
211

Besluit van 4 mei 2012, houdende regels voor de scheepvaart over meldingsformaliteiten en over de verwerking van de ontvangen gegevens door organisaties en personen die niet aan het scheepvaartverkeer deelnemen (Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 6 maart 2012, nr. IenM/BSK-2012/20694, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PbEU 2010, L 283), Hoofdstuk V, Voorschrift 19-1, van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen (SOLAS-verdrag), Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot het intrekken van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG 2002, L 131), Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU 2004, L 129), Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU 2005, L 255), Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (Herschikking) (PbEU 2009, L 131), en de artikelen 8 van de Binnenvaartwet, 15 van de Havenbeveiligingswet, 3, 4, 20 en 31, elfde lid, van de Scheepvaartverkeerswet en 38 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 6 april 2012, nr. W14.12.0069/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 27 april 2012, nr. IenM/BSK-2012/60139, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Definities

1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen, met uitzondering van hoofdstuk 6, wordt verstaan onder:

- *AIS*: op een schip geïnstalleerd automatisch identificatiesysteem als bedoeld in de artikelen 6 en 6bis van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart of tracking- en tracingsysteem als bedoeld in artikel 5 van de richtlijn River Information Services;
- *Kustwachtcentrum*: Kustwachtcentrum in Den Helder;
- *NCA-SafeSeaNet*: degene die als nationaal bevoegde autoriteit belast is met de taken genoemd in bijlage III, onder 2, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart;
- *bevoegde autoriteit*:

1°. voor de wateren in beheer bij het Rijk: de personen die als zodanig bij ministeriële regeling zijn aangewezen door Onze Minister;

2°. voor de wateren in beheer bij een ander openbaar lichaam: het bestuur van dat openbaar lichaam, dan wel de personen die als zodanig door het bestuur zijn aangewezen;

- *richtlijn meldingsformaliteiten*: Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PbEU 2010, L 283);

- *richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart*: Richtlijn 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 het intrekken van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG 2002, L 131);

- *richtlijn River Information Services*: Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU 2005, L 255);

- *RIS*: River Information Services als bedoeld in artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet;

- *RIS-autoriteit*: de bevoegde instantie voor de RIS-toepassing en voor de internationale uitwisseling van gegevens, bedoeld in artikel 8 van de richtlijn River Information Services;

- *SafeSeaNet*: het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie, bedoeld in de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart;

- *Uniek Europees scheepsidentificatienummer*: nummer als bedoeld in artikel 2.18 van bijlage II van Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (PbEU 2006, L 389);

- *verordening scheeps- en havenbeveiliging*: Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU 2004, L 129).

2. In hoofdstuk 6 en de daarop berustende bepalingen, wordt verstaan onder:

- *applicatie-serviceprovider*: serviceprovider, die de van een meldplichtig zeeschip ontvangen meldplichtige gegevens doorzendt naar het LRIT-datacentrum;

- *LRIT*: long range identification and tracking systeem als bedoeld in Hoofdstuk V, Voorschrift 19-1, onderdeel 4.1, van het SOLAS-verdrag;

- *LRIT-datacentrum*: datacentrum waarin meldplichtige gegevens worden opgeslagen;

- *meldplichtige gegevens*: gegevens, bedoeld in Hoofdstuk V, Voorschrift 19-1, onderdeel 5, van het SOLAS-verdrag;
- *SOLAS-verdrag*: het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

HOOFDSTUK 2. MELDINGSFORMALITEITEN

Artikel 2 Aankomst- en vertrekmeldingen

1. De kapitein, de exploitant of de agent van een zeeschip dat behoort tot een bij ministeriële regeling vast te stellen categorie van zeeschepen en dat op weg is van of naar een in Nederland gelegen haven, ankerplaats, terminal of een in de Nederlandse territoriale zee gelegen laad- of losinrichting, meldt de bevoegde autoriteit de bij ministeriële regeling te bepalen gegevens omtrent de aankomst, het vertrek en de positie van het schip, de gegevens met betrekking tot het schip, de daarmee vervoerde lading en de uit te voeren reis.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot:

- a. de gevallen waarin en de voorwaarden waaronder vrijstelling of ontheffing van deze meldplicht mogelijk is, en
- b. de wijze waarop en het moment waarop de melding plaatsvindt.

Artikel 3 Beveiligingsmelding

Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent de door een kapitein, exploitant of agent van een schip aan de bevoegde autoriteit te verschaffen inlichtingen als bedoeld in artikel 6 van de verordening scheeps- en havenbeveiliging.

Artikel 4 Melding ten behoeve van havenstaatcontrole

De kapitein, de exploitant of de agent van een schip dat op weg is naar een haven als bedoeld in artikel 1 van de Wet havenstaatcontrole en dat in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie als bedoeld in die wet, meldt aan het bij ministeriële regeling aangewezen bestuursorgaan, de bij die regeling te bepalen gegevens op een bij die regeling vast te stellen moment en wijze, voordat met het schip een in Nederland gelegen haven, een in de Nederlandse territoriale zee gelegen offshore-installatie of een ankerplaats ter hoogte van die haven of offshore-installatie wordt aangedaan.

HOOFDSTUK 3. BEHEER EN HERGEBRUIK VAN GEGEVENS

Artikel 5 Toepassingsgebied

Dit hoofdstuk is van toepassing op de gegevens:

- a. die een bevoegde autoriteit heeft ontvangen op grond van een melding als bedoeld in artikel 2 van dit besluit, artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitiereglement, artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement, artikel 51, eerste en tweede lid van het Scheepvaartreglement Westerschelde of artikel 29 van het Scheepvaartreglement Eemsmonding en de gegevens die hij heeft ontvangen bij of krachtens verdrag of artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet of van een aan boord van een schip aanwezig AIS;

b. die een havenbeheerder, bedoeld in artikel 1 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen heeft ontvangen op grond van artikel 12a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

c. die een bevoegde autoriteit heeft ontvangen uit de te verschaffen inlichtingen als bedoeld in artikel 6 van de verordening scheeps- en havenbeveiliging en artikel 3;

d. die het aangewezen bestuursorgaan, bedoeld in artikel 4, heeft ontvangen ten behoeve van een uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 9 van de Wet havenstaatcontrole, en

e. die Onze Minister heeft ontvangen in verband met de afgifte en het gebruik van het uniek Europees scheepsidentificatienummer, krachtens artikel 8 van de Binnenvaartwet.

Artikel 6 Zorg- en bewaarplicht

1. Onverminderd de Wet bescherming persoonsgegevens en artikel 2:5 van de Algemene wet bestuursrecht, treft een ontvanger van gegevens, bedoeld in artikel 5, passende technische en organisatorische maatregelen ten behoeve van de adequate opslag en verwerking van de gegevens die aan hem worden verstrekt.

2. Een ontvanger van gegevens, bedoeld in artikel 5, bewaart de door hem ontvangen gegevens zo lang als hij die gegevens redelijkerwijs nodig heeft ten behoeve van de uitvoering van zijn wettelijke taak, dan wel gedurende de termijn die daarvoor is vastgesteld op grond van punten 2.2 en 2.3 van bijlage III van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart of op grond van andere internationale verplichtingen.

Artikel 7 Structurele uitwisseling van gegevens tussen bevoegde autoriteiten

Een bevoegde autoriteit stelt door hem ontvangen gegevens beschikbaar aan andere bevoegde autoriteiten, voor zover deze autoriteiten deze gegevens nodig hebben ten behoeve van de uitvoering van hun wettelijke taak.

Artikel 8 Structurele uitwisseling van gegevens in andere gevallen

1. Een ontvanger van gegevens, bedoeld in artikel 5:

a. stelt door hem ontvangen gegevens ter beschikking aan andere in dat artikel genoemde ontvangers van gegevens, aan bestuursorganen en aan overheidsdiensten, voor zover deze ontvangers, organen of diensten deze gegevens nodig hebben ten behoeve van de uitvoering van hun wettelijke taak, en

b. kan de door hem ontvangen gegevens ter beschikking stellen aan derden ter bevordering van de handel en het transport in de logistieke keten.

2. In afwijking van het eerste lid worden geen gegevens ter beschikking gesteld indien hiertegen bij of krachtens verdrag, wettelijke bepaling of om andere zwaarwegende redenen, beletselen bestaan.

3. Ten behoeve van de uitvoering van het eerste lid worden door de daarbij betrokken partijen in elk geval schriftelijk vastgelegd welke gegevens ter beschikking worden gesteld, voor welk doel zij ter beschikking worden gesteld, op welke wijze de verstrekker van de gegevens hierover in kennis wordt gesteld en de termijn dat deze gegevens door de ontvangende partij mogen worden bewaard. Voor zover van toepassing worden daarbij tevens afspraken vastgelegd over het waarborgen van de bescherming van de door de ontvangende partij verkregen commerciële- en privacygevoelige gegevens en over het verdere hergebruik van deze gegevens binnen de logistieke keten.

4. Het tweede en derde lid zijn niet van toepassing op de uitwisseling van gegevens tussen bevoegde autoriteiten, bedoeld in artikel 7.

5. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de wijze waarop de uitwisseling van gegevens, bedoeld in het eerste lid, geschiedt.

Artikel 9 Gegevensverstrekking op verzoek

1. Een ontvanger van gegevens, bedoeld in artikel 5, geeft, buiten de in artikel 8 bedoelde gevallen, slechts na een daartoe strekkend verzoek inzage in door hem ontvangen gegevens of verstrekt deze gegevens aan:

a. personen die als toezichthouder zijn aangewezen voor zover het verzoek zijn grondslag vindt in het toezicht op de regelgeving waarvoor de betreffende persoon als toezichthouder is aangewezen en voor zover gericht naar gegevens wordt gevraagd;

b. degenen die belast zijn met taken in het kader van de rampenbestrijding en crisisbeheersing als bedoeld in de Wet veiligheidsregio's of de bestrijding van schadelijke gevolgen van een ongeval, bedoeld in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, en het onderzoek naar dergelijke incidenten op grond van de Rijkswet onderzoeksraad voor de veiligheid;

c. ambtenaren die bij of krachtens artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering belast zijn met de opsporing van een strafbaar feit voor zover gericht naar gegevens wordt gevraagd;

d. ambtenaren aangesteld voor de uitvoering van de politietaak voor zover gericht naar gegevens wordt gevraagd;

e. een verzekeraar als bedoeld in artikel 1:1 van de Wet op het financieel toezicht, indien deze verzekeraar aannemelijk maakt deze gegevens nodig te hebben voor het behartigen van de belangen van degene die bij hem verzekerd is en nadat deze verzekerde daarvoor toestemming heeft verleend, of

f. een advocaat indien deze aannemelijk maakt de gegevens nodig te hebben voor het behartigen van de belangen van zijn cliënt.

2. Een verzoek om inzage of verstrekking van gegevens wordt schriftelijk ingediend.

3. Aan de inzage of verstrekking van gegevens kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

4. Bij het ter inzage geven of verstrekken van persoonsgegevens worden gegevens van andere personen voor zover mogelijk anoniem gemaakt.

5. Na inzage of verstrekking van gegevens wordt schriftelijk vastgelegd: de naam van de degene op wie of het schip waarop de gegevens betrekking hebben, de wijze en het moment waarop inzage werd verleend of verstrekking van de gegevens plaatsvond, welke gegevens het betrof en de naam- en adresgegevens van de verzoeker.

HOOFDSTUK 4. INTERNATIONALE UITWISSELING VAN SCHEEP- VAARTGEGEVENS

Paragraaf 1 Organisatorische bepalingen

Artikel 10 Aanwijzing NCA-SafeSeaNet en RIS-autoriteit

1. Bij ministeriële regeling worden een NCA-SafeSeaNet en een RIS-autoriteit aangewezen.

2. De NCA-SafeSeaNet en de RIS-autoriteit vertegenwoordigen, indien de gecoördineerde nationale en internationale uitvoering van bindende besluiten van instellingen van de Europese gemeenschappen dit vereist, een of meer van de in artikel 5 genoemde ontvangers van gegevens, bestuursorganen of overheidsdiensten.

3. De artikelen 6, 8 en 9 zijn van overeenkomstige toepassing op de gegevens die de NCA-SafeSeaNet en de RIS-autoriteit ontvangen in verband met de uitvoering van dit artikel.

Artikel 11 Uitbreiding taken bevoegde autoriteiten

Een bevoegde autoriteit die bij ministeriële regeling tevens als plaatselijk bevoegde autoriteit is aangewezen, kan namens een andere in artikel 5 bedoelde ontvanger van gegevens, of namens een bestuursorgaan of overheidsdienst, gegevens omtrent schepen, dan wel de lading of de passagiers, opvragen, ontvangen of van de indiening hiervan ontheffing verlenen en kan deze gegevens doorgeven aan SafeSeaNet, indien dit ten behoeve van de efficiënte uitvoering van bindende besluiten van instellingen van de Europese Unie of om redenen van doelmatigheid, gewenst is. Tenzij hierover bij ministeriële regeling nadere regels zijn gesteld, is artikel 8, tweede en derde lid, daarbij van overeenkomstige toepassing.

Paragraaf 2 Internationale uitwisseling van gegevens

Artikel 12 Structurele doorgifte van gemelde gegevens aan SafeSeaNet

Op bij ministeriële regeling bepaalde wijze worden onverwijld doorgegeven aan SafeSeaNet:

- a. door een bevoegde autoriteit, de gegevens die hem op grond van artikel 2 zijn verschaft;
- b. door een bevoegde autoriteit, de gegevens die hem uit de te verschaffen inlichtingen als bedoeld in artikel 6 van de verordening scheeps- en havenbeveiliging en artikel 3 ter beschikking zijn gesteld; en
- c. door een havenbeheerder, bedoeld in artikel 1 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de gegevens die hem krachtens artikel 12a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen zijn verschaft.

Artikel 13 Internationale doorgifte van gemelde gegevens op verzoek

Onverminderd artikel 12, worden de in dat artikel bedoelde gegevens op een bij ministeriële regeling bepaalde wijze verstrekt aan een bevoegde instantie van een andere lidstaat van de Europese Unie, indien deze daarom verzoekt en indien dit noodzakelijk is voor de maritieme veiligheid of beveiliging, dan wel voor de bescherming van het mariene milieu.

Artikel 14 Structurele internationale doorgifte ontvangen RIS-gegevens

1. Ten behoeve van de uitvoering van de richtlijn River Information Services worden de in het tweede lid genoemde gegevens van een schip, dat de grens met een andere lidstaat van de Europese Unie zal overschrijden, voordat het schip de grens met die lidstaat overschrijdt door een bevoegde autoriteit of de RIS-autoriteit, verstrekt aan een bevoegde instantie in die lidstaat op de route van dat schip of aan degene die in de betreffende lidstaat is aangewezen als RIS-autoriteit.

2. De in het eerste lid bedoelde gegevens, betreffen de gegevens, bedoeld in artikel 5, onderdeel a, met uitzondering van de in dat onderdeel genoemde meldingen, bedoeld in artikel 2 van dit besluit, en de gegevens, bedoeld in onderdeel e, van artikel 5.

3. Ook aan een bevoegde instantie van een derde land kunnen ter uitvoering van bindende besluiten van instellingen van de Europese Unie, gegevens worden verstrekt als bedoeld in het eerste en tweede lid. Indien het betreffende derde land geen partij is bij de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte is dit alleen mogelijk voor zover ten minste een gelijkwaardige bescherming van gegevens is gewaarborgd en nadat dit in een bestuursrechtelijke overeenkomst is vastgelegd.

Paragraaf 3 Bepalingen ten behoeve van de Kustwacht op grond van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart

Artikel 15 Structurele internationale doorgifte van ontvangen AIS-gegevens

Het Kustwachtcentrum stelt de gegevens die hij via AIS van een schip ontvangt ter beschikking aan kustwachtstations van andere lidstaten van de Europese Unie en aan de Europese Commissie en kan deze gegevens ook beschikbaar stellen aan een bevoegde instantie van een derde land. Indien het betreffende derde land geen partij is bij de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte is dit alleen mogelijk voor zover ten minste een gelijkwaardige bescherming van gegevens is gewaarborgd en nadat dit in een bestuursrechtelijke overeenkomst ter uitvoering van de doelstelling genoemd in artikel 1 van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart is vastgelegd.

Artikel 16 Informatieverstrekking aan andere kuststations

1. Het Kustwachtcentrum deelt bij hem bekende relevante informatie met betrekking tot in artikel 16, eerste lid, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, bedoelde schepen onverwijld, op een bij ministeriële regeling bepaalde wijze, mede aan de betrokken kuststations, bedoeld in artikel 3, onderdeel n, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, van de overige lidstaten van de Europese Unie langs de door het zeeschip te volgen route.

2. Het Kustwachtcentrum verstrekt de in artikel 17 van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, bedoelde informatie, op een bij ministeriële regeling bepaalde wijze aan een bevoegde instantie als bedoeld in artikel 3, onderdeel k, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, van een andere lidstaat van de Europese Unie, die daarom uit veiligheidsoverwegingen verzoekt.

Artikel 17 Informatieverstrekking aan de scheepvaart bij incidenten

Het Kustwachtcentrum maakt door middel van een radiobERICHT in het betrokken zeegebied openbaar:

- a. een aan hem gemeld incident of ongeval op zee als bedoeld in artikel 17, eerste lid, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, met een zeeschip;
- b. een aan hem bekende aanwezigheid van zeeschepen die een bedreiging vormen voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen of het mariene milieu;
- c. in geval van gevaarlijke ijsgang, alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en de ijsbreekdiensten in het betrokken zeegebied.

Artikel 18 Incidentmelding door zeeschepen

De exploitant van een zeeschip die door de kapitein van dat schip op de hoogte is gesteld van een incident of ongeval met dat schip op zee als bedoeld in artikel 17, eerste lid, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, neemt onmiddellijk contact op met het Kustwachtcentrum en houdt zich voor zover nodig ter beschikking van dit centrum.

Paragraaf 4 Overige bepalingen in verband met de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart

Artikel 19 Uitzondering op verplichtingen richtlijn monitoring- en informatiesystemen zeescheepvaart

De artikelen 12, aanhef en onderdeel a, 13, 16, 17 en 18 zijn niet van toepassing met betrekking tot gegevens verkregen van een schip als bedoeld in artikel 2, tweede lid, in samenhang met artikel 6bis, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart.

Artikel 20 Vertrouwelijkheid

Indien een lidstaat van de Europese Unie daarom verzoekt, wordt de informatie, die overeenkomstig artikel 20 bis, derde lid, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart is verstrekt, vertrouwelijk behandeld door degenen die deze informatie ontvangen.

HOOFDSTUK 5. BEPALINGEN IN VERBAND MET DE RICHTLIJN RIVER INFORMATION SERVICES

Artikel 21 Scheepvaartwegen met RIS-toepassing

1. Onze Minister draagt, met inachtneming van de artikelen 3, onderdelen d, e, f, g en h, 4, eerste lid, tweede lid, derde lid, onderdelen a, b, c, eerste volzin, en d, vierde en vijfde lid, en de daarbij behorende bijlagen en artikel 9, tweede lid, van de richtlijn River Information Services, zorg voor RIS op de scheepvaartwegen die behoren tot of aansluiten op scheepvaartwegen klasse IV en hoger zoals vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport op basis van de documenten genoemd in artikel 2, eerste lid, van de RIS-richtlijn.

2. Een bevoegde autoriteit en de RIS-autoriteit treffen in het belang van de bescherming van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van degenen die van diensten die via RIS worden aangeboden, gebruik maken, passende en organisatorische maatregelen ten behoeve van de veiligheid en de beveiliging van de aangeboden diensten. De maatregelen garanderen, rekening houdend met de stand van de techniek en de kosten van de tenuitvoerlegging, een passend beschermingsniveau dat in verhouding staat tot het desbetreffende risico. Artikel 11.3, tweede lid, van de Telecommunicatiewet is daarbij van overeenkomstige toepassing.

3. Artikel 11.5a van de Telecommunicatiewet is van overeenkomstige toepassing op de verwerking van positiegegevens die via een tracking- en tracingsysteem als bedoeld in artikel 5 van de richtlijn River Information Services zijn verkregen, met uitzondering van de verwerking van positiegegevens die door een bevoegde autoriteit of de RIS-autoriteit worden verwerkt ten behoeve van bij ministeriële regeling genoemde diensten die via RIS worden aangeboden.

HOOFDSTUK 6. MELDEN EN OPVRAGEN GEGEVENS VAN ZEESCHEPEN TEN BEHOEVE VAN LRIT

Artikel 22 Aanwijzing ten behoeve van LRIT

Bij ministeriële regeling worden aangewezen:

- a. een LRIT-datacentrum;
- b. een of meerdere applicatie-service providers, die voldoen aan bij die regeling te stellen voorwaarden;
- c. degene die bevoegd is meldplichtige gegevens bij het LRIT-datacentrum op te vragen;
- d. degene die bevoegd is te bepalen met welke intervallen meldplichtige gegevens door middel van het LRIT worden verzonden; en
- e. degene aan wie wordt gemeld dat het LRIT is uitgeschakeld.

Artikel 23 Melding door middel van het LRIT

1. De kapitein van een meldplichtig zeeschip meldt door middel van het LRIT de meldplichtige gegevens via een op grond van artikel 22, onderdeel b, aangewezen applicatie-service provider aan het op grond van artikel 22, onderdeel a, aangewezen LRIT-datacentrum.

2. De melding bedoeld in het eerste lid, geschiedt met de intervallen zoals bepaald door degene die daartoe op grond van artikel 22, onderdeel d, is aangewezen.

3. Wanneer het LRIT overeenkomstig Hoofdstuk V, Voorschrift 19-1, onderdeel 7, van het SOLAS-verdrag is uitgeschakeld, meldt de kapitein dit aan degene die op grond van artikel 22, onderdeel e, is aangewezen en maakt daarvan aantekening in het document, bedoeld in Hoofdstuk V, Voorschrift 28, van het SOLAS-verdrag, waarbij hij aangeeft waarom en hoe lang het LRIT werd uitgeschakeld.

4. Indien de melding, bedoeld in het derde lid, is geschied door de eigenaar, de rompbevrachter, de agent, of een ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het desbetreffend meldplichtig zeeschip, is de kapitein van de meldingsplicht ontheven.

Artikel 24 Opvragen gegevens LRIT

1. Degene die op grond van artikel 22, onderdeel c, is aangewezen, vraagt gegevens op bij het LRIT-datacentrum in overeenstemming met Hoofdstuk V, Voorschrift 19-1, onderdeel 8.1, van het SOLAS-verdrag.

2. Een op grond van het eerste lid aangewezen organisatie die een Search and Rescue dienst is, kan, voor zover dat voor een goede uitvoering van de reddingstaak noodzakelijk is, bij het LRIT-datacentrum gegevens met betrekking tot ieder zeeschip opvragen, waar ter wereld dat zich ook bevindt.

HOOFDSTUK 7. SLOTBEPALINGEN

Artikel 25 Wijziging richtlijnen

Een wijziging van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, van de richtlijn River Information Services, van de richtlijn meldingsformaliteiten, of van de daarbij behorende bijlagen gaat voor de toepassing van dit besluit of voor de hierop berustende bepalingen gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn dan wel de gewijzigde bijlagen uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekend gemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

Artikel 26 Wijziging Binnenvaartpolitiereglement

Het Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1.02, vijfde lid, onderdeel a, wordt «9.03, en 10.07» vervangen door: en 9.03.

2. In artikel 9.07, vijfde lid, wordt «zich reeds op grond van artikel 10.07 voor vertrek moet melden» vervangen door: zich reeds op grond van artikel 2 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en de daarop berustende bepalingen voor vertrek moet melden.

3. Artikel 10.07 vervalt.

Artikel 27 Wijziging Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement

In artikel 7a van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement vervalt «met uitzondering van overtreding van de voorschriften verbonden aan een ontheffing als bedoeld in artikel 10.07, tweede lid,».

Artikel 28 Wijziging Scheepvaartreglement Kanaal van Gent naar Terneuzen

Het Scheepvaartreglement Kanaal van Gent naar Terneuzen wordt als volgt gewijzigd:

1. Van artikel 2, eerste lid, vervallen de onderdelen r en s, onder verlettering van de onderdelen t en u, tot r en s (nieuw).

2. De artikelen 2a en 43a vervallen.

3. Aan artikel 43 wordt na het tweede lid, een lid toegevoegd luidende:
3. De kapitein of schipper van een schip dat behoort tot een door de bevoegde autoriteit aangewezen categorie van schepen, moet zich in de door die bevoegde autoriteit aangegeven gevallen melden. De bevoegde autoriteit kan nadere voorschriften stellen met betrekking tot de inhoud van de melding en de wijze waarop de melding plaatsvindt.

Artikel 29 Wijziging Scheepvaartreglement Westerschelde

Het Scheepvaartreglement Westerschelde wordt als volgt gewijzigd:

1. Van artikel 2, eerste lid, vervallen de onderdelen p en q, onder vervanging van de puntkomma aan het slot van onderdeel o, door een punt.

2. De artikelen 2a en 51a vervallen.

3. In artikel 51, eerste lid, vervalt «op het door deze aangewezen marifoonkanaal».

Artikel 30 Wijziging Scheepvaartreglement territoriale zee

Artikel 5 van het Scheepvaartreglement territoriale zee komt als volgt te luiden:

Artikel 5 Uitluister- en communicatieplicht

1. De kapitein van een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert of een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981 van 300 of meer, meldt zich voordat hij de Nederlandse territoriale zee binnenvaart op het bij ministeriële regeling aangewezen marifoonkanaal aan de bevoegde autoriteit.

2. De kapitein van een schip, bedoeld in het eerste lid, en van ieder ander schip dat is uitgerust met een marifoon, luistert in een aanloopgebied uit en neemt, indien nodig, op het eerste lid bedoelde marifoonkanaal aan ter plaatse gevoerde communicatie deel.

Artikel 31 Strafbepaling

Overtreding van de artikelen 2, 3, 4, 23, eerste, tweede en derde lid, of 24, eerste lid, en de daarop berustende bepalingen is een strafbaar feit.

Artikel 32 Intrekken besluit

Het Besluit gegevens scheepvaart 2007 wordt ingetrokken.

Artikel 33 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart.

Artikel 34 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van 19 mei 2012 met uitzondering van de onderdelen b en c van artikel 12, die met ingang van 1 juni 2015 in werking treden.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 4 mei 2012

Beatrix

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *vijftiende* mei 2012

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Aanleiding

Het onderhavige besluit dient ter implementatie van een deel van de Richtlijn 2010/65/EU van het Europees parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekken van richtlijn 2002/6/EEG (PbEU L 283) (hierna: de richtlijn). In bijlage 1 bij deze toelichting is een transponeringstabel opgenomen waaruit blijkt of en hoe de afzonderlijke bepalingen van de richtlijn zijn geïmplementeerd.

De richtlijn beoogt de administratieve procedures die van toepassing zijn op het zeevervoer te vereenvoudigen. Daartoe verplicht de richtlijn de gegevens die door zeeschepen aan de autoriteiten moeten worden verstrekt bij aankomst en vertrek uit een haven vanaf 1 juni 2015 zoveel als mogelijk is, elektronisch te verstrekken. De richtlijn heeft alleen betrekking op al langer bestaande meldverplichtingen. Om de melding van gegevens te vereenvoudigen en om dubbelingen in de meldingen aan de diverse autoriteiten bij de aanloop in één en dezelfde haven te voorkomen, dienen de lidstaten een nationaal loket (single window) in te richten. Via dit single window wordt de relevante informatie verstrekt aan andere autoriteiten in de eigen lidstaat en tevens via diverse Europese centrale informatiesystemen aan andere lidstaten. De richtlijn laat de lidstaten beleidsruimte in de wijze waarop deze gegevensuitwisseling binnen de lidstaat zal moeten gaan plaatsvinden. Voor de internationale uitwisseling van gegevens zal gebruik moeten worden gemaakt van bestaande internationale elektronische systemen.

De richtlijn dient uiterlijk op 19 mei 2012 in de Nederlandse wetgeving te zijn geïmplementeerd. De noodzakelijke voorzieningen ten behoeve van de verplichtingen tot het elektronisch melden via een single window, en de nationale en internationale uitwisseling van gegevens zullen uiterlijk op 1 juni 2015 gerealiseerd moeten zijn.

Implementatie van de richtlijn betekent een zodanig ingrijpende wijziging van het Besluit gegevens scheepvaart 2007 (Bggs 2007), dat ervoor gekozen is, dat besluit in te trekken en te vervangen door het onderhavige Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart. De eerder in het Bggs 2007 opgenomen implementatiewetgeving, is nu opgenomen in het onderhavige besluit (zie punt 6 van deze toelichting voor een meer uitgebreide toelichting). Op een aantal punten wordt het onderhavige besluit nader uitgewerkt in één, op dit besluit gebaseerde, ministeriële regeling die gelijktijdig in werking treedt.

2. Richtlijn meldingsformaliteiten: aanleiding en achtergronden

2.1 De meldingsformaliteiten

In de bijlage bij de richtlijn wordt de informatie waarop de richtlijn betrekking heeft genoemd. De in onderdeel A van die bijlage genoemde meldingsformaliteiten betreffen:

1. de aanmelding voor schepen die havens van de lidstaten binnenlopen (hierna: aankomst- en vertrekmeldingen). Dit betreft de meldingen die worden bedoeld in artikel 4 van de monitorrichtlijn¹;

2. grenscontrole op personen als bedoeld in artikel 7 van de Schengen-code² (hierna: de schengenmelding);

¹ Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad 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 131).

² Verordening (EG) nr. 562/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot vaststelling van een communautaire code betreffende de overschrijding van de grenzen door personen (PbEU L 105).

3. aanmelding van gevaarlijke of verontreinigende stoffen bij aankomst in en vertrek uit een haven (hierna eveneens aankomst- en vertrekmeldingen). Dit betreft de meldingen die worden bedoeld in artikel 13 van de monitorrichtlijn;

4. aanmelding van scheepsafval en ladingresiduen (hierna: melding scheepsafval). Dit betreft meldingen als bedoeld in artikel 6 van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen¹;

5. verschaffen van beveiligingsinlichtingen (hierna: beveiligingsmelding). Dit betreft de informatie genoemd in artikel 6 van de verordening scheeps- en havenbeveiliging², en

6. summiere aangifte bij binnenbrengen (hierna: douanemelding). Dit betreft de informatie bedoeld in artikel 36 van de Verordening tot het vaststellen van een communautair douanewetboek³.

Het onderhavige besluit heeft betrekking op de gegevens die afkomstig zijn van de aankomst- en vertrekmeldingen, de melding scheepsafval en de beveiligingsmelding (nummers 1, 3, 4 en 5). Zij hebben alle vier betrekking op het beleidsterrein van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Naast het onderhavige besluit zal ook nog een ministeriële regeling nodig zijn.

De schengenmelding valt onder verantwoordelijkheid van de Minister voor Immigratie, Integratie en Asiel. De gegevens worden verzameld voor de grenscontrole van personen door de Koninklijke marechaussee en de zeehavenpolitie. De douanemelding valt onder de Minister van Financiën. Ter implementatie van de richtlijn meldingsformaliteiten zal het Vreemdelingenbesluit 2000 worden aangepast. Aanpassing van de douanewetgeving is niet noodzakelijk.

In onderdeel B van de bijlage bij de richtlijn meldingsformaliteiten worden internationaal vastgestelde formulieren genoemd. Het gebruik van deze formulieren wordt in de richtlijn niet verplicht gesteld. Echter door het gebruik van elektronische invoerschermen van het single window, kunnen na het invullen ervan, uiteindelijk de vastgestelde formulieren worden gegenereerd.

2.2 Achtergronden aankomst- en vertrekmeldingen (meldingsformaliteit 1 en 3)

De monitorrichtlijn beoogt door de instelling van een zogenaamd monitoring- en informatiesysteem voor de scheepvaart (SafeSeaNet) de veiligheid en de efficiëntie van het zeeverkeer binnen de Europese Unie (hierna: EU) te verhogen. Hierdoor kunnen de autoriteiten beter reageren op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee en kunnen zij de voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen beter aanpakken.

Om dit doel te bereiken volgen uit de monitorrichtlijn voor de scheepvaart verschillende verplichtingen, zoals aankomst- en vertrekmeldingen. De meldingen bedoeld in artikel 4 van de monitorrichtlijn hebben betrekking op de identificatie van een zeeschip (naam en identificatienummers), haven van bestemming, verwachte aankomsttijd en het totaal aantal opvarenden. De meldingen bedoeld in artikel 13 van die richtlijn zijn bedoeld voor zeeschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Zij moeten naast de in artikel 4 van de richtlijn genoemde gegevens tevens informatie verschaffen over de stoffen die ze vervoeren, over hun laadplan en aangeven waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen. Deze schepen dienen zich tevens bij vertrek uit een haven te melden. De hier bedoelde meldingen die een kapitein, exploitant of agent van een zeeschip moet doen, zijn tot op heden op grond van de

¹ Richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332).

² Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129).

³ Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PbEG L 302) en artikel 87 van Verordening (EG) nr. 450/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2008 tot vaststelling van het communautair douanewetboek (gemoderniseerd douanewetboek) (PbEU L 145). Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat de summiere aangifte voor tijdelijke opslag die met Verordening (EEG) nr. 312/2009 (PbEU L 98) in het communautair douanewetboek is toegevoegd, abusievelijk in deze opsomming van meldingsformaliteiten wordt gemist.

diverse scheepvaartreglementen verplicht gesteld¹. De wijze waarop en het tijdstip waarop de meldingen gedaan moeten worden zijn per haven vastgelegd in de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart (RCLZ).

Op grond van de scheepvaartreglementen is door de Minister van Infrastructuur en Milieu als bevoegde autoriteit voor de scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk bepaald, bij welke (overheids)dienst deze meldingen moeten worden gedaan. Dit is gebeurd in per scheepvaartreglement vastgestelde aanwijzingsbesluiten of via mandaatbesluiten. Deze aangewezen bevoegde autoriteiten zijn belast met het scheepvaartverkeersmanagement en daardoor steeds verantwoordelijk voor de veilige en vlotte scheepvaart en de noodzakelijke communicatie met het zeeschip (via de kapitein, exploitant of agent). Van oudsher zijn veel havenmeesters van gemeenten waarin ankerplaatsen voor de zeescheepvaart zijn gelegen als bevoegde autoriteit aangewezen. De laatste jaren zijn deze taken door kleinere havens overgedragen aan grotere havens in de omgeving. De havens waaraan deze taken zijn overgedragen worden aangeduid als plaatselijk bevoegde autoriteiten. De havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de Rijkshavenmeester Westerschelde of directeur kustwacht, zijn bijvoorbeeld van plaatselijk bevoegde autoriteiten.

De meldingen die plaatselijk bevoegde autoriteiten (ook namens andere bevoegde autoriteiten) ontvangen, worden door hen, via een zogenaamd nationaal single point of contact (SPOC) dat in beheer is bij de National competent authority voor SafeSeaNet (NCA-SafeSeaNet) in Nederland (zie paragraaf 5 van deze toelichting) doorgezonden naar het centrale SafeSeaNet-systeem, dat onder beheer staat van het Europese agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)². Via SafeSeaNet kunnen de plaatselijk bevoegde autoriteiten ook gegevens over zeeschepen opvragen bij vergelijkbare autoriteiten van andere lidstaten. Dit gebeurt over het algemeen bij incidenten. Als gevolg van de richtlijn meldingsformaliteiten zullen er meer meldingen, via het SPOC, aan SafeSeaNet moeten worden doorgezonden (zie paragraaf 2.3 en 2.4).

In aanvulling op het voorgaande wordt hier nog aan toegevoegd dat de monitorrichtlijn ook beoogt de informatie die afkomstig is van op grond van artikel 6 en 6a van de monitorrichtlijn verplicht gestelde automatische identificatiesystemen (AIS), nationaal en internationaal uit te wisselen. Deze, als technische eis voorgeschreven transponders, moeten zodanig zijn uitgerust dat de door deze apparaten via een zogenaamde open frequentie, uitgezonden signalen kunnen worden ontvangen en gebruikt ten behoeve van de verkeersbegeleiding door de Kustwacht op het Nederlandse deel van de territoriale zee en door de bevoegde autoriteiten op de scheepvaartwegen. AIS zorgt er voor dat de koers en de vaarsnelheid van het schip direct beschikbaar zijn zowel voor andere schepen als voor bevoegde autoriteiten. De gegevens die via AIS worden verkregen, worden door de Kustwacht via de Noordzeeserver realtime ter beschikking gesteld aan autoriteiten van de aan de Noordzee grenzende landen en aan het centrale SafeSeaNet-systeem. In verband daarmee is nu tussen de desbetreffende diensten een overeenkomst gesloten.

2.3 Achtergronden meldingen scheepsafval (meldingsformaliteit 4)

De richtlijn havenontvangsvoorzieningen beoogt, ter bescherming van het mariene milieu, met name illegale lozing van scheepsafval en ladingresiduen op zee te doen verminderen, door de beschikbaarheid en het gebruik van havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen te verbeteren.

¹ Het betreft de artikelen 10.07 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), artikel 43a van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (SrKvGnT) en artikel 51a van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (SrW), artikel 5 van het Scheepvaartreglement territoriale zee (SrTz).

² Zie artikel 22 bis Monitorrichtlijn.

Ten behoeve van een doeltreffende planning van dat afvalbeheer dient een zeeschip zich te melden bij de havenbeheerder van de haven waarnaar het onderweg is. Deze meldplicht is geïmplementeerd in artikel 12a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) en artikel 4a en bijlage 4 RCLZ. In de bijlage bij artikel 10 van de Regeling havenontvangstvoorzieningen is vastgelegd voor welke havens waarnaar een zeeschip onderweg is, deze meldingsformaliteit geldt. In het geval een kapitein niet aan deze meldverplichting voldoet, is de havenbeheerder op grond van artikel 12a van de Wvvs verplicht de Minister van Infrastructuur en Milieu in casu de Inspectie leefomgeving en transport (ILT, met ingang van 1 januari 2012 de opvolger van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)) hierover onverwijld te informeren.

De richtlijn meldingsformaliteiten verplicht havenbeheerders de ontvangen meldingen door te zenden naar SafeSeaNet.

2.4 Achtergronden beveiligingmelding (meldingsformaliteit 5)

De verordening scheeps- en havenbeveiliging stelt regels ten behoeve van de invoering en implementatie van maatregelen voor verbetering van de beveiliging van in de internationale handel en voor binnenlands verkeer gebruikte schepen en havenfaciliteiten, tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties. Ten behoeve hiervan dienen zeeschepen voorafgaande aan het aandoen van een haven van een lidstaat beveiligingsinlichtingen te verschaffen die in het SOLAS-verdrag¹ zijn vastgelegd. Op grond van artikel 2, eerste lid, onderdeel c, van de Havenbeveiligingswet is de Minister van Infrastructuur en Milieu, in casu de aangewezen bevoegde autoriteiten, waar de betreffende informatie aan dient te worden verstrekt. De richtlijn meldingsformaliteiten verplicht ook deze meldingen door te zenden naar SafeSeaNet.

3. Andere relevante EU-richtlijnen

In verband met de implementatie van de richtlijn meldingsformaliteiten zijn er nog twee andere EU-richtlijnen die nadere aandacht verdienen.

3.1 Melding havenstaatcontrole op grond van de richtlijn havenstaatcontrole

Het doel van de richtlijn havenstaatcontrole² is bij te dragen aan een vermindering van het aantal schepen dat niet aan de eisen voldoet op het gebied van de veiligheid op zee, maritieme beveiliging, bescherming van het mariene milieu en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen. Door het inrichten van een havenstaatcontrolestelsel worden schepen op basis van een risicoanalyse geselecteerd voor een inspectie. Schepen met een hoger risicoprofiel worden vaker en grondiger geïnspecteerd via een uitgebreide inspectie. Schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie dienen zich 72 uur van te voren te melden (hierna: melding havenstaatcontrole). Deze meldplicht is tot op heden geïmplementeerd in artikel 5, tiende lid, Scheepvaartreglement territoriale zee en artikel 4b van de RCLZ.

De meldingen op grond van de richtlijn havenstaatcontrole worden niet expliciet als meldingsformaliteit in de bijlage bij de richtlijn meldingsformaliteiten genoemd. De overdracht van informatie uit hoofde van deze richtlijn wordt echter wel aangehaald bij de overwegingen onder 3 om tot het vaststellen van de richtlijn meldingsformaliteiten te komen. De betreffende gegevens worden aangemeld via de hierboven al aangehaalde plaatselijk bevoegde autoriteiten. Deze zendt de gegevens naar SafeSeaNet. Vanuit SafeSeaNet worden deze meldingen in de inspectie-

¹ Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

² Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (Herschikking) (PbEU L131).

databank Thetis bezorgd¹. Aan de hand van de gegevens in Thetis worden door de ILT de inspecties havenstaatcontrole uitgevoerd. Grootste verschil met de andere hierboven aangehaalde meldingen is dat deze melding in beginsel 72 uur (3 dagen), in plaats van 24 uur, voor het vermoedelijke tijdstip van aankomst van het zeeschip dient te worden gedaan. Gelet op de overeenkomsten tussen de melding havenstaatcontrole en de hierboven in de punten 2.2, 2.3, 2.4 beschreven meldingen, heeft het in te richten single window zodanige voordelen voor de scheepvaart dat deze melding ook hierbij wordt meegenomen. Ten behoeve van de overzichtelijkheid van wetgeving (alle meldingsformaliteiten zeescheepvaart zoveel mogelijk bij elkaar in één besluit) is ervoor gekozen deze melding niet langer in het Scheepvaartreglement territoriale zee op te nemen, maar in het onderhavige besluit.

3.2 Meldingen binnenvaart en de richtlijn River Information Services (RIS)

De voor de binnenvaart geldende RIS-richtlijn² verplicht de lidstaten om, door het gebruik van informatie- en communicatietechnologieën op de binnenwateren aan te bieden, tot een aanzienlijke verbetering van de doeltreffendheid van het vervoer over de binnenwateren te komen. De RIS-richtlijn legt hiertoe geen verplichtingen op aan de scheepvaart. Echter om deze diensten te kunnen aanbieden, dienen schepen zo veel mogelijk gegevens elektronisch aan te leveren via een centraal punt (zogenaamd binnenvaart single window). Het gaat met name om vertrekmeldingen en meldingen die informatie verschaffen over gevaarlijke stoffen die worden vervoerd (hierna: meldingen binnenvaart) en de informatie die beschikbaar komt van aan boord aanwezig AIS³. Deze informatie is van belang om RIS-diensten te kunnen aanbieden. Voorbeelden hiervan zijn de planning van openingstijden van (of wachttijden bij) bruggen en sluisen en het toewijzen van lig- en losplaatsen. In verband met het nationaal en internationaal kunnen aanbieden van deze diensten zijn in de RIS-richtlijn bepalingen opgenomen in verband met de zorgplicht van de overheid voor de gegevens die worden ontvangen, de internationale uitwisseling van gegevens en de privacy-bescherming van binnenschippers. De RIS-richtlijn is met ingang van 20 oktober 2007 geïmplementeerd in de artikelen 1 en 4 van de Scheepvaartverkeerswet⁴ en hoofdstuk 3 van het Bggs 2007. In artikel 4 Scheepvaartverkeerswet is de wettelijke grondslag vastgelegd voor de verwerking van persoonsgegevens⁵.

De meldingen binnenvaart⁶ worden verstrekt aan de zogenaamde Hoofdingenieur-directeur (HID's) van de diverse regio's van Rijkswaterstaat of aan de hierboven in paragraaf 2.2 voor de zeescheepvaart, genoemde autoriteiten. De wijze en het tijdstip waarop de meldingen gedaan moeten worden zijn per regio vastgelegd in de Regeling communicatie rijksbinnenwateren. Het betreft hier meldingen die via de marifoon worden gedaan. Desalniettemin wordt er door de binnenvaart inmiddels op grote schaal vrijwillig elektronisch gemeld. Met ingang van 1 januari 2010 geldt voor schepen op de binnenwateren die meer dan 20 containers of ten minste één container met een gevaarlijk lading vervoeren, de verplichting zich elektronisch te melden⁷.

De uitwisseling van bij de diverse diensten in het bezit zijnde informatie geschiedt incidenteel. Per regio of haven dient steeds opnieuw aan de meldverplichtingen te worden voldaan. Wat betreft de internationale uitwisseling van gegevens wordt voor de binnenvaartsector een systeem ontwikkeld waarbij via één centraal punt per lidstaat steeds gegevens worden gezonden naar en ontvangen vanuit andere lidstaten van de EU. Op dit moment is dit systeem nog in ontwikkeling. Tenslotte wordt hier nog opgemerkt dat de RIS-richtlijn, gelet op overweging 8 van die richtlijn,

¹ Zie artikel 16 van de Regeling havenstaatcontrole 2011.

² Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU 2005, L 255).

³ Het aan boord hebben van een AIS is voor de binnenvaart is tot op heden overigens niet verplicht.

⁴ Wet van 21 juli 2007 tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) (Stb. 287).

⁵ Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de implementatie van richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) (Kamerstukken II 2006/07, 30 974, nr. 3).

⁶ Het betreft de meldingen op grond van de artikelen 9.07 van het BPR, artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en artikel 51 van het SrW. Een vergelijkbare bepaling in het SrKvGnT ontbreekt tot op heden.

⁷ Zie artikel 2 van de Regeling communicatie rijksbinnenwateren.

ook betrekking heeft op het uniform Europees scheepsnummer. Dit nummer wordt door de Minister van Infrastructuur en milieu (ILT) afgegeven op grond van artikel 2.18 van Bijlage II van richtlijn 2006/87/EG¹. Ook deze gegevens zullen ter uitvoering van de RIS-richtlijn internationaal worden uitgewisseld via het hierboven aangehaalde systeem voor de binnenvaartsector.

Alhoewel de RIS-richtlijn met ingang van 20 oktober 2007 is geïmplementeerd in hoofdstuk 3 van het Bggs 2007 is bij de feitelijke implementatie van deze richtlijn, gebleken dat het juridische kader voor de beoogde nationale en internationale gegevensuitwisseling ontoereikend is en aanvulling behoeft. Daarom wordt de implementatie van de richtlijn meldingsformaliteiten aangegrepen om deze onvolkomenheden nader te regelen. Het betreft bij beide richtlijnen dezelfde problematiek (zie punt 4.3 van deze toelichting).

4. Implementatie van de richtlijn meldingsformaliteiten

De belangrijkste verplichtingen uit de richtlijn zijn, voor elk van de in paragraaf 2.1. opgenomen meldingsformaliteiten, het elektronisch melden via één elektronisch platform mogelijk te maken en dit elektronische platform zodanig in te richten dat de ontvangen gegevens door meerdere overheidsdiensten kunnen worden gebruikt en dat de ontvangen gegevens kunnen worden gedeeld met andere (overheids)diensten en het bedrijfsleven. Daarnaast dient meer informatie dan tot nu toe het geval is, naar SafeSeaNet te worden gezonden.

4.1 Single window

Ter uitvoering van de richtlijn wordt thans gewerkt aan het opzetten van een maritiem single window (een elektronisch platform) dat uiterlijk 1 juni 2015 operationeel zal moeten zijn. Dit single window beoogt de gegevensstromen tussen het bedrijfsleven en de overheid en visa versa efficiënter te organiseren en de administratieve en toezichtslasten te reduceren, door een gestandaardiseerde wijze van aanleveren van informatie van het bedrijfsleven aan de overheid verplicht te stellen waardoor het meervoudig gebruik van deze informatie door de overheid mogelijk is. Via dit single window zullen uiteindelijk alle meldingen en informatie die van de zeescheepvaart binnenkomen, worden doorgeleid naar de daarvoor bevoegde instanties (douane, vreemdelingendienst, bevoegde autoriteiten scheepvaartverkeerswet, inspectiediensten etc.). Via dit systeem kan de overheid ook informatie gaan uitwisselen met het nautische bedrijfsleven. Het bedrijfsleven kan hierdoor bijvoorbeeld kennisnemen van de status van de eerder gedane melding aan de overheid (bijvoorbeeld ten behoeve van een inspectie). Om een dergelijk systeem zo efficiënt mogelijk te kunnen laten verlopen, is de elektronische aanlevering van informatie onontbeerlijk.

Het maritiem single window zal uiteindelijk, tezamen met onder andere het single window voor de binnenvaart, onderdeel gaan uitmaken van een nationaal single window handel en transport.

4.2 Elektronisch melden

In het onderhavige besluit is ervoor gekozen de hierboven aangehaalde meldingsformaliteiten en de strafbaarstelling van het niet naleven daarvan voor zover deze onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu vallen en voor zover dat dit op dit moment mogelijk is bij elkaar te brengen. De wijze van melden (elektronisch en via een single window), het moment van melden en bij wie de melding

¹ Richtlijn 2006/87/EG Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (PbEG L 389). Deze richtlijn is geïmplementeerd in het op artikel 8 van de Binnenvaartwet gebaseerde, artikel 3.2 van de Binnenvaartregeling.

gedaan moet worden zal nader worden uitgewerkt in een nieuwe ministeriële regeling die op dit besluit zal worden gebaseerd.

Wat betreft de aankomst- en vertrekmeldingen betekent dit dat de meldingen die tot op heden over de verschillende scheepvaartreglementen verspreid waren¹, in één artikel (artikel 2) bij elkaar gebracht zijn. Deze manier van wetgeven past beter in het systeem van de monitorrichtlijn en van het hergebruik van gemelde informatie via een single window.

Wat betreft de melding scheepsafval is de meldplicht op dit moment geregeld in artikel 12a Wvvs. Om deze reden is er voor dit moment van af gezien deze melding in het onderhavige besluit op te nemen. De nadere regels bedoeld in artikel 12a Wvvs, zullen wel in de genoemde Regeling meldingsformaliteiten en gegevensverwerking worden opgenomen (ter vervanging van artikel 4a RCLZ).

De beveiligingsmelding is verplicht gesteld in artikel 6 van de verordening havenbeveiliging. Dit artikel behoeft niet in de Nederlandse regelgeving te worden vastgelegd. In artikel 3 van het onderhavige besluit is de basis gelegd om in een ministeriële regeling vast te leggen, dat deze melding elektronisch dient te geschieden overeenkomstig het format en de inhoud van het formulier dat als aanhangsel bij de richtlijn meldingsformaliteiten is gevoegd.

Ook de melding havenstaatcontrole wordt in het onderhavige besluit geregeld (artikel 4). Deze verplichting was tot op heden vastgelegd in artikel 5, tiende lid, van het Scheepvaartreglement territoriale zee.

De meldingen binnenvaart zijn vooralsnog niet in het onderhavige besluit opgenomen. De RIS-richtlijn laat het aan de lidstaten zelf over ten behoeve van de implementatie daarvan, aan de scheepvaart verplichtingen op te leggen. In het onderhavige besluit vastleggen dat de binnenvaart zich elektronisch dient te melden zou een nationale kop op de implementatiewetgeving betekenen. Dit is op dit moment ongewenst, mede omdat een dergelijke verplichting ook nog niet bestaat in de ons omringende landen. Om deze reden wordt de huidige situatie, namelijk de meldingen verspreid over de scheepvaartreglementen², voor dit moment gehandhaafd. Wel wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt de in de verschillende scheepvaartreglementen opgenomen bepalingen op elkaar af te stemmen.

4.3 Gegevensuitwisseling tussen bestuursorganen, overheidsdiensten en derden

a. Inleiding

De inrichting van een single window voor de zeevaart en de binnenvaart bevordert het vlotte verloop van het logistieke proces door de mogelijkheid aangeleverde gegevens door meer partijen bij de overheid en het (nautische) bedrijfsleven te laten gebruiken (bijvoorbeeld aankomst- en vertrektijden van schepen) en door de mogelijkheid tot uitwisseling van gegevens tussen overheidsdiensten en het nautische bedrijfsleven. Wachtijden bij wettelijk verplichte inspecties of bij de overslag van goederen bijvoorbeeld, kunnen, doordat een strakkere planning van activiteiten mogelijk is, zo tot een minimum worden beperkt.

¹ Het betreft de artikelen 10.07 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), artikel 43a van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (SrKvGnT) en artikel 51a van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (SrW), artikel 5 van het Scheepvaartreglement territoriale zee (SrTz).

² Het betreft de meldingen op grond van de artikelen 9.07 van het BPR, artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en artikel 51 van het SrW. Een vergelijkbare bepaling in het SrKvGnT ontbreekt tot op heden.

b. Grenzen aan uitwisseling van gegevens

De inrichting van deze single windows mag er echter niet toe leiden dat alle daarbij betrokken partijen ongeclausuleerd en ongecontroleerd toegang krijgen tot elkaars gegevens. Het betreft immers steeds niet-openbare overheidsinformatie, die een bepaalde overheidsdienst heeft ontvangen voor de uitoefening van de (wettelijke) taak. Ook de betrokken richtlijnen stellen grenzen aan de uitwisseling van gegevens. Artikel 8 van de richtlijn meldingsformaliteiten en artikel 9 van de RIS-richtlijn verplichten tot het waarborgen van de privacy en het vertrouwelijk omgaan met commerciële gegevens. Voor zover het de RIS-richtlijn betreft, waren hierover vanaf 1 oktober 2007 al enkele bepalingen opgenomen in het Bggs 2007.

c. Structurele gegevensuitwisseling scheepvaart in Nederland

Het onderhavige besluit heeft betrekking op de gegevens van de scheepvaart die worden ontvangen ten behoeve van (zie artikel 5):

- het managen van het scheepvaartverkeer (waaronder mede wordt verstaan de incidentenbeheersing) door bevoegde autoriteiten;
- de planning van het afvalbeheer door de exploitant van een havenontvangstvoorziening;
- de procedures aangaande havenbeveiliging;
- de inspecties havenstaatcontrole; en
- de afgifte van uniek Europees scheepsidentificatienummer.

Net als in andere wetgevingscomplexen waarin sprake is van een (elektronische) uitwisseling van gegevens tussen overheidsdiensten, wordt in artikel 6 van het onderhavige besluit uitgegaan van het gegeven dat de dienst die de betreffende melding of gegevens ontvangt, daarvoor verantwoordelijk is. Deze dienst dient afdoende technische en organisatorische maatregelen te nemen ten behoeve van de bescherming van de ontvangen gegevens. Dit betekent dat de ICT-systemen afdoende beveiligd dienen te zijn en dat alleen personen die de informatie nodig hebben voor de uitoefening van hun functie toegang hebben tot de gegevens. Een dergelijke algemene zorgplicht, bestond tot op heden alleen voor zover het RIS-gegevens betrof.

Voor zover dat van toepassing is, dient de ontvanger van de gegevens speciale aandacht te besteden aan de waarborging van commerciële gegevens en aan de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De bescherming van commerciële gegevens wordt gewaarborgd via de geheimhoudingsverplichtingen uit artikel 2:5 Algemene wet bestuursrecht. De bescherming van de persoonlijke levenssfeer is met name relevant voor de bescherming van eenmansbedrijven in de binnenvaart. Gegevens omtrent aankomst- en vertrektijden en die via AIS real-time worden verkregen kunnen een inbreuk maken op de persoonlijke levenssfeer van de eigenaren van deze schepen, als zij niet afdoende beschermd zijn.

Ook dient speciale aandacht besteed te worden aan de termijn dat de ontvangen gegevens worden bewaard. In verband met de gegevens die naar SafeSeaNet worden gezonden, zijn daarover in EU-verband afspraken gemaakt. In de gevallen dat daarover (nog) geen afspraken bestaan, zal de betreffende ontvanger zelf moeten bepalen wat een redelijke bewaartermijn is voor de door hem ontvangen gegevens.

Om recht te doen aan de doelstellingen van de richtlijn meldingsformaliteiten en de RIS-richtlijn wordt geregeld dat degenen die als bevoegde autoriteit zijn aangewezen de bij hen bekende gegevens van dat schip

beschikbaar moeten stellen aan andere autoriteiten (artikel 7). Deze informatie hebben al deze autoriteiten, die dezelfde taak uitvoeren, nodig voor het managen van het scheepvaartverkeer op de Nederlandse scheepvaartwegen.

Artikel 8 regelt de uitwisseling van gegevens met andere diensten en derden. Hierbij moet gedacht worden aan de uitwisseling van gegevens tussen de diensten waarop het onderhavige besluit betrekking heeft maar ook aan de uitwisseling van gegevens van deze diensten met bijvoorbeeld de douane-, de Koninklijke marechaussee of het Centraal bureau voor de statistiek, voor zover deze diensten de gegevens nodig hebben voor het uitvoeren van hun wettelijke taak.

Voor de uitwisseling met commerciële partijen kan gedacht worden aan de doorgifte van de aankomsttijd van een zeeschip aan de Nederlandse loodsencorporatie, slepers, of aan een reder wiens binnenvaartschepen dat zeeschip moeten laden of lossen.

De automatische structurele uitwisseling van gegevens kan echter niet ongelimiteerd en ongeclausuleerd gebeuren met name niet nu het hier om concurrentie- en privacygevoelige informatie kan gaan. Elk ander bestuursorgaan, overheidsdienst of een derde heeft alleen recht op de gegevens die nodig zijn voor het uitvoeren van de hem betreffende taak. Om deze reden kan de uitwisseling van informatie alleen indien daaraan geen verdragsrechtelijke, wettelijke of andere zwaarwegende beletselen in de weg staan. Aan verdragsrechtelijke beletselen valt te denken aan EU-verordeningen op het gebied van privacybescherming. Wettelijke beletselen zijn bijvoorbeeld de Wet bescherming persoonsgegevens, de Wet politiegegevens of de Wet openbaarheid van bestuur. De WOB is immers ook van toepassing op de gegevens die de overheid heeft ontvangen ter nakoming van een wettelijke verplichting. Een andere wettelijke belemmering is de beperking in de uitwisseling van AIS gegevens die is opgenomen in artikel 21, derde lid, van dit besluit. Van zwaarwegende beletselen kan sprake zijn indien er met de sector in een convenant specifieke afspraken zijn gemaakt over de wijze waarop met ontvangen gegevens om zal worden gegaan.

Omdat het ondoenlijk is in de wetgeving gedetailleerd aan te geven welke gegevens voor een dergelijke automatische en structurele uitwisseling in aanmerking zouden kunnen komen, stelt artikel 8, derde lid, van het besluit dat er in dergelijke gevallen schriftelijke afspraken moeten worden gemaakt tussen de betrokken partijen. Deze afspraken kunnen bijvoorbeeld in een convenant, bestuursovereenkomst, informatiedelingsprotocol of in een overeenkomst worden vastgelegd. Duidelijk moet zijn welke gegevens aan welke andere partij worden geleverd en voor welk doel. Ook zullen partijen moeten vastleggen op welke wijze zij de verstrekker van de gegevens van deze gegevensdeling in kennis stelt¹. Daarnaast zullen met de ontvangende partij of partijen afspraken moeten worden gemaakt over de termijn waarop de gegevens bewaard mogen worden. Indien commerciële of privacygevoelige gegevens worden verstrekt zullen er waarborgen moeten worden afgesproken om deze gegevens te beschermen. Dit is met name relevant indien er gegevens worden verstrekt aan partijen waarop artikel 2:5 van de Awb niet van toepassing is. Te denken valt aan afspraken over functiescheidingen bij de ontvangende organisatie of autorisatie tot kennisneming van de gegevens door een beperkt aantal personen. Ook over het (verder) hergebruik van ontvangen gegevens zullen afspraken moeten worden gemaakt.

¹ In de praktijk worden betrokkene hierover vaak geïnformeerd via een aansluitprotocol (voorafgaande aan de eerste melding). Een andere mogelijkheid is dat bij de opgave van informatie wordt aangegeven voor welke doeleinden of bij welke diensten deze informatie nog meer wordt gebruikt.

Naast de boven besproken automatische en structurele uitwisseling van gegevens, blijft het, in de gevallen dat voor een structurele uitwisseling geen noodzaak bestaat of dat dit nog niet is gerealiseerd, nodig, dat ook op incidentele basis tot uitwisseling van verkregen informatie kan worden overgegaan. Ook hiervoor wordt in het onderhavige besluit een voorziening getroffen (artikel 9).

5. Nationaal bevoegde autoriteit voor monitorings- en RIS-richtlijn

Om de internationale uitwisseling van gegevens op te zetten en te onderhouden en dit nationaal te coördineren, verplicht de EU¹ dat elke lidstaat daartoe een nationaal bevoegde autoriteit voor SafeSeaNet en voor RIS aan wijst. Bij besluit van 14 maart 2011 (Stcrt. 4895) is DG-Rijkswaterstaat door de Minister van Infrastructuur en Milieu als nationaal bevoegde autoriteit (NCA-SafeSeaNet) en als RIS-autoriteit aangewezen.

Door deze aanwijzing is DG-Rijkswaterstaat, als NCA-SafeSeaNet als bedoeld in de monitorrichtlijn verantwoordelijk voor alle feitelijke verplichtingen die voortvloeien uit en verbonden zijn aan de doormelding van gegevens aan SafeSeaNet via het SPOC. Tevens is de DG-Rijkswaterstaat, als RIS-autoriteit als bedoeld in de RIS-richtlijn, verantwoordelijk voor de internationale uitwisseling van gegevens als bedoeld in die richtlijn. Voor zover dit taken zijn die vallen onder de reikwijdte van de Scheepvaartverkeerswet (immers van oudsher een taak van Rijkswaterstaat), is dit een logische keuze. Echter, de scheepsafvalmelding wordt ontvangen door beheerders van daartoe aangewezen havens, de beveiligingsmelding door de Minister van Infrastructuur en milieu en de melding havenstaatcontrole door ILT. Ook de gegevens met betrekking tot het uniek Europees scheepsidentificatienummer worden beheerd door ILT. Deze situatie maakt dat aanwijzing van DG-Rijkswaterstaat een betere juridische borging vereist dan dat thans het geval is. Het onderhavige besluit voorziet daarin in artikel 10. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat de hierboven aangehaalde aanwijzing, zal worden opgenomen in de op het onderhavige besluit gebaseerde ministeriële regeling.

6. Besluit gegevens scheepvaart 2007

Met de inwerkingtreding van het onderhavige besluit komt het Bggs 2007 te vervallen. Dit besluit diende ter implementatie van enkele artikelen van de monitorrichtlijn, van de RIS-richtlijn en ter implementatie van «long range identification and tracking» (LRIT) van zeeschepen.

De bepalingen ter implementatie van LRIT (de artikelen 12a tot en met 12c van het Bggs 2007 die sinds 2009² aan dat besluit waren toegevoegd) zijn in het onderhavige besluit vrijwel ongewijzigd overgenomen in de artikelen 22 tot en met 24. In het artikelsgewijze deel van deze toelichting zal er meer uitgebreid worden ingegaan.

De artikelen ter eerdere implementatie van de monitorrichtlijn (artikelen 2 tot en met 6a Bggs 2007) en de RIS-richtlijn (artikelen 7 tot en met 12 Bggs 2007) zijn in het onderhavige besluit overgenomen en aangepast voor zover dat noodzakelijk is in verband de implementatie van de richtlijn meldingsformaliteiten. Er zijn ook enkele bepalingen aan toegevoegd die de uitwisseling van gegevens beter mogelijk moet maken. Artikel 9 van het Bggs 2007 is opnieuw geredigeerd ten behoeve van de implementatie van artikel 8 van de richtlijn meldingsformaliteiten (artikel 6, eerste lid). De artikelen 10 en 11 van het Bggs 2007 zijn als zodanig komen te vervallen.

¹ Verplichting op grond van punt 2.1.1 van bijlage III van de monitorrichtlijn tot het aanwijzen van een nationaal bevoegde autoriteit voor SafeSeaNet (NCA-SafeSeaNet) en verplichting op grond van artikel 8 RIS-richtlijn tot het aanwijzen van een bevoegde instantie voor de RIS-toepassing en de internationale uitwisseling van gegevens.

² Besluit van 12 maart 2009, houdende wijziging van het Besluit gegevens 2007, in verband met de implementatie van long range identification and tracking voor de zeevaart en het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart in verband met de implementatie van richtlijn 2008/106/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (Stb. 146).

Zij waren ter implementatie van artikel 9 van de RIS-richtlijn opgenomen. Dit artikel verplicht de lidstaten de individuele vrijheden en grondrechten zoals vastgelegd in richtlijn 2002/58/EU te respecteren¹. Deze richtlijn is geïmplementeerd in hoofdstuk 11 van de Telecommunicatiewet. De artikelen 10 en 11 van het Bggs 2007 waren te kwalificeren als een RIS-vertaling van de artikelen 11.3 en 11.5a van de Telecommunicatiewet. Hoofdstuk 11 van de Telecommunicatie blijkt in de praktijk vaak te worden gewijzigd. Om te voorkomen dat de voor RIS relevante artikelen uit de pas gaan lopen met de relevante bepalingen uit de Telecommunicatiewet is er in het onderhavige besluit voor gekozen zoveel mogelijk een dynamische verwijzing naar de relevante artikelen uit de Telecommunicatiewet te maken. Daarbij is ook van de gelegenheid gebruik gemaakt de betreffende artikelen, meer dan tot nu toe het geval was, toe te spitsen op de beoogde doelstelling van de RIS-richtlijn. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 21, tweede en derde lid, van het onderhavige besluit.

In bijlage 2 bij deze toelichting is een transponeringstabel opgenomen waaruit blijkt of en hoe de afzonderlijke bepalingen van de RIS-richtlijn zijn geïmplementeerd.

7. Uitvoering- en handhavingsaspecten

Dit besluit heeft voor zover dit betrekking heeft op de implementatie van de monitorrichtlijn, RIS-richtlijn en LRIT, geen inhoudelijke wijzigingen aangebracht ten opzichte van het Bggs 2007. Dit besluit leidt derhalve niet tot wijziging in de bestaande uitvoerings- en handhavingspraktijk.

Voor zover dit besluit betrekking heeft op de implementatie van de richtlijn meldingsformaliteiten wordt opgemerkt dat het in casu om bestaande meldverplichtingen gaat die ook al worden gehandhaafd. Elektronische melding en de uitwisseling van gegevens via het maritiem single window zal de uitvoering- en handhaving door de daarbij betrokken diensten vergemakkelijken.

8. Administratieve lasten voor burger en bedrijfsleven

Zoals gezegd zijn in dit besluit voor zover dit betrekking heeft op de implementatie van de monitorrichtlijn, RIS-richtlijn en LRIT, geen inhoudelijke wijzigingen aangebracht ten opzichte van het Bggs 2007.

De richtlijn meldingsformaliteiten bevat de verplichtingen voor de overheid om al het nodige te doen om de administratieve lasten verbonden aan diverse meldingsformaliteiten voor de zeescheepvaart te verminderen. Daartoe zal de overheid voor de zeescheepvaart een maritiem single window beschikbaar stellen waar de verplichte informatie eenmalig aangeleverd kan worden.

Het impact assessment van de verschillende opties om de administratieve procedures voor short sea shipping te vereenvoudigen, te verminderen of te verwijderen dat door de Europese Commissie destijds bij het voorstel voor de richtlijn meldingsformaliteiten gevoegd was, heeft positief geoordeeld over kostenbesparing en voordelen voor de bedrijfsvoering terwijl de beschikbaarheid van essentiële informatie voor de overheid wordt gehandhaafd.

De verplichting om elektronisch te melden bij een maritiem single window treedt voor de lidstaten pas op 1 juni 2015 in werking en hoewel de interdepartementale voorbereidingen daartoe nog in volle gang zijn,

¹ Richtlijn 2002/58/EG van het Europese Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie) (PbEG 2002, L 201).

zijn op dit moment al de volgende (kwantitatieve) voordelen voor de administratieve lasten voor het nautische bedrijfsleven te verwachten.

Ten eerste tijdswinst voor de agent of reder omdat zij de algemene informatie van de schepen niet meer dubbel in verschillende systemen hoeven in te voeren. Het betreft informatie over het schip en het havenbezoek die voor verschillende soorten meldingen hetzelfde zijn (bijv. naam, call sign en IMO nummer van het schip, vlaggenstaat, verwachte aankomst- en vertrektijd, havens van lading, havens van lossing, voorgaande haven).

Ten tweede zullen agenten of reders in de toekomst wanneer regelgeving met betrekking tot meldingen wordt aangepast, slechts aanpassingen voor de invoer in één systeem hoeven aanbrengen. Deze eventuele wijzigingen in systemen zijn in dat geval echter het gevolg van aanpassingen in regelgeving. Hoewel dit een regelmatig terugkerend verschijnsel is, is geen sprake van een structurele handeling voor bedrijven. De tijdswinst bij wijzigingen kan hierdoor niet worden toegerekend aan deze richtlijn.

Berekening

CBS geeft aan dat in 2007, het jaar van de nulmeting administratieve lasten voor bedrijven, circa 43.500 zeeschepen aankwamen in Nederlandse zeehavens. Als gevolg van regelgeving die onder het ministerie van Infrastructuur en Mieu valt, worden vier meldingen per schip gedaan. Veel basisgegevens voor de vier meldingen komen overeen. Het eenmalig aanleveren van deze gegevens leidt tot een tijdsbesparing. Deze besparing wordt door SIRA Consulting geraamd op in totaal circa 15 minuten per binnenkomend schip. Uitgaande van een uurtarief van € 45 (op basis van de handleiding voor het meten van administratieve lasten «Meten is Weten II», niveau hoogopgeleide kenniswerker) wordt de totale winst geraamd op € 45 per uur * ¼ uur * * 43.500 schepen = € 489.000 per jaar.

Bovengenoemde gevolgen van het single window hebben betrekking op de aanlevering op één centrale plek door reder of agent van verplichte informatie aan de overheid (het single window). Een ander aspect van het single window is dat de informatie na ontvangst gebruikt wordt door de overheid voor toezichtsdoeleinden. In deze fase worden eveneens besparingen van administratieve lasten gerealiseerd doordat de informatie-uitwisseling achter het loket tussen overheid en bedrijfsleven vereenvoudigd wordt en een efficiënter toezicht gerealiseerd kan worden (one-shop-shop). Hoewel deze besparingen niet rechtstreeks voortvloeien uit het besluit is het single window is wel instrumenteel voor deze besparingen.

Ter illustratie kan nog worden toegevoegd dat binnen het programma Slim geregeld goed verbonden (in opdracht van het ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie) de samenwerking tussen publieke en private ketenpartners binnen de casus Veterinaire Goederen geresulteerd heeft in de workflow management applicatie Supd@x. Deze applicatie ondersteunt het creëren van meer transparantie over de gehele keten, door het koppelen van bestaand berichtenverkeer tussen de verschillende ketenpartners en het toegankelijk maken van deze berichten. Uit de praktijktest met Supd@x, die door die ketenpartners is uitgevoerd, blijkt dat een jaarlijkse besparing van 6 tot 8 miljoen euro voor deze goederenstroom haalbaar is. Naar verwachting zullen zich vergelijkbare voordelen gaan voordoen bij de introductie van het maritiem single window.

Tenslotte wordt nog opgemerkt dat de richtlijn meldingsformaliteiten ook beoogt in Europees verband de administratieve procedures betreffende het maritiem transport te harmoniseren. Dit levert voor Nederlandse schepen die Europese havens bezoeken eveneens een vermindering van administratieve lasten op doordat overal dezelfde administratieve procedures gevolgd kunnen worden.

9. Advies en consultatie

Een ontwerp van dit besluit is ter digitale advisering voorgelegd aan leden van het Overleg infrastructuur en milieu. Van de Nederlandse Loodsencorporatie, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ), Nederlandse vissersbond, Zeeland Seaports, Watersportbond, Havenbedrijf Rotterdam en de Haven Amsterdam is een reactie ontvangen.

Uit de reacties blijkt dat er inhoudelijk geen grote bezwaren zijn tegen het voorgestelde besluit. Wel blijkt er onduidelijkheid te zijn over de reikwijdte van het besluit. De vraag is of zeilschepen, kleine vissersvaartuigen en pleziervaart ook onder de voorgestelde regelgeving valt. In dat geval wordt gepleit voor een uitzonderingspositie aangezien het besluit een aanzienlijke verzwaring voor deze sectoren zou inhouden. In reactie hierop wordt opgemerkt dat de klachten van de BBZ ten aanzien van het elektronisch melden bij de Minister van Infrastructuur en Milieu bekend zijn en dat hiervoor internationaal de aandacht wordt gevraagd. Opgemerkt wordt, ook in reactie op de opmerkingen ten aanzien van de andere genoemde schepen, dat het onderhavige besluit geen wijziging brengt in de groep van schepen die nu ook al meldplichtig zijn. Er worden door het onderhavige besluit en de daarop gebaseerde ministeriele regeling, geen nieuwe meldverplichtingen in het leven geroepen. Voor bestaande meldverplichtingen wordt geregeld dat deze zo veel mogelijk elektronisch zullen moeten worden verricht. Voor zover dat mogelijk is binnen de verplichtingen op grond van de richtlijn meldingsformaliteiten en andere EU-wetgeving, zal met de positie van de varende zeilschepen rekening worden gehouden. Omdat in de al eerder genoemde ministeriële regeling op grond van de artikelen 2 tot en met 4 zal worden vastgelegd welke schepen meldplichtig zijn, wordt in de toelichting bij die regeling meer uitgebreid ingegaan op de meldplichten die van toepassing zijn op alle hierboven genoemde typen schepen.

De opmerkingen van Zeeland Seaports en de haven van Amsterdam aangaande het al dan niet gebruik maken van bestaande portcommunity systemen, zal bij de verdere inrichting van het maritiem single window worden meegenomen. In het onderhavige besluit zijn daarover geen bepalingen opgenomen.

De door de hierboven genoemde leden gemaakte overige opmerkingen zijn verwerkt.

Daarnaast is, op grond van artikel 51, tweede lid, van de Wet bescherming persoonsgegevens (WBP), het College bescherming persoonsgegevens (Cbp) om advies gevraagd. Het Conceptbesluit, in het bijzonder artikel 21 gaf het Cbp aanleiding tot het maken van enkele opmerkingen. In verband hiermee zijn paragraaf 3.2 van het algemeen deel van deze toelichting en de toelichting van artikel 21 aangepast.

Artikelsgewijs deel

Artikel 1 Definities

Dit artikel vervangt het huidige artikel 1 van het Bggs 2007. De definities zijn echter over twee leden verspreid om te voorkomen dat de al bestaande definities meldplichtig zeeschip en meldplichtige gegevens, die alleen betrekking hebben op de artikelen uit hoofdstuk 6 (LRIT), tot verwarring zullen leiden, met de (nieuw ingevoegde) meldingen in hoofdstuk 2.

In het eerste lid worden de definitie van de richtlijn meldingsformaliteiten en de verordening scheeps- en havenbeveiliging toegevoegd. Omdat het onderhavige besluit ook ziet op de uitwisseling van AIS-gegevens, wordt ook een definitie van AIS in het besluit opgenomen. Daarnaast zijn, ter vergroting van de leesbaarheid van dit besluit definities toegevoegd van havenbeheerder, Kustwachtcentrum, NCA-SafeSeaNet, RIS-autoriteit en uniek Europees scheepsidentificatienummer. De in artikel 1 van het Bggs 2007 opgenomen definities van locatiegegevens, toestemming van een RIS-gebruiker en verkeersgegevens, zijn komen te vervallen als gevolg van de nieuwe redactie van de artikelen 10 en 11 van het Bggs 2007 in artikel 21, tweede en derde lid van het onderhavige besluit. De definities van RIS-centrum, RIS-gebruikers, en RIS-toepassing zijn verwerkt in artikel 21, eerste lid, van het onderhavige besluit.

Artikel 2, 3 en 4 Diverse meldingsformaliteiten

Zie paragraaf 2.2, 2.4 en 3.1 van het algemeen deel van deze toelichting. In de op deze artikelen gebaseerde ministeriële regeling worden de meldingen die tot op heden zijn opgenomen in de Regeling communicatie en loodsaanvragen (RCLZ) opgenomen. De RCLZ vervalt. Voor zover het de aankomst- en vertrekmeldingen betreft gaat het over de gegevens die aan een bevoegde autoriteit van de gemeente waarin de betreffende haven is gelegen moeten worden gemeld. Het betreft de gegevens die tot dit moment worden bedoeld in de artikelen 1 en 4 en de bijlagen 1, 2 en 3 van de RCLZ zoals bijvoorbeeld gegevens ter identificatie van het schip, het aan boord hebben van gevaarlijke stoffen en het aantal opvarenden. Bij de beveiligingsmelding, gaat het om de gegevens die moeten worden gemeld aan een bevoegde autoriteit van de gemeente waarin de betreffende haven gelegen is. De gegevens worden genoemd in het aanhangsel van de richtlijn meldingsformaliteiten. Het betreft bijvoorbeeld gegevens ter identificatie van het schip, de aanwezigheid van een scheepsbeveiligingscertificaat en een opgave van voorafgaande aanloophavens. Bij de melding ten behoeve van de richtlijn havenstaatcontrole om de gegevens die aan de Inspecteur-Generaal ILT moeten worden verstrekt op grond van artikel 4b RCLZ. Dit betreft, naast de gegevens ter identificatie van het schip, gegevens die nodig zijn om de voorziene inspectie van het schip te plannen. Voor zover het de melding scheepsafval en ladingresiduen betreft (bedoeld in artikel 12a, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen – zie ook paragraaf 2.3 van het algemeen deel van deze toelichting), worden in die nieuwe regeling de gegevens, bedoeld in artikel 4a RCLZ opgenomen die aan de havenbeheerder van de betreffende haven moeten worden verstrekt. Het betreft, naast de gegevens ter identificatie van het schip, gegevens omtrent het aan boord aanwezige afval (zoals olie, vuilnis en ladinggebonden afval) dat moet worden afgegeven. In alle gevallen wordt geregeld dat deze meldingen met ingang van 1 juni 2015, zo veel mogelijk elektronisch zullen moeten worden verricht op een daarvoor aangegeven wijze namelijk door gebruik te maken van het maritiem single window.

Artikel 5 Toepassingsgebied

Dit artikel legt vast op welke gegevens hoofdstuk 3 van het onderhavige besluit betrekking heeft. Het betreft gegevens die de diverse bevoegde autoriteiten ontvangen, zowel elektronisch als niet-elektronisch ten behoeve van het managen van het scheepvaartverkeer. Deze gegevens zijn ook beschikbaar in het geval van incidenten. Het zijn de gegevens die worden verkregen uit de aankomst- en vertrekmeldingen van zeeschepen bedoeld in artikel 2 van het onderhavige besluit, maar ook om vergelijkbare meldingen van de binnenvaart op grond van de genoemde scheepvaartreglementen. Daarnaast gaat het ook om de gegevens die worden ontvangen via AIS en ook die na marifoongesprekken met de scheepvaart in elektronische systemen worden ingevoerd. Verder gaat het om gegevens die van de zeescheepvaart worden ontvangen door overheidsdiensten ten behoeve van de doeltreffende planning van het afvalbeheer, ter verbetering van de beveiliging van de internationale handel en de havenstaatcontrole en ten behoeve van het toekennen van een uniek Europees scheepsidentificatienummer. De verplichting voor de binnenvaart tot het hebben van een uniek Europees scheepsidentificatienummer is vastgelegd in het op artikel 8 van de Binnenvaartwet gebaseerde, artikel 3.2 van de Binnenvaartregeling.

Artikel 6, 7 en 8 Zorg- en bewaarplicht en structurele uitwisseling van gegevens

Zie artikel 4.3 van het algemeen deel van deze toelichting.

Ter toelichting op artikel 6, tweede lid, wordt met betrekking tot het bewaren van gegevens nog het volgende opgemerkt. Door de steeds verder voortschrijdende technische mogelijkheden, kunnen gegevens steeds eenvoudiger en langer bewaard blijven. Dit is echter niet in alle gevallen nodig. Dit artikel verplicht de ontvangers van gegevens hiervoor een beleid te ontwikkelen. Gegevens kunnen bewaard blijven zolang ze redelijkerwijs noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de eigen wettelijke taak van de betreffende dienst of voor zover ze noodzakelijk zijn voor de wettelijke taak van de dienst met wie op grond van artikel 8 gegevens moeten worden uitgewisseld. Voor zover het gegevens betreft die betrokken zijn bij de doorgifte naar SafeSeaNet zijn hierover door een stuurgroep op hoog niveau die door de Europese Commissie op grond van punt 2.2 van bijlage III van de monitorrichtlijn is aangewezen, afspraken gemaakt. Op grond van punt 2.3 van die bijlage ontwikkelt de Europese Commissie, in overleg met de lidstaten een zogenaamd «Interface and functionalities control document» waarin ook regels met betrekking tot de archivering van informatie op nationaal en centraal (internationaal) niveau worden vastgesteld. Deze dienen te worden opgevolgd. Aan separate nationale regels zoals tot op heden vastgelegd in artikel 5, tweede lid Bggs 2007, is daarom geen behoefte meer.

Het vijfde lid van artikel 8, biedt zo nodig op termijn de mogelijkheid uitwisseling van gegevens via bijvoorbeeld het maritiem single window verplicht te stellen.

Artikel 9 Gegevensverstrekking op verzoek

Dit artikel komt overeen met artikel 12 van het Bggs 2007. Sinds de inwerkingtreding van het Bggs 2007 is er met betrekking tot het door de bevoegde autoriteit op individueel verzoek leveren van gegevens een juridisch verschil ontstaan tussen de binnenvaart en de zeescheepvaart. In artikel 12 van het Bggs 2007 waren de randvoorwaarden daarvoor, voor zover het betref gegevens die betrekking hebben op RIS-diensten (meldingen binnenvaart en AIS-gegevens) geregeld. In andere gevallen

(met name zeescheepvaart) werden dergelijke verzoeken afgedaan aan de hand van het, vrijwel gelijk luidende, Privacy reglement verkeersregistratiesystemen Rijkswaterstaat. Voor de overige gegevens waarop het onderhavige besluit betrekking heeft, was geen voorziening getroffen. Om deze reden is het voormalige artikel 12 van het Bggs 2007, zodanig aangepast dat het van toepassing is op alle gegevens waarop het onderhavige besluit betrekking heeft.

Artikel 10 Aanwijzing NCA-SafeSeaNet en RIS-autoriteit

Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar punt 5 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 11 Uitbreiding taken bevoegde autoriteit

Ten behoeve van de implementatie van het maritiem single window en wat betreft de doorzending van gegevens naar SafeSeaNet is het niet altijd even efficiënt dat alle daarbij betrokken diensten (waaronder de in het onderhavige besluit in artikel 5 genoemde diensten, die soms slechts enkele schepen per jaar ontvangen) grote ICT-investeringen doen. Om deze reden biedt dit artikel de mogelijkheid, zonder daarmee afbreuk te doen aan de bestaande wettelijke taken van de betreffende diensten, dat bepaalde bevoegde autoriteiten die zijn aangewezen als plaatselijke bevoegde autoriteit, taken namens andere diensten met een wettelijke taak, verrichten. Door de divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam N.V., worden op dit moment reeds enkele taken uitgevoerd namens havens in de regio (Vlaardingen, Maassluis). Afhankelijk van de verdere ontwikkeling van het maritiem single window zullen met betrekking tot deze uitbreiding van taken in een ministeriële regeling nadere bepalingen worden opgenomen of zal het aan de betrokken partijen worden overgelaten hierover zelf afspraken te maken.

Artikel 12 en 13 Structurele doorgifte van gemelde gegevens aan SafeSeaNet en internationale doorgifte van gemelde gegevens op verzoek

Dit artikel komt overeen met artikel 2, eerste lid, van het Bggs 2007. De meldingen die in verband met de implementatie van de richtlijn meldingsformaliteiten aan het SafeSeaNet moeten worden doorgezonden zijn eraan toegevoegd (zie paragraaf 2.3 en 2.4). Dit houdt in dat wanneer er een melding omtrent een zeeschip binnenkomt, de bedoelde gegevens, 24 uur per dag, onmiddellijk elektronisch worden doorgegeven aan het centrale SafeSeaNet systeem de European Maritime Safety Agency (EMSA). Op grond van artikel 13 verstrekt een plaatselijk bevoegde autoriteit die de betreffende gegevens bezit, deze aan een bevoegde buitenlandse instantie die daarom verzoekt. Omgekeerd kunnen plaatselijk bevoegde autoriteiten zo ook gegevens opvragen bij buitenlandse instanties.

In de op deze artikelen gebaseerde ministeriële regeling worden de tot op heden geldende artikelen 1, 3, eerste lid en 4 van de Regeling verstrekken gegevens scheepvaart opgenomen. De genoemde regeling vervalt.

Artikel 14 Structurele internationale doorgifte van ontvangen RIS-gegevens

Dit artikel voorziet in de implementatie van artikel 4, derde lid, onderdeel c, van de RIS-richtlijn. Dit richtlijnartikel (en mitsdien ook artikel 8 van het Bggs 2007 waarin dit tot op heden was geïmplementeerd)

gaat ervan uit dat de betreffende gegevens als het ware met het schip mee zouden reizen en dat er een doorzending van gegevens zou plaatsvinden van de ene bevoegde autoriteit naar de andere op de route van het schip. Een dergelijk systeem past niet in de (ook in andere landen in ontwikkeling zijnde) single window systematiek. Door een samenwerking tussen de Europese Commissie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de door de diverse lidstaten aangewezen autoriteiten als bedoeld in artikel 10 van het onderhavige besluit, wordt nog gezien hoe het beste tot een internationale uitwisseling van gegevens kan worden gekomen tussen met name landen langs de Rijn en de Donau. Om deze reden is de tekst van dit artikel aangepast (eerste lid).

In artikel 4, derde lid, onderdeel c, van de RIS-richtlijn is niet nadere gespecificeerd welke gegevens moeten worden doorgezonden. Inmiddels is duidelijk geworden dat het met name betreft de aankomstmeldingen voor de binnenvaart die in de scheepvaartreglementen, die worden genoemd in artikel 5, onderdeel a, zijn vastgelegd. Het betreft gegevens zoals het soort schip, positie, lengte en lading van het schip. Daarnaast betreft de gegevens die van een aan boord aanwezig AIS worden verkregen en gegevens die verband houden met het toekennen van een uniek Europees scheepsidentificatienummer. Artikel 14, tweede lid, voorziet in een aanvullende implementatie van artikel 4, derde lid, onderdeel c van de RIS-richtlijn. Omdat bijvoorbeeld Zwitserland geen deel uitmaakt van de Europese Unie, maar Zwitserland via de Rijn wel door veel binnenvaartschepen wordt aangedaan, is het ter verbetering van de doeltreffendheid van het vervoer over de binnenwateren, ook wenselijk dat gegevens aan niet-EU-landen kunnen worden doorgegeven. Om deze reden voorziet het derde lid van artikel 14, in een mogelijkheid met derde landen tot een uitwisseling van de bedoelde gegevens te komen. Voorwaarde is wel dat oor de uitwisseling naar landen die geen deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte (EER) ten minste een gelijkwaardige bescherming van gegevens is gewaarborgd en dat dit in bestuursrechtelijke overeenkomsten tussen de betrokken bevoegde partijen wordt vastgelegd. Wat betreft de gelijkwaardige bescherming van gegevens moet gedacht worden aan een ten minste met artikel 6 van dit besluit overeenkomende bescherming van de te verstrekken gegevens. Voor EER-landen geldt wat betreft de privacybescherming hetzelfde beschermingsniveau als voor de lidstaten van de EU (Besluit van het Gemengd Comité van de EER van 25 juni 1999, nr. 83/1999, PbEG 2000 L 296, blz. 41–43).

Artikel 15 Structurele internationale doorgifte van ontvangen AIS-gegevens

Ten behoeve van het managen van het scheepvaartverkeer worden door bevoegde autoriteiten, waaronder het Kustwachtcentrum, gegevens ontvangen van een aan boord van een schip aanwezige AIS. Alhoewel de monitorrichtlijn de internationale uitwisseling van deze gegevens niet verplicht stelt, blijkt dit wel te worden beoogd. Dit artikel voorziet daarom alsnog in deze verplichting. De gegevens die via AIS worden verkregen, worden door het Kustwachtcentrum via de Noorzeeserver realtime ter beschikking gesteld aan autoriteiten van de aan de Noordzee grenzende landen en aan het centrale SafeSeaNet systeem bij EMSA. Indien hierbij derde, niet-EU-of niet-EER-landen zijn betrokken vereist dit artikel dat ten minste een gelijkwaardige bescherming van gegevens is gewaarborgd en dat dit in bestuursrechtelijke overeenkomsten tussen de betrokken bevoegde partijen wordt vastgelegd (zie ook toelichting bij artikel 14).

Artikel 16 Informatie verstrekking aan andere kuststations

Artikel 17 Informatie verstrekking aan de scheepvaart bij incidenten

Deze artikelen komen overeen met artikel 3 en 4 van het Bggs 2007 en hebben betrekking op de taak van het Kustwachtcentrum in het kader van de monitorrichtlijn. Het Kustwachtcentrum maakt op grond van het Besluit instelling Kustwacht, deel uit van de Kustwacht Nederland. In artikel 16 betreft het de doorgifte aan andere kuststations van de informatie bedoeld in artikel 16 en 17 van de monitorrichtlijn waar het Kustwachtcentrum kennis van kan hebben. Het heeft betrekking op informatie over schepen die een potentieel gevaar vormen voor de scheepvaart, voor de veiligheid ter zee, voor de veiligheid van personen of het milieu (artikel 16 monitorrichtlijn) en over incidenten en ongevallen (artikel 17 monitorrichtlijn).

In de op artikel 16 gebaseerde ministeriële regeling worden de artikelen 1, 3, tweede lid en 4 van de Regeling verstreken gegevens scheepvaart opgenomen. De genoemde regeling vervalt.

Artikel 17 verplicht het Kustwachtcentrum de hierboven bedoelde informatie over incidenten, ongevallen of schepen die een bedreiging vormen voor bijvoorbeeld de veiligheid op zee en informatie in verband met ijsgang, via een radiobERICHT ook door te geven aan de scheepvaart.

Artikel 18 Incidentmelding door zeeschepen

Op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen dient de kapitein van een schip dat betrokken is bij een incident of ongeval van dat schip, waardoor een dreiging ontstaat voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen of voor het mariene milieu, de exploitant van dat schip daarvan op de hoogte te stellen. Deze dient na op de hoogte te zijn gesteld, op grond van het onderhavige artikel onmiddellijk contact op te nemen met het Kustwachtcentrum en zich zover nodig te dezer beschikking te houden. Zo kunnen door het Kustwachtcentrum snel beslissingen worden genomen over noodzakelijke maatregelen.

Artikel 19 Uitzondering op verplichtingen richtlijn monitoring- en informatiesystemen

Dit artikel komt overeen met artikel 6 van het Bggs 2007 en ziet op een beperking van het toepassingsbereik van de monitorrichtlijn zoals voorzien in artikel 2, tweede lid, van die richtlijn.

Artikel 20 Vertrouwelijkheid

Dit artikel komt overeen met artikel 6a van het Bggs 2007. Het strekt tot implementatie van de laatste volzin van artikel 20 bis van de monitorrichtlijn. Hierin is bepaald dat indien een lidstaat daarom verzoekt, voor degenen die overeenkomstig de eerste en tweede alinea van die bepaling informatie ontvangen, een plicht tot vertrouwelijkheid geldt. Bij de implementatie is gekozen voor een dynamische verwijzing, zodat toekomstige wijzigingen in de richtlijn niet direct hoeven te leiden tot een wijziging van het onderhavige besluit.

Artikel 21 Scheepvaartwegen met RIS-toepassing

Eerste lid:

Dit artikellid komt grotendeels overeen met artikel 7 van het Bggs 2007. Het voorziet in de implementatie van artikel 2 van de RIS-richtlijn, waarin de lidstaten verplicht worden RIS aan te bieden op vaarwegen klasse IV en hoger. Deze vaarwegen werden tot op heden genoemd in de bijlage bij het Bggs 2007. Omdat de klasse-indeling van de Nederlandse vaarwegen geen statisch gegeven is en er op steeds meer vaarwegen RIS wordt aangeboden, is het omslachtig deze lijst via een wijziging van het onderhavige besluit steeds actueel te houden. Om deze reden wordt in dit artikel direct verwezen naar de klasse-indeling van vaarwegen die wordt vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT). De classificering van de Europese binnenwateren volgt uit Resolutie nr. 30 van 12 november 1992 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE). De binnenhavens worden genoemd in Beschikking nr. 1346/2001/EG van het Europees Parlement en de Raad van Europese Unie van 22 mei 2001, tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III (PbEG L 185). In artikel 2, eerste lid, van de RIS-richtlijn, worden deze documenten genoemd.

Tevens beoogt dit artikel door middel van een zogenaamde dynamische verwijzing de artikelen 3, onderdelen d tot en met h, 4, en 9, tweede lid, van de RIS-richtlijn (met uitzondering van artikel 4, derde lid, onderdeel c, tweede volzin) te implementeren. Deze artikelen bevatten de opdracht aan de Minister van Infrastructuur en Milieu om RIS, met inachtneming van in die artikelen genoemde specificaties, op te zetten. Door de wijze waarop dit in artikel 21 is geformuleerd wordt beoogd dat de Minister van Infrastructuur en Milieu niet alleen de verplichtingen uit de genoemde artikel van de RIS-richtlijn naleeft, maar tevens de bijlagen I en II en de wijzigingen daarvan. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de richtsnoeren en technische specificaties bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de RIS-richtlijn, die op grond van artikel 5, tweede lid, van die richtlijn, met inachtneming van de uitgangspunten genoemd in bijlage II van de richtlijn, door de Europese Commissie zijn vastgesteld en de eventuele wijzigingen daarvan. Door de Europese Commissie zijn deze richtsnoeren en technische specificaties in een drietal verordeningen vastgelegd¹.

¹ Verordening (EG) nr. 414/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 betreffende technische richtsnoeren voor de planning, de toepassing en het operationele gebruik van River Information Services (RIS), zoals vermeld in artikel 5 van de Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L105, 1); Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van de Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L105, 35); en Verordening (EG) nr. 416/2007 van de Commissie van 22 maart 2007 betreffende de technische specificaties voor berichten aan de scheepvaart als bedoeld in artikel 5 van de Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L105, 88).

Tweede en derde lid:

Doel van RIS is het stroomlijnen van de informatie-uitwisseling tussen publieke en private partijen op het gebied van transport over de binnenwateren. Omdat het voor een deel van de aangeboden diensten onvermijdelijk is dat positiegegevens of vaarplannen van een schip via AIS beschikbaar moeten worden gesteld en die gegevens onder omstandigheden herleidbaar zijn tot individuele personen, is het noodzakelijk ook aan de privacyaspecten van RIS speciale aandacht te geven. Ook artikel 9 van de RIS-richtlijn wijst hierop door een aantal in acht te nemen richtlijnen van toepassing te verklaren. Voor dit besluit is met name de richtlijn nr. 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie) (PbEG L 201) (hierna: richtlijn 2002/58/EG) van belang. Deze richtlijn en de wijzigingen daarop, is in hoofdstuk 11 van de Telecommunicatiewet geïmplementeerd.

De Telecommunicatiewet ziet echter met name op openbare elektronische communicatienetwerken en elektronische communicatiediensten. RIS kan niet als een openbaar elektronisch communicatienetwerk worden aangemerkt, aangezien er hier geen sprake is van netwerken die als zodanig aan het publiek worden aangeboden. Om er gebruik van te maken, zal men over een bepaalde hoedanigheid moeten bezitten. De bepalingen van de Telecommunicatiewet kunnen dus niet zonder meer worden toegepast op RIS¹. Om de bepalingen van richtlijn 2002/58/EG te kunnen laten gelden ten aanzien van RIS is derhalve nadere regelgeving noodzakelijk, waarbij inhoudelijk zo veel mogelijk wordt aangesloten bij hoofdstuk 11 van de Telecommunicatiewet. Net zoals dat bij het Bggs 2007 het geval was, zijn voor zover het de toepassing van RIS betreft, met name de artikelen 11.2, 11.3, en 11.5a van de Telecommunicatiewet belang. Artikel 11.2 is verwerkt in de algemene zorg- en bewaarplicht van artikel 6 van het onderhavige besluit. Zoals in het algemeen deel van deze toelichting al is aangegeven, is ervoor gekozen, de toepassing van de artikelen 11.3 en 11.5a van de Telecommunicatiewet zoveel mogelijk via een dynamische verwijzing te laten plaatsvinden. Artikel 21, tweede lid, ziet op het treffen van technische en andere beveiligingsmaatregelen, zoals bedoeld in artikel 11.3 van de Telecommunicatiewet. De aangewezen bevoegde autoriteiten en de RIS-autoriteit zijn daarvoor verantwoordelijk. Het derde lid van artikel 21 verwijst naar artikel 11.5a van de Telecommunicatiewet. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing in het geval positiegegevens (locatiegegevens) die via AIS beschikbaar komen, worden verwerkt. Artikel 11.5a van de Telecommunicatiewet vereist, dat voor elke verwerking van deze gegevens door elke overheidsdienst, expliciete toestemming van de gebruiker is vereist terwijl gegevens van andere gebruikers dienen te worden geanonimiseerd. Dit betekent dat tot op heden voor het aanbieden van RIS-diensten door een bevoegde autoriteit (zoals het Havenbedrijf Rotterdam of Amstardam) of de RIS-autoriteit in alle gevallen deze voorwaarden gelden. Dit maakt het door de overheid aanbieden van op maat gesneden RIS-diensten zoals bijvoorbeeld vaarweg- en verkeersinformatie zoals door de RIS-richtlijn wordt beoogd, onmogelijk. Deze diensten kunnen immers alleen van waarde zijn, als hierin gegevens zijn verwerkt van alle schepen die zich in een bepaald gebied bevinden, zonder dat daarvoor steeds toestemming hoeft te worden gevraagd. Bij het zo vlot mogelijk schutten bij een sluis of het doorvaren na de opening van een beweegbare brug of bij onoverzichtelijke knooppunten op de vaarweg, is, ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer, ook inzicht in het vaargedrag van andere schepen relevant. Om deze reden is ervoor gekozen de wetgeving op dit punt nog «meer op maat te snijden» dan tot nu toe het geval was. Het derde lid van artikel 21 biedt de mogelijkheid RIS-diensten aan te wijzen waarvoor, voor de verwerking van AIS-gegevens door Rijkswaterstaat en bevoegde autoriteiten, geen expliciete toestemming van individuele AIS-gebruikers nodig is en waarin ook gegevens van andere gebruikers niet hoeven te worden geanonimiseerd. Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat (als RIS-autoriteit verantwoordelijk voor de gecoördineerde nationale implementatie van de RIS-richtlijn en derhalve ook voor het aanbieden van RIS-diensten), in overleg met de binnenvaartsector, gesproken over de diverse RIS-diensten die door Rijkswaterstaat en bevoegde autoriteiten kunnen worden aangeboden en de wijze waarop daarbij aandacht moet besteed aan de bescherming van de privacy van individuele schippers. Het onderhavige artikellid maakt het mogelijk RIS-diensten aan te wijzen, waarbij, als resultaat van het overleg met de sector, geen individuele toestemming of anonimisering van gegevens van schippers meer wordt vereist. Op deze wijze kan enerzijds optimaal van de mogelijkheden die AIS biedt gebruik worden gemaakt voor het aanbieden van RIS diensten, terwijl anderzijds ook zoveel mogelijk rekening wordt

¹ Zie ook de memorie van toelichting bij de Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de implementatie van richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) (Kamerstukken II 2006/07, 30 974, nr. 3).

gehouden met de bescherming van de privacy van individuele binnenvaartschippers.

Artikelen 22 tot en met 24 (Hoofdstuk 5 Melden en opvragen gegevens van zeeschepen ten behoeve van LRIT)

Dit hoofdstuk implementeert «long range identification and tracking» (LRIT) van zeeschepen. LRIT is opgenomen in een wijziging van Hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen). Deze wijziging vloeit voort uit Resolutie 202(81) van 19 mei 2006, en Resolutie 263(84) van 16 mei 2008 van de Maritime Safety Committee (MSC) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

De artikelen van dit hoofdstuk waren opgenomen in hoofdstuk 4 (artikelen 12a, 12b en 12c) van het Bggs 2007¹. Zij zijn vrijwel ongewijzigd in het onderhavige besluit opgenomen.

Doel van LRIT is dat kuststaten, die partij zijn bij het SOLAS-verdrag, om security-redenen zeeschepen van verdragspartijen kunnen volgen die te kennen hebben gegeven zich naar een van hun havens te begeven, of die zich binnen een afstand van 1000 mijl van hun kust bevinden. Verdragspartijen kunnen hun eigen zeeschepen waar ook ter wereld volgen. Daarnaast is LRIT erop gericht veiligheidsproblemen met zeeschepen eerder te kunnen onderkennen, zodat Search and Rescue (SAR) diensten eerder voor een noodzakelijke redding kunnen worden ingezet.

Door op grond van artikel 40, eerste, of derde lid, van het Schepenbesluit 2004 voorgeschreven apparatuur, worden met bepaalde intervallen signalen van zeeschepen van verdragspartijen verzonden naar een applicatie-service provider. Deze koppelt aan dat signaal een aantal gegevens, te weten de identiteit en de positie van het desbetreffende zeeschip en het tijdstip waarop die positie werd bepaald. Vervolgens worden deze gegevens door de applicatie-service provider doorgezonden naar een LRIT-datacentrum.

De Minister van Infrastructuur en Milieu wijst bij besluit een applicatie-service provider of applicatie-service providers aan, en ook een LRIT-datacentrum (artikel 22). Vanuit het oogpunt van overzichtelijke wetgeving, zijn deze aanwijzingen, niet meer in separaat aanwijzingsbesluit opgenomen, maar in de al eerder genoemde ministeriële regeling die op het onderhavige besluit is gebaseerd.

Door middel van het onderhavige besluit wordt de plicht om meldplichtige gegevens te verzenden opgelegd aan Nederlandse zeeschepen, waar ter wereld die zich ook bevinden (artikel 23).

De zich bij de desbetreffende LRIT-datacentra bevindende gegevens van zeeschepen die op grond van de voor Nederland geldende rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk der Nederlanden te voeren, dit zijn de in het Nederlandse scheepsregister ingeschreven zeeschepen (verder te noemen Nederlandse zeeschepen), en andere zeeschepen kunnen door de daartoe bevoegde instantie van iedere kuststaat die deel uitmaakt van de IMO, waaronder uiteraard Nederland zelf, binnen de in vorengenoemde resoluties gestelde randvoorwaarden, elektronisch worden opgevraagd (artikel 24). Deze randvoorwaarden zijn:

a. het zeeschip bevindt zich binnen een afstand van 1000 mijl van de kust van de desbetreffende kuststaat; of

¹ Besluit van 12 maart 2009, houdende wijziging van het Besluit gegevens scheepvaart 2007, in verband met de implementatie van long range identification and tracking voor de zeevaart en van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2008/106/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (Stb. 146).

b. het zeeschip heeft te kennen gegeven naar een haven of ankerplaats van die kuststaat op weg te zijn.

Het opvragen van meldplichtige gegevens kan ten aanzien van Nederlandse zeeschepen niet, wanneer het een kuststaat betreft die door Nederland voor het opvragen van de gegevens van Nederlandse zeeschepen is uitgesloten. Na het door de Staat der Nederlanden doorgeven van een desbetreffende kuststaat aan het door de Minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen LRIT-datacentrum, wordt die kuststaat voor het opvragen van gegevens van Nederlandse zeeschepen in het LRIT-datacentrum geblokkeerd. Hierbij moet worden gedacht aan kuststaten die zich slecht aan de internationale rechtsregels houden. Het SOLAS-verdrag biedt de mogelijkheid voor een dergelijke uitsluiting (Voorschrift 19-1, onderdeel 9.1).

Gegevens van Nederlandse zeeschepen, die zich in de Nederlandse territoriale zee, of zich op een in Nederland gelegen scheepvaartweg of een daaraan gelegen haven, terminal, of laad- of losplaats bevinden, kunnen alleen door de desbetreffende Nederlandse bevoegde instantie worden opgevraagd.

Aangewezen Search and Rescue diensten mogen, voor zover dat voor een goede uitvoering van de reddingstaak noodzakelijk is, via het aangewezen LRIT-datacentrum gegevens opvragen van ieder zeeschip, waar ter wereld zich dat ook bevindt.

Artikel 25 Wijziging richtlijnen

Dit artikel beoogt wijzigingen in de richtlijn meldingsformaliteiten, de monitorrichtlijn en de RIS-richtlijn door middel van een zogenaamde dynamische verwijzing in de Nederlandse wetgeving te laten doorwerken.

Artikel 26 Wijziging Binnenvaartpolitiereglement (BPR)

Artikel 27 Wijziging Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement

Artikel 28 Wijziging Scheepvaartreglement Kanaal van Gent naar Terneuzen (SrKvGnT)

Artikel 29 Wijziging Scheepvaartreglement Westerschelde (SrW)

De artikelen 10.7 BPR, 43a SrKvGnT en 51a SrW komen te vervallen. De daarin opgenomen aankomst- en vertrekmeldingen zijn opgenomen in artikel 2 en de daarop berustende bepalingen van het onderhavige besluit. De overige wijziging betreffen aanpassing van wetgeving in verband met het vervallen van de genoemde artikelen. Artikel 43 SrKvGnT en artikel 51, eerste lid SrW zijn, ten behoeve van meldingen voor de binnenvaart, in lijn gebracht met artikel 9.07 BPR.

Artikel 30 Wijziging Scheepvaartreglement territoriale zee

Artikel 5 van het Scheepvaartreglement territoriale zee is opnieuw geredigeerd. De in de leden 1, 2, 4, 7, 8 en 9 opgenomen aankomst- en vertrekmeldingen, zijn opgenomen in artikel 2 en de daarop berustende bepalingen van het onderhavige besluit. De melding havenstaatcontrole, die in het tiende lid van artikel 5 was opgenomen, is nu opgenomen in artikel 4 van het onderhavige besluit. De resterende leden van artikel 5 van het Scheepvaartreglement territoriale zee, hebben betrekking op de communicatie over de marifoon en blijven in dat artikel gehandhaafd.

Artikel 31 Strafbaarstelling

Dit artikel regelt de strafbaarstelling van enkele artikelen uit dit besluit. De strafbaarstelling komt overeen met de strafbaarstelling van bepalingen uit de scheepvaartreglementen en die in het Bggs 2007.

Artikel 34 Inwerkingtreding

Op grond van artikel 14 van de richtlijn meldingsformaliteiten dienen de lidstaten uiterlijk 19 mei 2012 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen te hebben vastgesteld om aan de richtlijn te voldoen. Zij dienen deze bepalingen ook met ingang van 19 mei 2012 toe te passen. Daarom treedt dit besluit met ingang van die dag in werking en niet met ingang van een zogenaamd vast verandermoment. In verband met de elektronische doorgifte van gegevens aan SafeSeaNet (zie artikel 12) is op verzoek van verschillende lidstaten van de EU, door de Europese Commissie opgemerkt dat deze verplichting zodanig nauw verbonden is met de verplichting tot elektronisch melden die eerst met ingang van 1 juni 2015 in werking treedt, dat het logisch lijkt dat de als gevolg van de implementatie van de richtlijn meldingsformaliteiten nieuw aan SafeSeaNet door te zenden informatieverplichtingen, ook eerst met ingang van die laatst genoemde datum in werking treden. Om deze reden treden de onderdelen b en c van artikel 12, die betrekking hebben op de doorzending naar SafeSeaNet van de beveiligingsmelding en de melding scheepsafval, pas met ingang van 1 juni 2015 in werking.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Transponeringstabel implementatie richtlijn meldingsformaliteiten (2010/65/EU)

Artikel richtlijn	Inhoud	Implementatie in
1, eerste en tweede lid	Voorwerp en toepassingsgebied	Behoeven geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepalingen
1, derde lid	Niet v toepassing op vrijgestelde schepen	Meldingsformaliteit A1, 3, 4 en 5: Ministeriële regeling op grond van de artt. 2 en 3, van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en artikel 12a Wet voorkoming verontreiniging door schepen
2	Definities	Geen aanpassing bestaande wetgeving noodzakelijk omdat deze definities al (impliciet) deel uitmaken van de Nederlandse wetgeving
3, eerste en tweede lid	Harmonisatie en coördinatie van meldingsformaliteiten	Behoeven geen implementatie in wetgeving verband met de aard van de bepalingen
4	Aanmelding voor aankomst in de haven	Meldingsformaliteit A1, 3, 4 en 5: Ministeriële regeling op grond van de artt. 2 en 3 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en artikel 12a Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Meldingsformaliteit A2: Vreemdelingenbesluit 2000 Meldingsformaliteit A6: Algemene douaneregeling
5, eerste lid in combinatie met de bijlage	Elektronische verzending van data: uiterlijk 1 juni 2015 via één elektronisch platform, waar alle informatie wordt gekoppeld en ter beschikking wordt gesteld	Meldingsformaliteit A1, 3 en 5: Artt. 2, 3, 5, 7 tot en met 9 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en daarop gebaseerde ministeriële regeling. Meldingsformaliteit A2: Vreemdelingenbesluit 2000 Meldingsformaliteit A4: Artikel 12a Wet voorkoming verontreiniging door schepen jo. daarop gebaseerde ministeriële regeling. In de regeling zal naar de artikelen 7 tot en met 9 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart worden verwezen. Meldingsformaliteit A6: Algemene douanewet en Algemene douaneregeling
5, tweede tot en met vierde lid	Elektronische verzending van data: vorm, verwerking en informeren Commissie	Behoeven geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepalingen
6, eerste tot en met vierde lid	Uitwisseling van gegevens via SafeSeaNet tbv meldingsformaliteiten A1, A3, A4 en A5	Artikel 12 en 13 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en daarop gebaseerde ministeriële regeling.
7	Informatie in FAL formulieren	Geen aanpassing bestaande wetgeving noodzakelijk (via invulformats worden de FAL-formulieren elektronisch gegenereerd)
8, eerste lid	vertrouwelijkheid	Artikel 6 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
8, tweede lid	Bijzondere zorg voor commerciële gegevens en persoonsgegevens	Artikel 8, tweede en derde lid, en 9 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart

Artikel richtlijn	Inhoud	Implementatie in
9	Vrijstellingen	Artikel 35a Wet voorkoming verontreiniging door schepen, artikel 2 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en daarop gebaseerde ministeriële regeling.
10 tot en met 13	Diverse bepalingen	Behoeven geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepalingen
14	Omzetting	Artikel 34 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
15	Verslag	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
16	Intrekken RL 2002/6/EG	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
Bijlage	Lijst van in de richtlijn bedoelde meldingsformaliteiten	Zie hierboven bij implementatie van artikel 5, eerste lid, van de richtlijn
Aanhangsel	Tijdelijk formulier tbv havenbeveiliging	Artikel 3 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerking scheepvaart en daarop gebaseerde ministeriële regeling.

Transponeringstabel implementatie RIS-richtlijn (2005/44/EG)

Artikel richtlijn	inhoud	Implementatie in
1, eerste en tweede lid	onderwerp	Behoeven geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling
Artikel 2, eerste en tweede lid	toepassingsgebied	Artikel 21, eerste lid, Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
3, onderdeel a	definitie River Information Services (RIS)	Artikel 1, onderdeel p, Scheepvaartverkeerswet
3, onderdeel b	definitie vaarweginformatie	Artikel 1, onderdeel q, Scheepvaartverkeerswet.
3, onderdeel c	definitie tactische verkeersinformatie	Artikel 1, onderdeel r, Scheepvaartverkeerswet.
3, onderdeel d tot en met h:	definitie strategische verkeersinformatie, RIS-toepassing, RIS-centrum, RIS-gebruikers, interoperabiliteit	Artikel 21, eerste lid, Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
Artikel 4, eerste, tweede, derde lid, onderdelen a, b, c, eerste volzin, en d, vierde en vijfde lid	Toepassing van RIS	Artikel 21, eerste lid, Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
Artikel 4, derde lid, onderdeel c, tweede en derde volzin	Grensoverschrijdend verzenden van data	Wat betreft: ontvangen van elektronische scheepsrapporten geregeld in artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitie­reglement en de Regeling communicatie rijksbinnenwateren en artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitie­reglement. Wat betreft de doorzendplicht: artikel 14 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
4, zesde lid	Oprichten RIS-centra	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling.
4, zevende lid	Commissie neemt passende maatregelen	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling.
5, eerste, tweede en derde lid	Technische richtsnoeren en specificaties	Behoeven geen implementatie in wetgeving. De technische richtsnoeren en specificaties zijn inmiddels in verordeningen vastgelegd
6	Plaatsbepaling per satelliet	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling.
7, eerste lid	goedkeuring van RIS-apparatuur	– Indien nodig wordt in een regeling voorzien op basis van artikel 8 Binnenvaartwet. Artikel 4.06 van het Binnenvaartpolitie­reglement bevat reeds een basis voor typegoedkeuring voor radarapparatuur aan boord van schepen op de binnenwateren. – Op grond van artikel 4, achtste lid, van de Scheepvaartverkeerswet kunnen zo nodig regels worden gesteld met betrekking tot apparatuur en softwaretoepassingen die in het kader van RIS worden gebruikt door personen die niet deelnemen aan het scheepvaartverkeer.
7, tweede lid	Aanmelden bevoegde instanties	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling.

Artikel richtlijn	inhoud	Implementatie in
7, derde lid	Erkenning typegoedkeuring	In een op grond van artikel 3.1.2 van de Binnenvaartwet vast te stellen regeling wordt een wederzijdse erkenningsbepaling opgenomen voor typegoedkeuringen uit andere lidstaten. Hetzelfde kan geschieden in een op grond van artikel 4, achtste lid, van de Scheepvaartverkeerswet vast te stellen regeling.
Artikel 8	Bevoegde instanties	Artikel 1 juncto 5, onderdeel a, en 10 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
Artikel 9, eerste, tweede en derde lid	Regels inzake privacy, veiligheid en het hergebruik van informatie	In artikel 4, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet is de doelbinding voor het verwerken van persoonsgegevens opgenomen. Dit is nader uitgewerkt in de artikelen 6 tot en met 9 en 21, lid 2 en 3, Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
Artikel 10	Wijzigingsprocedure	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling.
Artikel 11	Comitéprocedure	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling.
12, eerste, tweede, vierde, vijfde en zesde lid 12, derde lid	Omzetting	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling. Er zal geen gebruik worden gemaakt van deze mogelijkheid
Artikel 13	Inwerkingtreding	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling.
Artikel 14	Adressaten	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met aard van de bepaling.
Bijlage I	Minimumvereisten voor de gegevens	Artikel 21, eerste lid, Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
Bijlage II	Beginnelsen voor de RIS-richtsnoeren en technische specificaties	Artikel 21, eerste lid, Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart