

Vergaderjaar 2003–2004

29 713

Regels ten aanzien van het veilig laden en lossen van zeeschepen (Wet laden en lossen zeeschepen)

Nr. 4

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

VOORSTEL VAN WET

Artikel 1, eerste lid, onderdeel f, luidde:

f. bulkschip: een schip als bedoeld in voorschrift IX/1 van het SOLAS-verdrag en resolutie 6 van de SOLAS-Conferentie van 1997, waaronder wordt begrepen:

1°. een schip geconstrueerd met enkel dek, top-zijttanks en hopper-zijttanks in de laadruimen, dat voornamelijk bestemd is voor het vervoer van vaste lading in bulk;

2°. een ertsschip: een zeeschip met enkel dek, met twee langsschotten en een dubbele bodem in het gehele ladinggedeelte, dat bestemd is om uitsluitend in de middenruimten ertsladingen te vervoeren; of

3°. een «combination carrier» als bedoeld in voorschrift II-2/3 van het SOLAS-verdrag;

In artikel 8, eerste lid, onderdeel c, ontbrak de zinsnede: «alvorens vaste bulkclading wordt geladen».

Artikel 27 luidde:

Artikel 27

1. In artikel 1, onder 2°, van de Wet op de economische delicten wordt in alfabetische rangschikking ingevoegd: de Wet laden en lossen bulkschepen, artikel 19, tweede tot en met vijfde lid.

2. In artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten wordt in alfabetische rangschikking ingevoegd: de Wet laden en lossen bulkschepen, de artikelen 7, eerste en tweede lid, 8, eerste lid, onderdelen b en c, en tweede lid, 9, derde lid, 10, 11, eerste lid, 12, 13, 14, eerste en tweede lid, en 19, eerste lid, 24, zevende lid, en – voorzover aangeduid als strafbare feiten – artikel 24, eerste tot en met derde lid.

In artikel 28 ontbrak de zin «In dat besluit wordt zo nodig toepassing gegeven aan artikel 16 van de Tijdelijke referendumwet.»

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

2. De richtlijn

2.1 Aanleiding en doel

In de tweede alinea luidde de eerste zin:

De teloorgang van schepen die vaste bulkclading vervoeren kan vaak teruggeleid worden op het verkeerd laden en lossen van de vaste bulkclading waarbij de constructie van het schip overbelast wordt of waardoor delen van de constructie in de laadruimten worden beschadigd.

4. Het wetsvoorstel

4.2 Relatie met de Schepenwet

De tekst van deze paragraaf luidde:

Voor de bepalingen van dit wetsvoorstel die zich (mede) richten tot kapiteins van Nederlandse schepen, is de relatie met de Schepenwet en het daarop gebaseerde ontwerp-Schepenbesluit 2004 relevant, waarin het SOLAS-verdrag voor Nederland wordt uitgevoerd. Op grond van het nieuwe Schepenbesluit 2004 zal ter uitvoering van voorschrift VI/7 van het SOLAS-verdrag (zie paragraaf 3.1 van deze memorie van toelichting) voor kapiteins van Nederlandse schepen al de verplichting gelden om een laad- of losplan op te stellen bij het laden of lossen van vaste bulkclading. Dat wat dit wetsvoorstel ter implementatie van de richtlijn aan het SOLAS-verdrag toevoegt (onderdelen van de BLU-Code en enkele aanvullende bepalingen, zie paragraaf 3.1), vormt een aanvulling daarop voorzover het laden en lossen bulkschepen betreft. Voor het laden of lossen van vaste bulkclading in andere schepen dan bulkschepen en voor de situaties die buiten de reikwijdte van dit wetsvoorstel vallen (zie artikel 2 van het wetsvoorstel), zullen dus alleen de bepalingen over het opstellen van een laad- of losplan in het nieuwe Schepenbesluit 2004 van toepassing zijn.

9. Uitvoerings- en handavingsaspecten en bestuurlijke lasten

9.1 Uitvoering

In de eerste alinea luidde de tweede zin:

De daarmee gepaard gaande werkzaamheden bij de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: IVW), die deze bevoegdheid in mandaat zal uitvoeren, is beperkt.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

In de derde alinea luidde de laatste zin:

Het betreffen onderwerpen die reeds voorkomen in richtlijn.

Artikel 2

De tweede alinea luidde:

Uit artikel 2, tweede lid, volgt dat de bepalingen van dit wetsvoorstel niet van toepassing zijn op die uitzonderlijke situaties waarbij een bulkschip wordt geladen of gelost door terminals die niet zijn uitgerust voor het laden en lossen van vaste bulklading. Een uitzonderlijke situatie betekent bijvoorbeeld een situatie waarbij op een zo kort mogelijke termijn de lading uit een bulkschip dient te worden verwijderd voordat het betreffende schip bij de terminal van oorspronkelijke bestemming is aangekomen. Uitzonderlijke situaties komen logischerwijs niet frequent voor. Het niet frequent laden en lossen van vaste bulklading door een terminal betekent evenwel niet dat er sprake is van een uitzonderlijke situatie als bedoeld in dit wetsvoorstel. Terminals ingericht voor het laden en lossen van vaste bulklading die slechts een enkele maal worden ingezet voor het daadwerkelijk laden en lossen van een bulkschip, vallen hiermee wel degelijk onder de bepalingen van dit wetsvoorstel. De bepalingen uit dit wetsvoorstel zijn eveneens niet van toepassing op die laad- en losactiviteiten waarbij uitsluitend gebruik wordt gemaakt van de voorzieningen van het bulkschip.

De derde alinea ontbrak.

Artikel 14

In de eerste alinea luidde de eerste zin:

Op grond van het eerste lid van artikel 14 moet iedere schade die tijdens het laden of lossen ontstaat door de terminalvertegenwoordiger aan de kapitein worden gemeld en zo nodig (laten worden) gerepareerd.

Artikel 28

De eerste alinea luidde:

In verband met de nog op te stellen ministeriële regeling, wordt voorgesteld om de inwerkingtreding bij koninklijk besluit te bepalen. Uiteraard wordt in verband met de reeds verstreken implementatietermijn wel gestreefd naar zo spoedig mogelijk inwerkingtreding.

In de tweede alinea luidde de derde zin:

Door middel van de Bekendmaking aan de scheepvaart nr. 320/1998 (Veilig laden en lossen van gestorte ladingen, anders dan graan) van 18 september 1998 van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie (Stcrt. 1998, 197) is de naleving van de BLU-Code, waar zoals gezegd de richtlijn grotendeels op is gebaseerd, wel al jaren aanbevolen.