/97/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 13 december 1999 (PbEG L 331) houdende wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG inzake havenstaatcontrole

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Inleiding

Op 13 december 1999 heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen (hierna: de Commissie) richtlijn nr. 1999/97/EG (PbEG L 331) houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werk-omstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) vastgesteld. De totstandkoming van de richtlijn houdt hoofdzakelijk verband met de overweging dat de publicatie van informatie betreffende schepen die in communautaire havens zijn aangehouden in het kader van de havenstaatcontrole, voor de eigenaars ervan een aansporing kan zijn om uit eigen beweging herstelmaatregelen te treffen. Ook kan de publicatie het veiligheidsbewustzijn in de scheepvaartindustrie doen toenemen. Wat betreft de gegevens in verband met de inspecties van schepen beoogt de richtlijn tot een betere transparantie te komen ter bevordering van kwaliteit in de scheepvaart, zowel binnen de Gemeenschap als wereldwijd. De bepalingen van richtlijn nr. 95/21/EG (hierna: de richtlijn havenstaatcontrole) zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wet havenstaatcontrole (hierna: de wet) en de Regeling havenstaatcontrole, die op 1 juni 1998 in werking zijn getreden. De totstandkoming van bovengenoemde wijzigingsrichtlijn maakt wijziging van de wet noodzakelijk. Dit wetsvoorstel strekt daartoe. De Regeling havenstaatcontrole zal ook aan de richtlijn worden aangepast.

2. Richtlijn nr. 1999/97/EG

Richtlijn nr. 1999/97/EG (hierna: de richtlijn) voorziet in de wijziging van de richtlijn havenstaatcontrole op een aantal punten, die hieronder zullen worden besproken.

Wijziging van artikel 2 van de richtlijn havenstaatcontrole

De richtlijn (artikel 1, eerste lid) voorziet in een wijziging van de richtlijn havenstaatcontrole in die zin dat recente, internationaal in werking getreden wijzigingen in de toepasselijke verdragen, protocollen, codes en resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en ontwikkelingen in het op 26 januari 1982 te Parijs tot stand gekomen Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake het toezicht op schepen door de havenstaat (Trb. 1996, 248; hierna: MOU) onder de werkingssfeer van de richtlijn havenstaatcontrole worden gebracht. Bij de implementatie van de richtlijn havenstaatcontrole in de wet is gekozen voor een dynamische verwijzing naar deze verdragen en het MOU in artikel 1, onder b en m, van de wet. In artikel 31, tweede en derde lid, van de wet is voorzien in de doorwerking van rechtswege van wijzigingen van deze verdragen en het MOU voor de toepassing van de in die leden genoemde artikelen en bijlagen (zie hierover Kamerstukken II 1996/97, 25 254, nr. 3, blz. 9–10). Doordat in de artikelen 12 en 13 van de Regeling havenstaatcontrole is voorzien in eenzelfde doorwerking van rechtswege van deze verdragen en het MOU voor de toepassing van de in die artikelen genoemde artikelen en bijlagen, werken de wijzigingen in de verdragen en het MOU door in het Nederlandse recht. De wijziging van de richtlijn havenstaatcontrole behoeft op dit punt geen nadere implementatie.

Wijziging van bijlagen I en II bij de richtlijn havenstaatcontrole

Artikel 1, derde en vierde lid, van de richtlijn betreft de wijziging van twee bijlagen. De belangrijkste wijziging in bijlage I betreft de in deel II van die bijlage beschreven totale prioriteitsfactor, die van belang is bij het bepalen van de volgorde van inspectie van de met voorrang te inspecteren schepen, niet zijnde die met de hoogste voorrang. De prioriteitsfactor is niet meer in deze bijlage opgenomen, maar alleen nog in het elektronische informatiesysteem Sirenac, het gemeenschappelijk informatiesysteem van de participanten van het MOU dat is gevestigd te St. Malo in Frankrijk. De reden hiervoor is dat aanpassing van de prioriteitsfactor in het kader van het MOU vaak kan voorkomen en raadpleging van Sirenac voldoende is om de prioriteitsfactor te weten te komen. In deel II van bijlage I is verder bepaald dat de Commissie, binnen drie maanden na aanpassing van de prioriteitsfactor in het kader van het MOU, volgens de procedure van artikel 19 van de richtlijn havenstaatcontrole kan beslissen dat deze niet van toepassing is in het kader van de richtlijn havenstaatcontrole. Mocht de Commissie in de toekomst van deze bevoegdheid gebruik maken, dan zal op dat moment worden gezien hoe aan een dergelijke beslissing uitvoering moet worden gegeven. Waarschijnlijk zal daartoe de Regeling havenstaatcontrole, waarin het toepassen van de prioriteitsfactor nu is geregeld, moeten worden gewijzigd. Een dergelijke beslissing van de Commissie zal er overigens niet toe leiden dat tot aan het moment van die beslissing gegevens aan Sirenac kunnen zijn verstrekt die niet overeenstemmen met de bedoeling van de Wet bescherming persoonsgegevens (zie hieronder, 4), aangezien ook schepen zonder of met minder prioriteit aan een inspectie kunnen worden onderworpen. Bijlage II, waarin een lijst van certificaten en documenten is opgenomen, moet worden gewijzigd om rekening te houden met wijzigingen in de internationale regelgeving die sinds de vorige wijziging van de richtlijn havenstaatcontrole van kracht zijn geworden. Bij de implementatie van de richtlijn havenstaatcontrole is gekozen voor een dynamische verwijzing naar de bijlagen I en II in artikel 4, eerste en tweede lid, van de Regeling havenstaatcontrole. In artikel 12 van deze regeling is voorzien in de directe inwerkingtreding van wijzigingen van die bijlagen. De wijziging van de richtlijn havenstaatcontrole behoeft op deze punten geen nadere implementatie.

Artikel 1, tweede lid, van de richtlijn vervangt artikel 15 uit de richtlijn havenstaatcontrole door een nieuw artikel 15. De wijziging is drieledig:

- a. uitbreiding van de publicatie van informatie over schepen die zijn aangehouden of waaraan de toegang tot de haven(s) van een lidstaat is geweigerd;
- b. een meer tijdige en algemene openbaarmaking van gegevens over inspecties in het kader van de havenstaatcontrole;
- c. wijziging van Sirenac.

Ad a

Om de veiligheid in de scheepvaart te bevorderen, moet volgens de Commissie de lijst van de te publiceren informatie worden uitgebreid en de frequentie van de publicatie worden verhoogd. Om dit te bereiken, is met deze richtlijn een nieuw eerste lid opgenomen in artikel 15 van de richtlijn havenstaatcontrole. Ten aanzien van de publicatie van informatie van aangehouden schepen doen zich op drie punten wijzigingen voor ten opzichte van de huidige situatie. Ten eerste moeten naast gegevens van schepen die zijn aangehouden, ook gegevens worden gepubliceerd van schepen waaraan de toegang tot een haven is geweigerd (zie artikel 11 van de wet).

Ten tweede is de frequentie van de publicatie van informatie verhoogd en is de tijdsperiode waarover wordt gepubliceerd, verkort. Gegevens van schepen die zijn aangehouden of die zijn onderworpen aan een weigering van toegang tot een haven van een lidstaat moeten, in plaats van per kwartaal, ten minste elke maand worden gepubliceerd. Daarbij gaat het dan om aangehouden en geweigerde schepen in de voorgaande maand. Ten derde is de lijst van de te publiceren gegevens uitgebreid. Deze zijn niet meer opgenomen in artikel 15 van de richtlijn, maar in een nieuwe bijlage VIII. De gegevens die moeten worden gepubliceerd van schepen die zijn aangehouden of die zijn onderworpen aan een weigering van toegang tot een haven van een lidstaat, zijn opgenomen in deel I van bijlage VIII. Het betreft allereerst meer «algemene» gegevens over het schip, zoals naam, IMO-nummer, bouwjaar, naam en adres van de exploitant, vlaggenstaat, gegevens over de klassebureaus en vermelding van in overeenstemming met de verdragen afgegeven certificaten. Daarnaast moeten gegevens worden gepubliceerd die direct samenhangen met de aanhouding of weigering, zoals het aantal aanhoudingen gedurende de voorgaande 24 maanden, het aantal geconstateerde tekortkomingen, de redenen voor aanhouding of weigering, aanwijzingen omtrent de verantwoordelijkheid van klassebureaus voor de tekortkomingen en een beschrijving van de maatregelen die zijn getroffen ten aanzien van een schip dat toestemming heeft gekregen om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen, of waaraan de toegang tot iedere haven in de Gemeenschap is geweigerd.

De hierboven besproken wijziging van artikel 15 van de richtlijn havenstaatcontrole heeft geleid tot de bij deze wetswijziging voorgestelde artikelen 28 en 31, eerste lid, van de wet.

Ad b

De tweede wijziging van artikel 15 van de richtlijn havenstaatcontrole houdt verband met de openbaarmaking van inspectiegegevens. Dat deze inspectiegegevens openbaar moeten worden gemaakt is nieuw. De openbaarmaking moet plaatsvinden zo spoedig mogelijk nadat de inspectie is voltooid, of de aanhouding is opgeheven.

De gegevens die van geïnspecteerde schepen openbaar moeten worden gemaakt, staan vermeld in deel I en II van bijlage VIII van de richtlijn. Aan de hierboven onder «ad a» als «algemene» gegevens aangeduide gegevens, voegt deel II van bijlage VIII nog de volgende met inspectie samen-

hangende gegevens toe: het land, de haven en de datum van inspectie en het aantal tekortkomingen, per tekortkomingscategorie.

Het nieuwe tweede en derde lid van artikel 15 van de richtlijn havenstaatcontrole schrijven voor dat openbaarmaking van deze gegevens moet geschieden via passende technische maatregelen, die door de lidstaten en de Commissie gezamenlijk worden getroffen. Sinds mei 2000 is daartoe aan het bestaande (niet openbaar toegankelijke) Sirenac, een openbaar, via internet toegankelijk systeem toegevoegd, Equasis, waarin onder andere de gegevens uit Sirenac openbaar worden gemaakt. Door de invoering van dit systeem hebben de lidstaten en de Commissie dus uitvoering gegeven aan de in dit verband door de richtlijn opgelegde verplichting. Een wetswijziging ter implementatie van het nieuwe tweede lid van artikel 15 van de richtlijn havenstaatcontrole is daarom niet nodig.

Ad c

Het nieuwe vierde lid van artikel 15 van de richtlijn havenstaatcontrole bepaalt dat Sirenac moet worden gewijzigd opdat alle gegevens van geïnspecteerde, aangehouden en geweigerde schepen die op grond van de richtlijn bekend moeten worden gemaakt, daarin kunnen worden opgenomen. Momenteel wordt nog aan deze wijziging gewerkt door een werkgroep, gevormd uit de technisch beheerder van Sirenac (de Franse overheid) en partijen bij het MOU. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om het informatiesysteem geheel aan de eisen van de tijd aan te passen door rekening te houden met nu beschikbare nieuwe informatietechnologie. Het is de bedoeling dat het nieuwe informatiesysteem in de tweede helft van 2001 operationeel wordt. Een wetswijziging ter implementatie van het nieuwe vierde lid van artikel 15 van de richtlijn havenstaatcontrole is niet nodig.

3. Gegevensverkeer binnen het MOU

De verzameling van gegevens gebeurt in de verschillende lidstaten door de inspecterende instanties; in Nederland door de Scheepvaartinspectie. Deze gegevens worden via een on-line verbinding ingevoerd in Sirenac en vanuit Sirenac kunnen de verschillende inspecties via deze on-line verbinding ook weer informatie verkrijgen.

Het secretariaat van het MOU is gevestigd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit secretariaat verspreidt lijsten van aanhoudingen in de MOU-regio (zie bijlage 4, onder 7, van het MOU). Deze lijsten zijn een geprinte versie van de gegevens zoals die zijn opgeslagen in Sirenac en worden ter publicatie gestuurd aan onder andere de maritieme autoriteiten van de landen die deelnemen aan het MOU, vertegenwoordigers van de Commissie en diverse (inter)nationale persbureaus. Tijdens de behandeling van de richtlijn havenstaatcontrole in de Raad van de Europese Unie is overeengekomen dat hiermee wordt voldaan aan de in artikel 28 van die richtlijn neergelegde plicht tot publicatie van gegevens (zie Kamerstukken II 1996/97, 25 254, nr. 3, blz. 20).

4. Relatie met de Wet bescherming persoonsgegevens

Overweging 5 bij de richtlijn zegt het volgende: «dat de lidstaten alle nodige maatregelen dienen te treffen om wettelijke hinderpalen weg te nemen voor de publicatie van de lijst van schepen die zijn geïnspecteerd, aangehouden of waaraan de toegang tot elke haven van de Gemeenschap is geweigerd, in het bijzonder door wijziging, waar nodig, van hun nationale wetgeving betreffende de bescherming van gegevens.» Een zodanige wettelijke hinderpaal zou de Wet bescherming persoonsgegevens (hierna: Wbp) kunnen zijn, aangezien bepaalde gegevens die op grond van dit wetsvoorstel moeten worden gepubliceerd of openbaar gemaakt, zijn aan

te merken als persoonsgegevens in de zin van de Wbp. In het onderstaande wordt dit nader onderzocht.

De toepasselijkheid

De in het kader van dit wetsvoorstel te publiceren gegevens hebben in eerste instantie betrekking op schepen, maar dit soort productgegevens kunnen volgens de Wbp in een bepaalde context ook als persoonsgegevens worden opgevat. Een zodanige context kan zich ook bij de havenstaatcontrole voordoen als de exploitant van een schip een natuurlijk persoon is. Gegevens over aanhouding en inspectie van een schip kunnen namelijk informatie geven over bijvoorbeeld de wijze waarop de eigenaar zijn schip onderhoudt en zijn vermogenspositie. Ook is voorzienbaar dat de manier waarop de exploitant die een natuurlijk persoon is, in het maatschappelijk verkeer zal worden beoordeeld of behandeld, mede zal worden bepaald door de over zijn schip gepubliceerde gegevens. Negatieve bejegening in deze is zelfs een van de beoogde gevolgen van de publicatie van de gegevens, met als doel een extra stimulans voor de exploitant om zijn schip goed te onderhouden (zie over het aspect «context» in de Wbp ook Kamerstukken II 1997/98, 25 892, nr. 3, p. 46–47). De Wbp is alleen van toepassing op de verwerking van persoonsgegevens in het kader van activiteiten van een vestiging van een verantwoordelijke in Nederland (artikel 4 Wbp). Voor wat betreft de gegevensverwerking in het kader van de havenstaatcontrole is de Wbp dus alleen van toepassing op de gegevensverwerking door de Scheepvaartinspectie, waaronder het opstellen van de zogenaamde inspectierapporten (artikel 3, derde lid, van de wet) en de verzending van de gegevens aan Sirenac. Voor deze activiteiten is de Minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk.

Het belang van de Wbp voor de gegevensverwerking havenstaatcontrole

Voor de gegevensverwerking bij de havenstaatcontrole is de Wbp van beperkt belang, omdat de kans klein is dat de naam- en adresgegevens van natuurlijke personen in de publicatiegegevens van de havenstaatcontrole worden vermeld. In de praktijk komt het namelijk zelden voor dat de exploitant van een zeeschip een natuurlijke persoon is. Bovendien wordt met de vermelding van deze gegevens beoogd diegene bekend te maken, die verantwoordelijk is voor de veilige instandhouding van het schip, dus voor reparatie, onderhoud en bemanning. Natuurlijke personen die exploitant zijn, hebben meestal een manager of rompbevrachter als tussenpersoon, die deze verantwoordelijkheid op zich heeft genomen. Voor schepen die op grond van hoofdstuk IX van de bijlage bij het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1996, 18; het SOLAS-verdrag) verplicht zijn om een veiligheidsmanagementcertificaat of afschrift van het conformiteitsdocument (zie artikel 7, eerste lid, onder b, van de wet) aan boord te hebben, zal deze verantwoordelijkheid blijken uit de vermelding van deze managers of rompbevrachters als «maatschappij» in de genoemde documenten. Deze «maatschappij» zal dan als exploitant worden gepubliceerd. Voor schepen die de genoemde documenten nog niet verplicht aan boord hoeven te hebben, wordt voor het achterhalen van de eigenaar nu nog gekeken naar de zeebrief of informatie ingewonnen bij de kapitein. De kans is dan aanwezig dat een natuurlijke persoon wordt vermeld, die niet de verantwoordelijke is. Met ingang van 1 juli 2002 zal echter altijd kunnen worden aangesloten bij de term 'maatschappij', omdat vanaf die datum alle schepen de genoemde documenten aan boord moeten hebben (Voorschrift 2 van hoofdstuk IX van de bijlage bij het SOLAS-verdrag). De kans dat de naam- en adresgegevens in de toekomst direct herleidbaar zullen zijn tot natuurlijke personen, zal aldus nog geringer zijn dan ze nu al is.

Ondanks het beperkte belang van de Wbp voor de gegevensverwerking in het kader van de havenstaatcontrole, zal hieronder kort worden ingegaan op de conformiteit van dit wetsvoorstel met de Wbp.

De belangrijkste bepaling van de Wbp die in het kader van dit wetsvoorstel aandacht behoeft, is artikel 8, aanhef en onder c. Dit artikel bepaalt dat persoonsgegevens slechts mogen worden verwerkt, indien de gegevensverwerking noodzakelijk is om een wettelijke verplichting na te komen waaraan de verantwoordelijke is onderworpen. Aan de normen die deze bepaling stelt, wordt door het voorgestelde artikel 28 van de wet voldaan (zie uitgebreider over de normen van artikel 8, onder c, van de Wbp Kamerstukken II 1997/98, 25 892, nr. 3, blz. 82–83). Het nieuwe artikel 15, eerste lid, van de richtlijn verplicht de lidstaten tot publicatie van de gegevens van aangehouden en geweigerde schepen. In EG-verband is, zoals hierboven al aangegeven, afgesproken dat aan deze verplichting wordt voldaan door de publicatie van de gegevens uit Sirenac door het secretariaat van het MOU. De openbaarmaking via Equasis is verplicht op grond van het nieuwe tweede en derde lid van artikel 15 van de richtlijn. Om aan bovenstaande eisen van het nieuwe artikel 15 van de richtlijn te voldoen, is het noodzakelijk dat de minister, via de Scheepvaartinspectie, de betreffende gegevens invoert in Sirenac. Voorwaarde bij een wettelijke verplichting tot gegevensverwerking is wel dat de verantwoordelijke ter uitvoering van die verplichting niet meer of andere gegevens mag verwerken dan noodzakelijk is voor de uitvoering van de wettelijke verplichting. Daaraan wordt in deze voldaan, omdat alleen die gegevens door de Scheepvaartinspectie aan Sirenac worden geleverd waartoe zij op grond van het MOU en de richtlijn havenstaatcontrole (en de daarin genoemde verdragen) verplicht is. De wijze waarop de gegevensverwerking bij de havenstaatcontrole door de Scheepvaartinspectie plaatsvindt, maakt deel uit van het kwaliteitsborgingssysteem dat sinds de zomer van 2000 bij de Scheepvaartinspectie is ingevoerd. Uiteraard zal bij de uitvoering van deze wet worden voldaan aan de overige eisen en randvoorwaarden die de Wbp stelt.

5. Lasten en handhaving verbonden aan de uitvoering van het wetsvoorstel

Het wetsvoorstel brengt voor het bedrijfsleven geen toename van administratieve of andere lasten met zich mee. Alle lasten die betrekking hebben op het geldig houden van de wettelijk voorgeschreven certificaten komen voort uit bestaande wetgeving en internationale verdragen.

Aangezien de uitbreiding van de publicatie van gegevens geen te handhaven plichten voor burgers met zich meebrengt, zal dit wetsvoorstel niet leiden tot extra handhavingsverplichtingen en daarmee samenhangende kosten. Ook zal het wetsvoorstel geen toename van administratieve lasten met zich meebrengen, aangezien de verwerking voor publicatie van de met de onderhavige wijziging uitgebreide gegevens geheel automatisch zal plaatsvinden. Uiteraard brengen de noodzakelijk technische wijzigingen van Sirenac wel kosten met zich mee, die echter door alle partijen bij het MOU gezamenlijk gedragen worden vanuit de begroting die jaarlijks ten behoeve van het instandhouden van de middelen van het MOU (het secretariaat en het informatiesysteem) wordt opgesteld.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Onderdeel A

De wijziging van artikel 15 van de richtlijn havenstaatcontrole wordt voorzover noodzakelijk met dit wetsvoorstel geïmplementeerd door wijziging van artikel 28 van de wet. Voor de te publiceren gegevens wordt verwezen naar bijlage VIII van de richtlijn. Aangezien het gaat om een dynamische verwijzing, zullen toekomstige wijzigingen in bijlage VIII geen wijziging van onderhavige wet tot gevolg hoeven te hebben.

De publicatieplicht geldt in de huidige wet niet voor vissersvaartuigen en in dit wetsvoorstel blijft die uitzondering gehandhaafd. De reden is dat de havenstaatcontrole weliswaar zoveel als mogelijk ook op vissersvaartuigen betrekking heeft, maar dat vissersvaartuigen buiten het toepassingsbereik van de richtlijn en het MOU vallen. De publicatieverplichtingen, die specifiek daaruit voortvloeien, gelden voor vissersvaartuigen dan ook niet (zie Kamerstukken II 1996/97, 25 254, nr. 3, blz. 11 en 12).

Onderdeel B

In verband met de dynamische verwijzing in het voorgestelde artikel 28 naar bijlage VIII van de richtlijn, is artikel 31 van de wet aangepast. Bij de wijziging van de wet naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Derde tranche Algemene wet bestuursrecht, is artikel 17 op grond van artikel 37 van de wet gewijzigd. Door deze wijziging is de verwijzing naar het model, bedoeld in artikel 12, vierde lid, van de richtlijn, verplaatst van het eerste naar het tweede lid. Per abuis is destijds verzuimd om de verwijzing naar artikel 17, eerste lid, in artikel 31 aan deze wijziging aan te passen. Deze fout wordt met de onderhavige wijziging hersteld.

Artikel II

Aangezien de uiterste implementatiedatum van de richtlijn op 13 december 2000 is verstreken, is het wenselijk dat het wetsvoorstel op zo kort mogelijke termijn in werking treedt. Zo spoedig mogelijk nadat dit wetsvoorstel is bekrachtigd en op grond van artikel 10 van de Tijdelijke referendumwet zal zijn besloten of over deze wet een referendum kan worden gehouden, zal deze wet bij koninklijk besluit in werking treden. Omdat de bepalingen zich in de eerste plaats richten tot de lidstaten zijn de gevolgen van de te late implementatie gering. Er zijn geen rechtstreekse rechten en plichten voor burgers in het geding.

TRANSPONERINGSTABEL

Richtlijn 1999/97/EG	Wetsvoorstel, tenzij anders vermeld
artikel 1, eerste lid	artikel 1, onder b en m, j° artikel 31, tweede lid, van de Wet havenstaatcontrole en j° de artikelen 12 en 13 van de Regeling havenstaatcontrole
artikel 1, tweede lid, onder 1 artikel 1, tweede lid, onder 2, 3 en 4	artikel I, onderdeel A en onderdeel B, onder 1 en artikel 10, tweede lid de Regeling havenstaatcontrole gericht tot de lidstaten, behoeft geen wettelijke implementatie
artikel 1, derde lid	artikel 4, eerste lid, j° artikel 12 van de Regeling havenstaatcontrole
artikel 1, vierde lid	artikel 4, tweede lid, j° artikel 12 van de Regeling havenstaatcontrole
artikel 1, vijfde lid	artikel I, onderdeel A en onderdeel B, onder 1 en artikel 10, tweede lid van de Regeling havenstaatcontrole

Richtlijn 1999/97/EG	Wetsvoorstel, tenzij anders vermeld
artikel 2, eerste lid, eerste alinea	brief aan de Commissie
artikel 2, eerste lid, tweede alinea	considerans
artikel 2, tweede lid	brief aan de Commissie
artikel 3 (inwerkingtreding)	behoeft geen implementatie
artikel 4 (normadressaat)	behoeft geen implementatie

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos