

Vergaderjaar 2001–2002

**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. 5**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 14 december 2001

Ondergetekende heeft met genoeg kennis genomen van de instemming van leden van de PvdA-fractie en van de interesse van de leden van de SP-fractie. De gestelde vragen worden als volgt beantwoord.

In antwoord op de eerste twee vragen van de leden van de PvdA-fractie kan ik meedelen dat de zogenaamde targetfactor mede wordt bepaald aan de hand van de vlag van het schip, het type en de leeftijd.

In beginsel worden schepen met een hogere targetfactor eerder geïnspecteerd dan schepen met een lagere targetfactor. Op grond van extra informatie kan het echter voorkomen dat het noodzakelijk is om een inspectie te verrichten aan boord van een schip dat over een relatief lage targetfactor beschikt, bijvoorbeeld omdat er een klacht is ingediend over het schip, of omdat er bepaalde tekortkomingen zijn gesignaleerd door havenautoriteiten, dan wel omdat het schip betrokken is geweest bij een aanvaring. In dergelijke gevallen kan het voorkomen dat een schip met een lagere targetfactor toch met voorrang zal worden geïnspecteerd.

De zogenaamde havenstaatsinspecties (die betreffen dus uitsluitend inspecties van schepen onder een vreemde vlag die een Nederlandse haven aandoen) mogen ingevolge artikel 12 van richtlijn nr. 95/21/EG inzake havenstaatcontrole, in samenhang met artikel 1, onderdeel k, van de Wet havenstaatcontrole, uitsluitend worden verricht door door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aangewezen ambtenaren van de Scheepvaartinspectie (thans de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat). Uitbesteding aan klassebureaus is in dit verband niet aan de orde, het zogenaamde «pettenprobleem» doet zich hierbij niet voor.

Met betrekking tot de voorziene uitbreiding met 15 inspecteurs merk ik op dat deze met name is ingegeven door de ontwikkelingen die zich op het gebied van havenstaatcontrole voordoen als gevolg van de ramp met de olietanker Erika in december 1999. Naar aanleiding van die ramp heeft de Europese Commissie onder andere een ontwerp-richtlijn tot wijziging van de richtlijn nr. 95/21/EG ingediend waarin sprake is van een uitbreiding van het aantal categorieën schepen dat verplicht onderworpen wordt aan een inspectie, alsmede een uitbreiding van het aantal gevallen waarin een uitgebreide inspectie moet worden uitgevoerd. Dit heeft onder meer tot

gevolg dat de inspectiecapaciteit in het weekend dient te worden uitgebreid. De eerste vijf nieuwe inspecteurs kunnen na het doorlopen van een opleidingsprogramma uiterlijk aan het einde van 2002 worden ingezet. De overige inspecteurs zullen gedeeltelijk in de loop van 2003 en gedeeltelijk aan het einde van 2003 inzetbaar zijn.

Ten aanzien van de mogelijkheid om de personeelsuitbreiding drastisch op te voeren merk ik op dat het aantal van 15 nieuwe inspecteurs al ambitieus is, gezien de zware eisen waaraan iemand, op grond van richtlijn nr. 95/21/EG, moet voldoen om in aanmerking te komen voor de opleiding tot inspecteur. Daarnaast speelt mee dat de opleiding geschiedt door functionerende inspecteurs, zodat een al te groot aantal kandidaat-inspecteurs ten koste zou gaan van inspectiecapaciteit.

In antwoord op de vragen van de leden van de SP-fractie merk ik op, dat richtlijn nr. 1999/97/EG vrijwel uitsluitend betrekking heeft op de frequentie van de publicatie van bepaalde gegevens van een schip. Zo dienen maandelijks de gegevens, bedoeld in bijlage VIII, deel I, van genoemde richtlijn ten aanzien van een schip dat is aangehouden dan wel is onderworpen aan een weigering van toegang tot havens in de Gemeenschap, te worden gepubliceerd. Voorts heeft genoemde richtlijn betrekking op de openbaarmaking van inspectiegegevens. De maandelijks publicatie van de gegevens van schepen die zijn aangehouden dan wel (dienen te worden) geweigerd in een haven, bevordert naar de mening van de Europese Commissie de veiligheid in de scheepvaart. De publicatie kan eigenaren van schepen ertoe bewegen om uit eigen beweging herstelmaatregelen te treffen, en publicatie kan het veiligheidsbewustzijn in de scheepvaartindustrie doen toenemen. Het systeem van havenstaatcontrole maakt het mogelijk om schepen aan te houden indien die tekortkomingen vertonen. Dit kunnen ook tekortkomingen zijn die een gevaar opleveren voor het milieu. Het eerste deel van de vraag van de SP-fractie kan dus bevestigend worden beantwoord.

In het geval waarin een schip door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie als onzeewaardig wordt beoordeeld, ligt de afweging om te bepalen of het schip naar een reparatiewerf wordt gestuurd dan wel naar een sloopwerf bij de eigenaar van het schip. De Scheepvaartinspectie beoordeelt vervolgens onder welke voorwaarden een reis over zee kan worden gemaakt.

Op de vraag of het internationale elektronische informatiesysteem Sirenac de mogelijkheid biedt om verdachte schepen te achterhalen, kan het volgende worden geantwoord. Het in het kader van het MOU ontwikkelde elektronische informatiesysteem Sirenac bevat alle inspectiegegevens, afkomstig uit de bij het MOU aangesloten landen<sup>1</sup>. Mede op basis van deze gegevens kunnen de zogenaamde «slechte» schepen worden geïdentificeerd. Voorts wordt mede op basis van deze gegevens de targetfactor voor de schepen bepaald. In het kader van Sirenac bestaat daarnaast de mogelijkheid om via een mailbox bijzondere gegevens bekend te maken aan de deelnemende landen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een schip dat bewust aan een havenstaatinspectie is ontsnapt. Het Sirenacsysteem biedt derhalve diverse mogelijkheden om verdachte schepen te achterhalen en op een gerichte wijze inspecties uit te voeren.

Ten aanzien van de mogelijkheden om het vertrek van een schip uit een haven te voorkomen, indien er verdenkingen bestaan dat het aanwezige scheepsafval op zee geloosd zal worden, wordt het volgende opgemerkt. Een schip kan op grond van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147; het MARPOL-verdrag) gedwongen worden tot afgifte van scheepsafval, indien alle opslagruimte aan boord reeds in gebruik is. Op grond van

<sup>1</sup> Te weten: de kuststaten van de Europese Unie (België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Ierland, Italië, Nederland, Portugal, Spanje en Zweden) alsmede Canada, Kroatië, Noorwegen, Polen, Rusland en IJsland.

artikel 7 van richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332) bestaat er een afgifteplicht voor scheepsafval bij aanloop van EU-havens. De implementatiedatum van deze richtlijn is 28 december 2002. Alleen in het geval dat een schip kan aantonen dat het over voldoende aparte opslagcapaciteit beschikt om de reis naar een volgende haven zonder risico voor lozing te vervolgen, kan vrijstelling van de afgifteplicht worden verleend. Die volgende haven wordt vervolgens geïnformeerd over de voorwaarden waaronder het schip is vertrokken. Indien de bestemmingshaven niet bekend is of indien er goede redenen zijn om aan te nemen dat de opgegeven bestemmingshaven niet beschikt over adequate voorzieningen om het afval in te nemen, kan het schip, op grond van het derde lid van genoemd artikel 7, alsnog gedwongen worden om over te gaan tot afgifte van het scheepsafval. Wat betreft de afgifte van ladingresiduen legt de nieuwe richtlijn de desbetreffende bepalingen vast uit het MARPOL-verdrag. Dat verdrag bevat onder meer regelgeving die het schip verplicht om residuen van bepaalde schadelijke vloeistoffen af te geven aan ontvangstvoorzieningen in de haven.

Het tegenhouden van een schip waartegen verdenkingen bestaan dat het voor zijn laatste reis vertrekt om elders te worden gesloopt onder slechte arbeids- en milieuomstandigheden is slechts mogelijk indien het schip niet voldoet aan de voorschriften van de verdragen op grond waarvan havenstaatcontrole wordt uitgevoerd en dientengevolge tot aanhouding van het schip kan worden overgegaan. De arbeidsdan wel milieuomstandigheden in het land waar het schip eventueel zal worden gesloopt, vallen niet onder de werkingssfeer van die verdragen.

Op de vraag van de SP-fractie of het Sirenacstelsel internationaal erkend en reeds in gebruik is kan tot slot worden geantwoord, dat het Sirenac-informatiesysteem wordt gehanteerd door alle 19 aan het MOU deelnemende landen. De landen zijn verplicht om informatie aan te leveren ten behoeve van het systeem, zodat het steeds actueel gehouden wordt. Voorts zijn ze verplicht om bij de inspecties gebruik te maken van de gegevens uit Sirenac.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos