

Vergaderjaar 2004–2005

**29 714**

**Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (communautair monitoring- en informatiesysteem scheepvaart)**

**Nr. 7**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 19 oktober 2004

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, belast met het voorbereidende onderzoek van het voorstel van wet ter implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart. Voor de beantwoording van de vragen heb ik zoveel mogelijk de volgorde van de vragen in het verslag aangehouden. Daar waar echter door de fracties met elkaar verband houdende vragen zijn gesteld, zijn die vragen bij de beantwoording in onderlinge samenhang gezien. Ik hoop dat de beantwoording zal bijdragen aan een spoedige afronding van het wetsvoorstel.

**Algemeen**

De leden van de CDA-fractie vroegen nader inzicht te verschaffen in de huidige informatie-uitwisseling tussen lidstaten bij ongevallen en verontreiniging op zee. De implementatie van de voorloper van richtlijn nr. 2002/59/EG, te weten richtlijn nr. 93/75/EEG (PbEG L 247), heeft er binnen de Europese Unie al toe geleid dat verzoeken om informatie van de bevoegde autoriteit van de ene lidstaat aan de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat met betrekking tot ongevallen op zee en daaruit voortvloeiende verontreiniging, 24 uur per dag moeten worden gehonoreerd. Er is een lijst van door de lidstaten aangewezen bevoegde autoriteiten waaraan de in deze richtlijn bedoelde gegevens en kennisgevingen moeten worden gerricht (deze lijst is door de Europese Commissie in het publicatieblad van de EU gepubliceerd en wordt regelmatig geactualiseerd). De gegevensoverdracht vindt plaats, direct van de ene bevoegde autoriteit naar de andere bevoegde autoriteit, grotendeels per telefoon, maar ook per e-mail, fax en telex.

De leden van de CDA-fractie vroegen verder in hoeverre de implementatie van de richtlijn niet alleen om geharmoniseerde regels, maar ook om verdere standaardisatie van ICT-infrastructuur, gedeelde databanken, procedures ten aanzien van informatie-uitwisseling etc. vraagt. De leden van de fractie van de VVD vroegen hoe lang het gaat duren voordat in Nederland alle meldingen elektronische beschikbaar en uitwisselbaar zullen zijn. Deze leden informeerden tevens in hoeverre de andere EU-landen aan die eis voldoen en of er een termijn is afgesproken met betrekking tot de elektronische beschikbaarheid en uitwisselbaarheid van de meldingen. De Europese Commissie heeft een door haar gesubsidieerde ICT-infrastructuur, met de naam SafeSeaNet, in het leven geroepen die naar verwachting per 1 januari 2005 operationeel zal zijn. Verder heeft de Commissie in overleg met de lidstaten een Interface Control Document (ICD) opgesteld (en onderhoudt dit), waarin de systeemfaciliteiten en met name het berichtenscenario, de berichtfuncties en het verband tussen de berichten, tijdsduur en prestaties van het berichtenverkeer alsmede gegevensinhoud worden omschreven. De lidstaten moeten zelf de benodigde infrastructuur ontwikkelen en instandhouden voor koppeling met SafeSeaNet. Naar verwachting zullen de meeste EU-lidstaten hun infrastructuur op 1 januari 2005 gereed hebben. In Nederland zal de implementatie van de koppelingen met SafeSeaNet naar verwachting eind 2004 afgerond zijn. Daarnaast zal Nederland, overeenkomstig het vereiste in de ICD, zijn AIS-walinfrastructuur koppelen met SafeSeaNet. Deze koppeling is naar verwachting eind 2004 gereed. Van zeeschepen worden dan door middel van het aan boord aanwezige Automatische Identificatiesysteem (AIS), via langs de kusten van de lidstaten geplaatste relais stations (zgn. basestations), statische-, reis-gerelateerde- en dynamische gegevens, zoals bijvoorbeeld de naam van het schip, welke soort lading aan boord is, naar welke haven het op weg is en positie, automatisch doorgegeven aan een bij de European Maritime Safety Agency (EMSA) in beheer zijnde centrale computer. Daartoe heeft Nederland op 28 juli jl. een infrastructuur gerealiseerd waarmee door het Kustwachtcentrum AIS-berichten kunnen worden ontvangen dan wel verstuurd. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten kunnen via deze centrale computer te weten komen welke havenautoriteit over de specifieke ladinggegevens van een betreffend zeeschip beschikt en hoe deze zijn te verkrijgen.

De Europese regelgeving, en derhalve ook de ingevolge dit wetsvoorstel voorgestelde regelgeving, verplicht tot het melden van de scheepsgegevens aan de havenautoriteit van de eerste haven van bestemming binnen de Europese Unie, welke havenautoriteit wordt verplicht tot doorgifte van een aantal van die gegevens op een gestandaardiseerde wijze (conform de ICD) aan de EMSA.

De leden van de CDA-fractie vroegen voorts aan te geven wanneer het wetsvoorstel materieel geïmplementeerd moet zijn. Een deel van de richtlijnverplichtingen is inmiddels in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. Dat is geschied in het Besluit van 27 augustus 2004 houdende wijziging van enige algemene maatregelen van bestuur in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208), Stb. 437. Een daarop gebaseerde ministeriële regeling zal binnenkort worden gepubliceerd in de Staatscourant.

De in het wetsvoorstel voorgestelde wijzigingen van de Scheepvaartverkeerswet, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten zijn nodig voor een volledige implementatie van de richtlijn.

Overeenkomstig de richtlijn moeten zeeschepen volgens een vastgesteld schema van AIS worden voorzien. Dit schema is inmiddels in internatio-

naal verband versneld en voorziet er nu in dat voor alle zeeschepen, behoudens enkele uitzonderingen (o.a. zeeschepen die kleiner zijn dan 300 brutoton), op 1 januari 2005 AIS een verplicht uitrustingsstuk aan boord zal zijn.

De leden van de PvdA-fractie verzochten de regering een toelichting te geven op de concrete, beoogde (eventueel cijfermatig onderbouwde) effecten van de wetswijzigingen. Richtlijn nr. 2002/59/EG bouwt voort op het in richtlijn nr. 93/75/EEG van de Raad van de Europese Unie neergelegde meldingssysteem voor schepen die gevaarlijke of schadelijke lading vervoeren en voor incidenten op zee. De gegevens die worden ontvangen op grond van de Nederlandse regelgeving waarin richtlijn nr. 93/75/EG was geïmplementeerd, worden bewaard door de bevoegde autoriteiten met als doel snel te kunnen optreden in geval van calamiteiten. Richtlijn nr. 2002/59/EG voert een communautair monitoring- en informatiesysteem in. Ook ingevolge dat systeem moeten de gegevens van schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren, beschikbaar zijn voor de desbetreffende bevoegde autoriteiten, zodat snel en adequaat opgetreden kan worden in geval van calamiteiten. Echter, om te voorkomen dat daartoe steeds aan de verschillende bevoegde autoriteiten in de havens van de lidstaten van de Europese Unie melding van dezelfde gegevens moet worden gedaan, kan op grond van de richtlijn worden volstaan met het melden van die gegevens aan de bevoegde autoriteiten in de haven van eerste bestemming van een lidstaat van de Europese Unie. De richtlijn beoogt derhalve een voorziening te treffen voor het in ieder van de lidstaten van de Europese Unie toegankelijk zijn van de verschillende databestanden. Dit is een van de belangrijkste voordelen van deze richtlijn ten opzichte van de vorige richtlijn (nr. 93/75/EEG). Aangezien ladinggegevens vaak omvangrijk zijn, moet de verstrekking van die gegevens aan de bevoegde autoriteiten onderling op elektronische wijze gebeuren. In de huidige Scheepvaartverkeerswet is er geen grondslag om regels te stellen met betrekking tot het ontvangen, bewaren en verstrekken (aan andere autoriteiten) van de hiervoor bedoelde gegevens. Artikel I, onderdeel A, van het wetsvoorstel strekt er toe een dergelijke grondslag in de Scheepvaartverkeerswet op te nemen.

Verder voorziet richtlijn nr. 2002/59/EG in een aanscherping van de regeling inzake de melding van incidenten op zee. Er moet, ten opzichte van richtlijn 93/75/EEG, melding worden gemaakt van meer situaties die tot verontreiniging van het mariene milieu (kunnen) leiden. Het gaat dan bijvoorbeeld om drijvende containers of vlekken van verontreinigende stoffen. Deze meldingsplicht is enigszins ruimer dan het huidige regime van artikel 12 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (verder: Wvvs). Het verschil zit onder meer in de reikwijdte. Dat is in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel (blz. 7, bovenaan) beschreven. Om aan de richtlijn te voldoen, is wijziging van artikel 12 van de Wvvs nodig. Daartoe strekt artikel II. De gegevens die voortaan op grond van het voorgestelde nieuwe artikel 12 van de Wvvs gemeld moeten worden, komen grotendeels overeen met de gegevens die op grond van het huidige regime gemeld moeten worden, of thans al op vrijwillige basis worden gedaan. Naar mijn oordeel zijn de effecten van de voorgestelde wijzigingen in dit wetsvoorstel dan ook gering.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een uiteenzetting van de wijze waarop de diverse gegevens die beschikbaar komen, worden benut. Met betrekking tot de benutting van AIS-gegevens is de toegevoegde waarde hiervan onder meer gebleken tijdens de afhandeling door het Kustwachtcentrum van recente incidenten (driftende schepen in nood) boven de Nederlandse kust.

Daarnaast zullen de gegevens onder meer kunnen worden gebruikt bij de bevordering van de naleving van de regelgeving, zoals bij de handhaving van die regelgeving. Zo is uitbreiding van het reeds langs de Nederlandse kust bestaande AIS-dekkingsgebied in voorbereiding om aan de verplichting te kunnen voldoen het scheepvaartverkeer in de «diepwaterroute» te kunnen monitoren. Samen met vertegenwoordigers van de olie- en gasindustrie wordt overlegd over de wijze waarop dit, door middel van plaatsing van basestations op platforms, op de meest efficiënte wijze kan worden uitgevoerd. Deze uitbreiding zal uiterlijk eind 2007, conform de richtlijn, voltooid zijn.

De leden van de VVD-fractie vroegen de regering om aan te geven wat de objectieve eisen zijn voor het toelaten van schepen in nood. Eind 2003 is door de Internationale Maritieme Organisatie Resolutie A.949(23) vastgesteld, houdende Richtlijnen voor zgn. «places of refuge» voor schepen in nood. Bij de voorbereiding van deze Resolutie is gebleken dat het onmogelijk is om vooraf harde objectieve criteria vast te leggen voor het toelaten van schepen in nood. Steeds zal de al dan niet toelating het resultaat zijn van een afweging in de concrete situatie, waarbij een groot aantal criteria en factoren zal (moeten) worden betrokken. De genoemde Resolutie tracht zo goed mogelijk deze criteria en factoren te identificeren en in de vorm van een checklist neer te leggen. Daarbij gaat het enerzijds om richtlijnen voor kapiteins van schepen en betrokken bergingsmaatschappijen, anderzijds om richtlijnen voor de relevante walinstanties van de betrokken kuststaat of -staten. De Resolutie biedt met name een uitgebreide lijst van factoren die moeten worden betrokken in de afweging tot toelating en afhandeling van een schip in nood (zoals onder meer zeewaardigheid van het schip, aard van de lading, staat van de bemanning, aard en mate van verzekering van het schip) en een uitgebreide lijst van factoren die moeten worden betrokken in de analyse van de verschillende risico's die aan toelating en afhandeling van het schip verbonden zijn (zoals de aard van de (nood)situatie aan boord, de weersomstandigheden, de milieugevoeligheid van het zeegebied, de opvangfaciliteiten in de omliggende havens, de kwetsbaarheid van de omgeving van deze opvangfaciliteiten, e.a.). De in de Resolutie omschreven afwegingskaders en -factoren sluiten goed aan bij de reeds in Nederland beschreven procedures en gehanteerde praktijk. Het Rampenplan voor de Noordzee zal op een beperkt aantal onderdelen nog worden aangevuld en aangepast op basis van de genoemde Resolutie.

De leden van de VVD-fractie constateerden dat in de memorie van toelichting gesproken wordt over de mogelijkheden om Europese besluiten ten aanzien van de binnenvaart te kunnen implementeren en vragen om welke besluiten dit gaat. Door in het wetsvoorstel de term «schepen» te gebruiken in plaats van zeeschepen, zal de Scheepvaartverkeerswet in de nabije toekomst ook gebruikt kunnen worden voor het implementeren van een in voorbereiding zijnde richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Traffic Information Services op de binnenwateren in de Gemeenschap. Wellicht dat deze (ontwerp) richtlijn nog tijdens het Nederlandse voorzitterschap kan worden vastgesteld. Dat richtlijnvoorstel is overigens onder nr. 7 van de brief van de Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken met betrekking tot nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie beschreven (Kamerstukken II 2003/04, 22 112, nr. 332).

### **Omzetting van de richtlijn in Nederlandse regelgeving**

De leden van de fractie van de PvdA vroegen de regering om een toelichting op de oorzaak van de vertraging bij de implementatie van deze richtlijn en verzochten de regering om een uiteenzetting van de maatregelen

die zijn genomen om toekomstige implementatietermijnen wel te halen. Allereerst merk ik op dat ik, met de leden van de fractie van de PvdA, de vertraging van de implementatie van deze richtlijn betreurt. De afgelopen jaren is in de Europese Unie en in de Internationale Maritieme Organisatie een grote hoeveelheid regels op het gebied van de zeescheepvaart tot stand gekomen. Op dat gebied was binnen mijn ministerie slechts beperkte capaciteit aanwezig. Die capaciteit moest ook voor andere prioriteiten op het gebied van beleidsontwikkeling en wetgeving ten aanzien van de zeescheepvaart worden ingezet. Bij die prioritering heeft tevens een rol gespeeld dat, zoals ook in de memorie van toelichting bij het onderhavige wetsvoorstel is aangegeven, in de praktijk de doelen van richtlijn nr. 2002/59/EG voor een groot deel al in Nederland zijn gerealiseerd. Gelet op de grote hoeveelheid internationale regels en het belang om de ontstane achterstand bij de implementatie in te lopen, heb ik extra capaciteit aangetrokken. Dat heeft al tot resultaten geleid. Begin dit jaar is een drietal wetsvoorstellen ter implementatie van diverse EU-besluiten ingediend. Mede dankzij de spoedige behandeling door beide Kamers der Staten-Generaal zijn die voorstellen rond het afgelopen zomerreces tot wet<sup>1</sup> verheven en van kracht geworden. Verder zijn deze zomer drie andere implementatiewetsvoorstellen bij de Tweede Kamer ingediend. Naast het onderhavige wetsvoorstel, gaat het om het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de pleziervaartuigen en het wetsvoorstel laden en lossen zeeschepen (Kamerstukken II 2003/04, 29 669, respectievelijk Kamerstukken II 2003/04, 29 713). Indien deze wetsvoorstellen tot wet worden verheven en in werking treden, zal de nu nog bestaande achterstand van implementatie van EU-besluiten op het gebied van de zeescheepvaart (nagenoeg) zijn weggewerkt.

De leden van de VVD-fractie vroegen in hoeverre de nieuwe richtlijnen al in andere EU-landen zijn geïmplementeerd. Bij deze vraag ga ik er vanuit dat de leden van de VVD-fractie vragen naar de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG en niet naar andere richtlijnen op het gebied van de zeescheepvaart. Uit de besluitenlijst van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 7 juli 2004 blijkt dat elf EU-landen (nog uitgaande van vijftien lidstaten) deze richtlijn nog niet of niet volledig, dan wel niet correct hebben geïmplementeerd. Hierboven is reeds uiteengezet dat dit materieel weinig gevolgen heeft, omdat de beoogde doelen van de richtlijn grotendeels al in de praktijk worden gerealiseerd.

### **Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs)**

De leden van de CDA-fractie wezen erop dat «onvolledige medewerking» door de kapitein van een schip, zoals opgenomen in het voorgestelde artikel 12, vierde lid, van de Wvvs, een strafbaar feit oplevert.

Deze leden vroegen de regering om aan te geven op welke wijze wordt voorkomen dat willekeur optreedt bij de uitoefening van de bevoegdheid. Het vierde lid van artikel 12 heeft tot doel om de gevolgen van een incident of ongeval op zee tot een minimum te beperken. Daartoe is in het vierde lid opgenomen dat de exploitant, de kapitein en de eigenaar van gevaarlijke of schadelijke stoffen aan boord desgevraagd hun volledige medewerking verlenen aan de bevoegde instanties, zodat deze instanties de benodigde maatregelen kunnen nemen. De te verlenen medewerking zal steeds afhankelijk zijn van de situatie en toestand waarin het schip verkeert. Dit betekent dat niet op voorhand gezegd kan worden waar de gevraagde medewerking betrekking op heeft, omdat per concreet geval wordt bezien welke medewerking in operationeel opzicht redelijkerwijs nodig is, om de gevolgen van een incident of ongeval te voorkomen of te beperken. Willekeur wordt voorkomen doordat steeds moet worden afge-

---

<sup>1</sup> De wet ter implementatie van richtlijn nr. 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, de Havenbeveiligingswet en de Wet buitenlandse schepen.

wogen of de gevraagde medewerking in het concrete geval proportioneel is. Uiteraard kan de rechter achteraf toetsen of de gevraagde medewerking door de bevoegde instantie redelijk was.

De leden van de CDA-fractie verzochten tenslotte aan de regering om aan te geven in hoeverre Nederland met de maatregelen in het rampenplan voor de Noordzee en de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON) materieel voldoet aan de verplichting tot het opstellen van een plan van aanpak voor de opvang van schepen in nood. Ik ben van mening dat de Wet BON en het rampenplan voor de Noordzee in materiële zin afdoende maatregelen, procedures en andere voorzieningen bieden om – tevens – te kunnen dienen als plan van aanpak voor de opvang van schepen in nood, als bedoeld in artikel 20 van richtlijn nr. 2002/59/EG. Dit standpunt heeft de Nederlandse regering ook bij meerdere gelegenheden aan de Europese Commissie overgebracht, met name omdat de Commissie herhaaldelijk heeft aangedrongen op het aanwijzen van concrete locaties die als «toevluchtsoord» voor de opvang van schepen in nood kunnen dienen. Daarbij is aangegeven dat de aanwijzing van concrete locaties in de Nederlandse situatie ongewenst – zo niet onmogelijk – wordt geacht, met name omdat bij de concrete, operationele afhandeling gericht op de opvang van een schip in nood steeds een groot aantal factoren in hun onderling verband zullen moeten worden afgewogen. Mede gezien de relatief beperkte schaal van de Nederlandse kustwateren en het relatief geringe aantal zeehavens dat als «toevluchtsoord» kan dienen, wordt het ongewenst geacht om de bedoelde afweging op voorhand verder te beperken door concrete opvang-locaties aan te duiden. Dit standpunt sluit overigens aan bij dat van diverse andere landen, waaronder het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk.

Het Nederlandse standpunt sluit tevens aan bij de eind 2003 door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde Resolutie A.949(23) met betrekking tot Richtlijnen voor zgn. «places of refuge». Deze Resolutie voorziet in een brede afweging van alle betrokken belangen bij het bieden van toevluchtsoorden voor de opvang van schepen in nood, een afweging die het in de Nederlandse situatie noodzakelijk maakt om zo veel mogelijk opties open te houden. Deze opties kunnen inhouden dat een schip in nood opvang wordt geboden in een haven, maar kunnen ook inhouden dat een schip, als resultaat van bedoelde afweging, in een beschermde situatie op zee moet blijven of doelbewust op de kust wordt gezet.

Het Nederlandse standpunt sluit tenslotte aan bij de ervaringen die bij periodieke oefeningen met het Rampenplan voor de Noordzee in Kustwachtverband zijn opgedaan. Tijdens dergelijke oefeningen worden frequent scenario's beoefend die direct of indirect betrekking hebben op de afhandeling van schepen in nood, inclusief de toepassing van de Wet BON.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs