

---

## 437

### **Besluit van 27 augustus 2004, houdende wijziging van enige algemene maatregelen van bestuur in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208)**

---

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 juli 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-1718, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208), en de artikelen 4, eerste lid, onderdeel a, derde en vierde lid, 21 en 36, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 29 juli 2004, nr. W09.04.0336/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 25 augustus 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2094, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Scheepvaartreglement territoriale zee<sup>1</sup> wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 2 wordt gewijzigd als volgt:

1. onderdeel g komt te luiden:

g. richtlijn nr. 2002/59/EG: richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem

voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208);

2. Na onderdeel g worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

h. een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert: elk vrachtschip, iedere olie-, chemicaliën-, of gastanker, of een passagierschip, waarmee wordt vervoerd een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel g, of een schadelijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel h, van richtlijn nr. 2002/59/EG;

i. routeringssysteem: een systeem bestaande uit een of meer routes of routeringsmaatregelen, gericht op het verminderen van gevaar voor scheepsongevallen, met inbegrip van verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes.

B

Na artikel 2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 2a**

Een wijziging van richtlijn nr. 2002/59/EG gaat voor de toepassing van dit reglement gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

C

Artikel 5 komt te luiden:

#### **Artikel 5**

1. 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, vaart geen in Nederland gelegen haven, ankerplaats, of een in de Nederlandse territoriale zee gelegen laad- of losinrichting binnen, voordat de kapitein, de exploitant of de agent aan de bevoegde autoriteit van de eerste bestemming in Nederland de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens heeft gemeld omtrent het schip, de positie, het tijdstip van aankomst en vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading, het aantal personen aan boord en de uit te voeren reis, op een bij die regeling bepaalde wijze.

2. De in het eerste lid bedoelde melding geschiedt:

a. door een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert:

1°. indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting bekend was, bij die afvaart, of

2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is;

b. door een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981 van 300 of meer dat geen bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert:

1°. ten minste vierentwintig uur voor aankomst, of

2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, of

3°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is.

3. Onverminderd het eerste lid, vaart een schip als bedoeld in dat lid, de Nederlandse territoriale zee niet binnen, tenzij de kapitein de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens heeft gemeld aan de bevoegde autoriteit van het aanloopgebied waarnaar het schip op weg is, op het voor het aanloopgebied voorgeschreven marifoonkanaal.

4. De kapitein, de exploitant of de agent van een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert, deelt voor de afvaart van dat schip van een in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaats of laad- of losinrichting met een andere bestemming dan een in Nederland gelegen haven, ankerplaats, laad- of losinrichting of wachtplaats, aan de bevoegde autoriteit van het desbetreffende aanloopgebied de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens mede omtrent het schip, het tijdstip van vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading, het aantal personen aan boord en de uit te voeren reis, op een bij die regeling bepaalde wijze.

5. Een schip als bedoeld in het eerste lid, luistert in een aanloopgebied uit en neemt, indien nodig, op het voorgeschreven marifoonkanaal aan ter plaatse gevoerde communicatie deel.

6. Het vijfde lid is van overeenkomstige toepassing op ieder schip dat is uitgerust met een marifoon.

7. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de in het eerste en vierde lid bedoelde meldingsplichten met betrekking tot een zeeschip als bedoeld in die leden, dat in lijndienst vaart tussen twee in Nederland gelegen havens of tussen een in Nederland gelegen haven en een haven gelegen in een andere staat, als wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

8. De bevoegde autoriteit trekt de ontheffing in wanneer niet meer wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in het zevende lid.

9. Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op:

a. een oorlogsschip, een ander marineschip of een ander schip in eigendom of in dienst van de overheid dat voor niet-commerciële doeleinden wordt gebruikt;

b. een historisch schip of een replica daarvan, met inbegrip van een schip dat ontworpen is om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, dat als levend cultuurmonument volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek wordt bestuurd;

c. een vissersschip;

d. een pleziervaartuig met een lengte van minder dan 45 meter.

D

Na artikel 5 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5a. Routerings- en meldingssystemen**

1. Bij ministeriële regeling kunnen voor in die regeling vermelde categorieën schepen in de Nederlandse territoriale zee, overeenkomstig richtlijnen en criteria van de Internationale Maritieme Organisatie, routeringssystemen en meldingssystemen worden vastgesteld.

2. Degene die een schip voert maakt gebruik van de op grond van het eerste lid vastgestelde routeringssystemen en voldoet daarbij aan de voorschriften van de op grond van dat lid vastgestelde meldingssystemen.

E

Paragraaf 3 en artikel 18 vervallen.

F

In artikel 20 wordt «5, eerste, tweede tot en met vierde en zevende lid» vervangen door «5, eerste tot en met zesde lid, 5a, tweede lid,» en vervalt «14, eerste lid,».

## **ARTIKEL II**

Artikel 7a van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement<sup>2</sup> wordt gewijzigd als volgt:

1. Na «1.01,» wordt ingevoegd: 1.01 a,.

2. Na «voorschriften,» wordt ingevoegd: met uitzondering van overtreding van de voorschriften verbonden aan een ontheffing als bedoeld in artikel 10.07, tweede lid,.

## **ARTIKEL III**

Het Binnenvaartpolitiereglement<sup>3</sup> wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 1.01 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel D. Overige begrippen, door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

10°. richtlijn nr. 2002/59/EG: richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208).

B

Na artikel 1.01 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### **Artikel 1.01a**

Een wijziging van richtlijn nr. 2002/59/EG gaat voor de toepassing van dit reglement gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

C

Artikel 9.07 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. De in het eerste lid bedoelde meldingsplicht is tevens van toepassing op een klein schip, waarmee wordt vervoerd een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel g, of een schadelijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel h, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

2. Onder vernummering van het vijfde lid tot zesde lid, wordt een nieuw lid ingevoegd, luidende:

5. De in het eerste lid, onder b, en derde lid, bedoelde meldingsplicht is niet van toepassing op een schip dat zich reeds op grond van artikel 10.07 voor vertrek moet melden.

D

Artikel 10.07 komt te luiden:

#### **Artikel 10.07. Melding voor vertrek**

1. De schipper, de exploitant of de agent van een zeegaand schip zijnde een vrachtschip, een olie-, chemicaliën-, of gastanker, of een passagiersschip dat naar zee vertrekt en waarmee een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel g, of een schadelijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel h, van richtlijn nr. 2002/59/EG wordt vervoerd, deelt voor de afvaart van dat schip uit een haven of van een ankerplaats aan de bevoegde autoriteit van de desbetreffende haven of ankerplaats de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens mede omtrent het schip, het tijdstip van vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading, het aantal personen aan boord en de uit te voeren reis, op een bij die regeling bepaalde wijze.

2. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de in het eerste lid bedoelde meldingsplicht met betrekking tot een zeeschip als bedoeld in dat lid, dat in lijndienst vaart tussen twee in Nederland gelegen havens of tussen een in Nederland gelegen haven en een haven gelegen in een andere staat, als wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

3. De bevoegde autoriteit trekt de ontheffing in wanneer niet meer wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in het tweede lid.

4. Het eerste lid is niet van toepassing op:

a. een oorlogsschip, een ander marineschip of een ander schip in eigendom of in dienst van de overheid dat voor niet-commerciële doeleinden wordt gebruikt;

b. een historisch schip of een replica daarvan, met inbegrip van een schip dat ontworpen is om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, dat als levend cultuurmonument volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek wordt bestuurd;

c. een vissersschip;

d. een pleziervaartuig met een lengte van minder dan 45 meter.

#### **ARTIKEL IV**

Het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990<sup>4</sup> wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 2, eerste lid, worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel o door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

p. richtlijn nr. 2002/59/EG; richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208);

q. een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert: elk vrachtschip, iedere olie-, chemicaliën-, of gastanker, of een passagierschip, waarmee wordt vervoerd een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel g, of een schadelijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel h, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

B

Na artikel 2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 2a**

Een wijziging van richtlijn nr. 2002/59/EG gaat voor de toepassing van dit reglement gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

C

Artikel 51a komt te luiden:

#### **Artikel 51a. Melding gegevens**

1. 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, vaart geen in het gebied waarop dit reglement van toepassing is gelegen ankerplaats, laad- of losinrichting of wachtplaats of een aan dat gebied grenzende haven binnen, voordat de kapitein, de exploitant of de agent aan de Rijkshavenmeester Westerschelde de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens heeft gemeld omtrent het schip, de positie, het tijdstip van aankomst en vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading, het aantal personen aan boord en de uit te voeren reis, op een bij die regeling bepaalde wijze.

2. De in het eerste lid bedoelde melding geschiedt:

a. door een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert:

1°. indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting bekend was, bij die afvaart, of

2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee;

b. door een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981 van 300 of meer dat geen bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert:

1°. ten minste vierentwintig uur voor aankomst, of

2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, of

3°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee.

3. Onverminderd het eerste lid, meldt de kapitein van een schip als bedoeld in dat lid, dat op weg is naar het gebied waarop dit reglement van toepassing is, voor vertrek van een ankerplaats gelegen in de Nederlandse territoriale zee de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens aan de Rijkshavenmeester Westerschelde.

4. De kapitein, de exploitant of de agent van een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert, deelt voor de afvaart van dat schip van een in het gebied waarop dit reglement van toepassing is gelegen ankerplaats, laad- of losinrichting of wachtplaats, aan de Rijkshavenmeester Westerschelde de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens mede omtrent het schip, het tijdstip van vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading, het aantal personen aan boord en de uit te voeren reis, op een bij die regeling bepaalde wijze.

5. De in het eerste en het derde lid bedoelde meldingsplicht is niet van toepassing op een in aanloop zijnd schip dat zich reeds op grond van het Scheepvaartreglement territoriale zee heeft gemeld.

6. De Rijkshavenmeester Westerschelde kan ontheffing verlenen van de in het eerste en vierde lid bedoelde meldingsplichten met betrekking tot een zeeschip als bedoeld in die leden, dat in lijndienst vaart tussen twee in Nederland gelegen havens of tussen een in Nederland gelegen haven en een haven gelegen in een andere staat, als wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

7. De bevoegde autoriteit trekt de ontheffing in wanneer niet meer wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in het zesde lid.

8. Het eerste, derde en vierde lid zijn niet van toepassing op:

- a. een oorlogsschip, een ander marineschip of een ander schip in eigendom of in dienst van de overheid dat voor niet-commerciële doeleinden wordt gebruikt;
- b. een historisch schip of een replica daarvan, met inbegrip van een schip dat ontworpen is om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, dat als levend cultuurmonument volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek wordt bestuurd;
- c. een vissersschip;
- d. een pleziervaartuig met een lengte van minder dan 45 meter.

D

Artikel 51b vervalt.

E

Artikel 56 wordt gewijzigd als volgt:

1. Na «2,» wordt ingevoegd: 2a,.

2. Na «voorschriften,» wordt ingevoegd: met uitzondering van overtreding van de voorschriften verbonden aan een ontheffing als bedoeld in artikel 51a, zesde lid,.

## **ARTIKEL V**

Het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen<sup>5</sup> wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 2, eerste lid, worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel q door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

r. richtlijn nr. 2002/59/EG: richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208);

s. een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert: elk vrachtschip, iedere olie-, chemicaliën-, of gastanker, of een passagierschip, waarmee wordt vervoerd een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel g, of een schadelijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel h, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

B

Na artikel 2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 2a**

Een wijziging van richtlijn nr. 2002/59/EG gaat voor de toepassing van dit reglement gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

C

Artikel 43a komt te luiden:

#### **Artikel 43a. Melding gegevens**

1. Een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert of een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievewet 1981 van 300 of meer, vaart geen aan het kanaal gelegen haven, ankerplaats, laad- of losinrichting of wachtplaats binnen, voordat de kapitein, de exploitant of de agent aan de bevoegde autoriteit van de eerste bestemming de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens heeft gemeld omtrent het schip, de positie, het tijdstip van aankomst en vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading, het aantal personen aan boord en de uit te voeren reis, op een bij die regeling bepaalde wijze.

2. De in het eerste lid bedoelde melding geschiedt:

a. door een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert:

1°. indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting bekend was, bij die afvaart, of

2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de haven van bevrachting nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee;

b. door een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievewet 1981 van 300 of meer dat geen bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert:

1°. ten minste vierentwintig uur voor aankomst, of

2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, of

3°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee.

3. De kapitein, de exploitant of de agent van een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert, deelt voor de afvaart van dat schip uit een aan het kanaal gelegen haven, ankerplaats, laad- of



losinrichting of wachtplaats, aan de bevoegde autoriteit de bij ministeriële regeling vastgestelde gegevens mede omtrent het schip, het tijdstip van vertrek daarvan, de daarmee vervoerde lading, het aantal personen aan boord en de uit te voeren reis, op een bij die regeling bepaalde wijze.

4. De in het eerste lid bedoelde meldingsplicht is niet van toepassing op een in aanloop zijnd schip dat zich reeds op grond van het Scheepvaartreglement territoriale zee heeft gemeld.

5. De Rijkshavenmeester Westerschelde kan ontheffing verlenen van de in het eerste en het derde lid bedoelde meldingsplichten met betrekking tot een zeeschip als bedoeld in die leden, dat in lijndienst vaart tussen twee in Nederland gelegen havens of tussen een in Nederland gelegen haven en een haven gelegen in een andere staat, als wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b, van richtlijn nr. 2002/59/EG.

6. De bevoegde autoriteit trekt de ontheffing in wanneer niet meer wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in het vijfde lid.

7. Het eerste en het derde lid zijn niet van toepassing op:

a. een oorlogsschip, een ander marineschip of een ander schip in eigendom of in dienst van de overheid dat voor niet-commerciële doeleinden wordt gebruikt;

b. een historisch schip of een replica daarvan, met inbegrip van een schip dat ontworpen is om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, dat als levend cultuurmonument volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek wordt bestuurd;

c. een vissersschip;

d. een pleziervaartuig met een lengte van minder dan 45 meter.

D

Artikel 43b vervalt.

E

Artikel 55 wordt gewijzigd als volgt:

1. Na «2,» wordt ingevoegd: 2a,.

2. Na «voorschriften,» wordt ingevoegd: met uitzondering van overtreding van de voorschriften verbonden aan een ontheffing als bedoeld in artikel 43a, vijfde lid,.

## **ARTIKEL VI**

Het Loodspllichtbesluit 1995<sup>6</sup> wordt gewijzigd als volgt:

A

De artikelen 16 en 21 vervallen.

B

In artikel 19 vervalt «16, eerste lid,».

## ARTIKEL VII

Het Besluit routerings- en meldingssystemen voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust<sup>7</sup> wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 2 komt te luiden:

### Artikel 2. Vaststelling en gebruik van systemen

1. Bij ministeriële regeling kunnen voor in die regeling vermelde categorieën schepen in scheepvaartwegen in volle zee voor de Nederlandse kust, overeenkomstig richtlijnen en criteria van de Internationale Maritieme Organisatie, routeringssystemen en meldingssystemen worden vastgesteld.

2. Degene die een schip voert maakt gebruik van de op grond van het eerste lid vastgestelde routeringssystemen en voldoet daarbij aan de voorschriften van de op grond van dat lid vastgestelde meldingssystemen.

<sup>1</sup> Stb. 1996, 170, gewijzigd bij besluit van 22 augustus 2001, Stb. 395.

<sup>2</sup> Stb. 1996, 250, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 20 juni 2000, Stb. 276.

<sup>3</sup> Stb. 1996, 250, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 4 december 2000, Stb. 541.

<sup>4</sup> Stb. 1992, 53, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 december 1997, Stb. 726.

<sup>5</sup> Stb. 1992, 3, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 december 1997, Stb. 726.

<sup>6</sup> Stb. 1995, 395, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 6 juni 2002, Stb. 295.

<sup>7</sup> Stb. 1997, 486, gewijzigd bij besluit van 14 februari 1998, Stb. 110.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vierde lid, onder b, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

B

In artikel 3 wordt «artikel 2» vervangen door: artikel 2, tweede lid,.

## ARTIKEL VIII

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

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

's-Gravenhage, 27 augustus 2004

Beatrix

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

Uitgegeven de *tweede* september 2004

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

# NOTA VAN TOELICHTING

## Algemeen

### 1. Inleiding

Het onderhavige besluit strekt tot implementatie van enkele artikelen van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208), hierna te noemen: de richtlijn. Het doel van de richtlijn is de instelling in de Europese Unie van een monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart met de bedoeling de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer te verhogen, de reactie van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee te verbeteren, opsporings- en reddingsoperaties daaronder begrepen, en om tot een betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen bij te dragen. Dit besluit ziet op de implementatie van de voorschriften van de richtlijn met betrekking tot de door schepen te verrichten melding voor het binnenlopen van de havens van lidstaten, de melding voor vertrek vanuit een dergelijke haven door schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren en het gebruik van routerings- en meldingssystemen.

Implementatie van de richtlijn vindt naast dit besluit plaats in de Scheepvaartverkeerswet, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet op de economische delicten, de Wet buitenlandse schepen en daarop gebaseerde uitvoeringsregels. Voor een overzicht van de in dit besluit opgenomen implementatiemaatregelen wordt verwezen naar de aan het slot van deze toelichting opgenomen transponeringstabel.

### 2. De richtlijn

In de bij de richtlijn ingetrokken richtlijn nr. 93/75/EEG van de Raad van de Europese Unie van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (PbEG L 247), was reeds voorzien in een systeem waardoor de bevoegde autoriteiten werden geïnformeerd over schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoerden naar of vanuit havens in de Gemeenschap en over incidenten of omstandigheden op zee die een bedreiging vormen voor de kust of daarmee samenhangende belangen.

De onderhavige richtlijn is niet alleen van toepassing op zeeschepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren maar eveneens op zeeschepen met een bruto tonnage van 300 of meer die dergelijke stoffen niet vervoeren. Artikel 2, tweede lid, van de richtlijn geeft aan dat de richtlijn niet van toepassing is op:

- oorlogsschepen, overige marineschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lidstaat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst,
- vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter, en
- bunkers tot 5000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting.

De gevaarlijke en verontreinigende (schadelijke) stoffen die het betreft zijn in artikel 3, onderdelen g en h, van de richtlijn omschreven. Daarbij is gebruik gemaakt van de verschillende door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) opgestelde codes en de in de bijlagen bij het MARPOL-verdrag omschreven schadelijke stoffen. (MARPOL-verdrag: het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter

voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147) en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188).

Gevaarlijke stoffen zijn:

- stoffen als bedoeld in de IMDG-code (de IMO-code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee);
- gevaarlijke vloeistoffen als bedoeld in hoofdstuk 17 van de IBC-code (de IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren);
- vloeibare gassen als bedoeld in hoofdstuk 19 van de IGC-code (de IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gas in bulk vervoeren);
- vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code (de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading);
- de stoffen voor het vervoer waarvan overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de IBC-code of paragraaf 1.1.6 van de IGC-code passende voorwaarden zijn neergelegd.

Verontreinigende (schadelijke) stoffen zijn:

- oliesoorten als bedoeld in bijlage I van het MARPOL-verdrag;
- schadelijke vloeistoffen als bedoeld in bijlage II van het MARPOL-verdrag;
- schadelijke stoffen als bedoeld in bijlage III van het MARPOL-verdrag.

Evenals in richtlijn nr. 93/75/EEG wordt in de richtlijn (artikel 13, tweede lid) aan de exploitant, de agent of de kapitein van een schip dat bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert en dat van een haven buiten de Gemeenschap op weg is naar een in de Gemeenschap gelegen haven of een in de territoriale wateren van een lidstaat gelegen ankerplaats, opgedragen de in de bij de richtlijn behorende bijlage I, punt 3, bedoelde informatie mede te delen aan de bevoegde instantie van de lidstaat waar de eerste haven van bestemming of ankerplaats is gelegen of aan de bevoegde instantie van de desbetreffende haven. Het betreft informatie omtrent het schip, het tijdstip van vertrek daarvan, de verwachte tijd van aankomst op de bestemming, het aantal opvarenden en de ermee vervoerde lading. De mededeling dient reeds bij de afvaart uit de haven van belading plaats te vinden of, indien de bestemming bij de afvaart nog niet bekend was, zodra deze bekend is.

Daarnaast legt artikel 4 een dergelijke meldingsplicht op voor alle andere schepen met een bruto-tonnage van 300 of meer die op weg zijn naar een haven van een lidstaat. Gegevens moeten worden gemeld omtrent het schip, de haven van bestemming, de verwachte tijd van aankomst en vertrek en het aantal opvarenden (bijlage I, punt 1). De melding dient ten minste vierentwintig uur voor aankomst plaats te vinden, of, indien de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat. Indien de aanloophaven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, moet worden gemeld zodra deze bekend is.

Tot slot legt artikel 13, eerste lid, van de richtlijn de exploitant, de agent of de kapitein van een schip dat bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert en een haven van een lidstaat verlaat, de plicht op de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie uiterlijk bij de afvaart aan de bevoegde instantie van die lidstaat te melden.

Door middel van artikel 15 van de richtlijn (in samenhang met punt 11 van de overwegingen), wordt aan de lidstaten van de Europese Unie de mogelijkheid gegeven zeeschepen die in lijndienst tussen havens op hun grondgebied varen, of die in lijndienst varen tussen twee of meer staten waarvan er ten minste één een lidstaat is, vrijstelling te verlenen van de meldingsplicht zoals geregeld in de richtlijn als wordt voldaan aan eveneens in artikel 15 van de richtlijn aangegeven voorschriften. In de richtlijn wordt in artikel 15 tevens de eis gesteld dat de vrijstelling onmiddellijk wordt ingetrokken als niet meer wordt voldaan aan de aan die vrijstelling verbonden voorschriften.

Door middel van de artikelen I, onderdeel C (artikel 5, zevende en achtste lid, van het Scheepvaartreglement territoriale zee), III, onderdeel D (artikel 10.07, tweede en derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement), IV, onderdeel C (artikel 51a, zesde en zevende lid, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990) en V, onderdeel C (artikel 43a, vijfde en zesde lid, van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen), van het onderhavige besluit, wordt artikel 15 in de Nederlandse scheepvaartreglementering geïmplementeerd, waarbij in plaats van «vrijstelling» voor «ontheffing» is gekozen. Een dergelijke ontheffing wordt aan de maatschappij die de lijndienst(en) exploiteert, verleend.

Overtreding van aan een ontheffing verbonden voorschriften wordt niet strafbaar gesteld. Het wordt voldoende geacht dat bij het niet naleven van de aan de ontheffing verbonden voorschriften de ontheffing kan worden ingetrokken. De strafbepalingen uit de desbetreffende scheepvaartreglementen zijn met dit uitgangspunt in overeenstemming gebracht.

Artikel 5 van de richtlijn legt de lidstaten de verplichting op alle maatregelen te treffen om er voor te zorgen dat alle schepen die het gebied binnenvaren van een verplicht scheepsrapportagesysteem aan dat systeem voldoen en daarmee de vereiste informatie verstrekken. De rapportagesystemen worden overeenkomstig hoofdstuk V, voorschrift 11, van het SOLAS-verdrag door de IMO goedgekeurd. (SOLAS-verdrag: het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen).

Artikel 7 van de richtlijn legt de lidstaten de verplichting op alle maatregelen te treffen om er voor te zorgen dat alle schepen die het gebied binnenvaren van een verplicht scheepsrouteringssysteem van dat systeem gebruik maken overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO. De routeringssystemen worden overeenkomstig hoofdstuk V, voorschrift 10, van het SOLAS-verdrag door de IMO goedgekeurd.

De implementatietermijn van de richtlijn is op 4 februari 2004 verstreken. Zoals in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel communautair monitoring- en informatiesysteem scheepvaart (Kamerstukken II 2003/04, 29 714, nr. 3) is aangegeven, is het merendeel van de in de richtlijn opgenomen verplichtingen reeds in Nederlandse regelgeving opgenomen, en behoeft een deel van die verplichtingen geen (verdere) nationale uitvoering. Ook met betrekking tot de hierboven genoemde meldingsplichten uit de richtlijn vond in de diverse scheepvaartreglementen en de daarop gebaseerde Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart reeds regeling plaats voor zowel schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren als voor andere schepen. Aan de vaststelling van scheepsrouterings- en rapportagesystemen is, naast het bestaande routeringssysteem Noord Hinder – Duitse bocht, momenteel geen behoefte, zodat de implementatie van de artikelen 5 en 7 van de richtlijn omtrent de verplichting tot gebruikmaking van scheepsrouterings- en rapportagesystemen voorsnog geen praktische

uitwerking zal krijgen. Zie hiertoe ook de toelichting op artikel I, onderdeel A, van dit besluit.

Voor een volledige implementatie van de genoemde verplichtingen uit de richtlijn was wel aanpassing van de regelgeving door middel van het onderhavige besluit en een wijziging van de Regeling communicatie en loodsaanvragen nodig. De consequenties van het niet tijdig implementeren zijn echter gering.

### *3. Het besluit*

Het onderhavige besluit voorziet er in de hiervoor genoemde bepalingen van de richtlijn in het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Binnenvaartpolitiereglement, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit routerings- en meldingssystemen voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust te verwerken. De in bijlage I, punten 1 en 3, van de richtlijn genoemde gegevens zijn opgenomen in de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart.

De in artikel 2 van de richtlijn opgenomen uitzondering op de toepassing van de richtlijn voor bunkers tot 5000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting, is met betrekking tot de in de scheepvaartreglementen opgenomen meldingsplichten niet overgenomen, nu het hierbij niet gaat om schepen als zodanig. Daarnaast is de grens van 5000 ton bunkerbrandstof slechts van belang bij de melding van gegevens in het kader van verplichte scheepsrapportagesystemen, zoals aangegeven in artikel 5, tweede lid, en bijlage I, onderdeel 4, van de richtlijn. Schepen die het gebied van een scheepsrapportagesysteem binnenvaren moeten ten minste de in bijlage I, onderdeel 4, genoemde informatie verstrekken, waaronder, indien zij meer dan 5000 ton bunkerbrandstof meevoeren, de geschatte hoeveelheid en de kenmerken daarvan. In de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) is echter geen sprake van een scheepsrapportagesysteem, evenmin bestaat het voornemen tot instelling daarvan.

Waar in richtlijn nr. 93/75/EEG en in richtlijn nr. 2002/59/EG van verontreinigende goederen respectievelijk verontreinigende stoffen wordt gesproken, wordt in dit besluit, evenals in de bestaande Nederlandse regelgeving, in gelijke zin gesproken van schadelijke stoffen. Daarnaast is er in dit besluit voor gekozen om voor de inhoud van de begrippen gevaarlijke en schadelijke stoffen te verwijzen naar artikel 3, onderdelen g en h, van de richtlijn. Voorheen werd in de scheepvaartreglementen voor de omschrijving van het begrip gevaarlijke stof verwezen naar artikel 130 van het Schepenbesluit 1965 en voor de omschrijving van het begrip schadelijke stof naar artikel 1, onderdeel e, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. In verband met de op afzienbare termijn te voorziene intrekking van het Schepenbesluit 1965 door middel van het Schepenbesluit 2004 is een dergelijke – eenvoudige – verwijzing niet langer mogelijk. Uit het oogpunt van eenduidigheid wordt ook voor de omschrijving van het begrip schadelijke stof verwezen naar de richtlijn. Materieel gezien betekent dit geen wijziging.

Artikel 8 van richtlijn nr. 93/75/EEG stelde de invulling en overhandiging van een controlelijst verplicht. Deze verplichting was uitgewerkt in de verschillende scheepvaartreglementen, het Binnenvaartpolitiereglement en het Loodsplichtbesluit 1995. De verplichtingen met betrekking tot de controlelijst komen in richtlijn nr. 2002/59/EG niet terug. Aangezien ook nationaal niet langer behoefte is aan het instrument controlelijst, kunnen de desbetreffende nationale bepalingen vervallen.

De Regeling controlelijst schepen met schadelijke of gevaarlijke lading is daarmee bij de inwerkingtreding van het onderhavige besluit van rechtswege vervallen. Het Besluit controlelijst Scheldereglement is door de Vlaamse en Nederlandse commissarissen, bedoeld in artikel 31 van het Scheldereglement, opgeheven.

#### *4. Uitvoering en handhaving*

De in de in dit besluit opgenomen gedragsnormen richten zich tot degene die een schip voert, de kapitein, de schipper, de exploitant, of de agent van een schip. Overtreding van die gedragsnormen is in de verschillende scheepvaartreglementen, het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement en het Besluit routerings- en meldings-systemen voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust, als een strafbaar feit aangemerkt en kan op grond van artikel 31, vierde lid, Scheepvaartverkeerswet (SVW) worden gestraft met:

- hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de derde categorie, indien de overtrekking is begaan in de Nederlandse territoriale zee, de Westerschelde, de Rotterdamse Waterweg, het Noordzeekanaal of de Eems-Dollard, dan wel

- hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie, indien de overtrekking is begaan op een andere scheepvaartweg.

Behalve de algemene opsporingsambtenaren, bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van strafvordering, zoals de officieren van justitie en de ambtenaren van politie, zijn ook de in overeenstemming met de Minister van Justitie aangewezen buitengewone opsporingsambtenaren bevoegd met betrekking tot de opsporing van de bij of krachtens de SVW strafbaar gestelde feiten. De aangewezen ambtenaren van de Rijkswaterstaat en de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn op grond van artikel 34 SVW tevens aangewezen met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de SVW bepaalde. Zij beschikken daartoe over de nodige – zij het niet alle – bevoegdheden als toezichthouder in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Deze bevoegdheden kunnen zij op grond van artikel 32, derde lid, SVW, eveneens aanwenden in hun hoedanigheid van buitengewoon opsporingsambtenaar.

#### *5. Administratieve lasten voor het bedrijfsleven*

De in het onderhavige besluit opgenomen verplichting om met betrekking tot het binnenlopen in, en vertrekken uit een Nederlandse haven aan de daartoe aangewezen bevoegde plaatselijke autoriteit gegevens te melden, wordt uitgewerkt in de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart. Op grond van de vigerende scheepvaartreglementering zijn daarin naast de meldingsplichten voor schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren ook reeds voor zeeschepen met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981, van 300 of meer, meldingsplichten opgenomen.

De administratieve lasten voor de Nederlandse scheepvaartsector in verband met de op grond van het onderhavige besluit op te nemen uitbreiding van de meldingsplichten, worden begroot op € 5.000,- per jaar. Dit bedrag is gebaseerd op ongeveer 250 schepen die gemiddeld 10 keer per jaar een Nederlandse haven binnenlopen en voor de melding ongeveer 2 minuten extra tijd ten opzichte van de huidige benodigde tijd gebruiken, tegen een uurtarief van € 61,-.

In het kader van de wijziging van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart zullen de daadwerkelijke administratieve lasten met betrekking tot de daarin op te nemen meldingsplichten worden gekwantificeerd.

Het laten vervallen van de voorheen door de kapitein in te dienen «controlelijst» (zie onderdeel 3 van het algemeen deel van deze nota) betekent een vermindering van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het zal de Nederlandse zeescheepvaart een jaarlijkse besparing opleveren van ca. € 56.000,-.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1*

Door middel van dit artikel wordt het Scheepvaartreglement territoriale zee (STZ) gewijzigd.

Zoals in het algemeen deel van deze nota reeds is aangegeven wordt voor de omschrijving van de begrippen gevaarlijke en schadelijke stoffen in de scheepvaartreglementen verwezen naar artikel 3, onderdelen g en h, van de richtlijn. Daarnaast is in artikel 2, onderdeel h, STZ (onderdeel A) aangegeven dat het hierbij handelt om zeeschepen waar voorheen – algemeen – schepen werden genoemd. Deze wijziging houdt verband met het opnemen van een gelijke bepaling in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Verduidelijkt wordt dat de verschillende meldingsplichten slechts van toepassing zijn op zeeschepen en derhalve niet op binnenschepen die bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren en via binnenwateren van of naar een in een andere lidstaat gelegen haven varen.

Onderdeel A voorziet tevens in het opnemen in artikel 2 van het STZ van een omschrijving van het begrip routeringssysteem, welke gelijk-luidend is aan de omschrijving daarvan in het Besluit routerings- en meldingssystemen voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust. Opname ervan is gewenst in verband met het door middel van het in onderdeel D in het STZ ingevoegde artikel 5a, dat ziet op de implementatie van de artikelen 5 en 7 van de richtlijn. Artikel 5a van het STZ regelt het verplichte gebruik van de bij ministeriële regeling vastgestelde routerings- en meldingssystemen voor schepen in de territoriale zee.

Het Besluit routerings- en meldingssystemen voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust is slechts van toepassing op schepen die zich buiten de Nederlandse territoriale zee bevinden, zodat voor een juiste implementatie van de richtlijn uitbreiding van de verplichtingen tot in de territoriale zee noodzakelijk is. De bepaling dat bij gebruikmaking van een vastgesteld routeringssysteem aan de voorschriften van een vastgesteld meldingssysteem moet worden voldaan is overgenomen uit het genoemde besluit. Daarmee wordt enigszins afgeweken van de richtlijn die bepaalt dat aan de voorschriften van een verplicht routerings- of rapportagesysteem moet worden voldaan wanneer het gebied van dat desbetreffende systeem wordt binnengevaren. Materieel gezien zijn beide bepalingen gelijk. Voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust is slechts één routeringssysteem vastgesteld, te weten van Noord Hinder naar de Duitse Bocht en vice versa. Elders, zowel binnen als buiten de territoriale zee, is vooralsnog geen behoefte aan de vaststelling van routerings- of meldingssystemen.

Onderdeel C behelst de implementatie van de artikelen 4, 13 en 15 van de richtlijn in artikel 5 van het STZ. Aangezien de richtlijn niet langer alleen voor schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren een tijdige meldingsplicht voorafgaande aan het in- of uitvaren van havens, ankerplaatsen en laad- of losinrichtingen verplicht stelt, is er voor gekozen de desbetreffende meldingsplichten voor alle schepen in één artikel op te nemen. Hierdoor kan artikel 14 van het STZ vervallen (onderdeel E).



Evenals het vervallen artikel 14 ten opzichte van richtlijn nr. 93/75/EEG, heeft artikel 5 van het STZ een iets andere inhoud dan artikel 13, tweede lid, van de richtlijn. De richtlijn maakt met betrekking tot het tijdstip waarop de melding van gegevens moet plaatsvinden een onderscheid tussen van een haven buiten de Gemeenschap komende schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren en op weg zijn naar een in een lidstaat gelegen haven of een in de territoriale zee van een lidstaat gelegen laad- of losinrichting en dergelijke schepen die van een binnen de Gemeenschap gelegen haven komen. Evenals het vervallen artikel 14 maakt artikel 5 van het STZ dit onderscheid niet. Het merendeel van de schepen komt namelijk van een binnen de Gemeenschap liggende haven, derhalve is het van belang dat dergelijke schepen die bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren zich op een zo vroeg mogelijk tijdstip melden op de plaats van bestemming.

Het eerste lid van artikel 5 van het STZ geeft aan welke schepen verplicht zijn zich te melden alvorens een in Nederland gelegen haven, ankerplaats of een in de Nederlandse territoriale zee gelegen laad- of losinrichting binnen te varen. In de Regeling communicatie en loods-aanvragen zeevaart zijn de gegevens vastgelegd die moeten worden gemeld alsmede de wijze waarop dat moet geschieden. De meldingsplicht is ingevolge het negende lid niet van toepassing op de in het algemeen gedeelte van deze toelichting reeds genoemde schepen, overeenkomstig artikel 2 van de richtlijn.

Het tweede lid geeft aan op welk tijdstip de melding moet worden verricht.

Het derde lid is afkomstig uit artikel 5, eerste lid, van het STZ, zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit en behelst de operationele meldingsplicht aan de bevoegde autoriteit van het aanloopgebied waarnaar een van zee komend schip op weg is. Bij deze melding zullen slechts enkele gegevens, zoals de vermoedelijke tijd van aankomst op de plaats van bestemming en de diepgang van het schip, moeten worden gemeld. Voorheen waren kleine schepen die geen bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoerden van de verplichting uitgezonderd. De categorie kleine schepen – volgens de begripsbepaling van artikel 2, onder c, STZ, schepen met een lengte van minder dan 20 meter, waarop enkele uitzonderingen bestaan – komt nagenoeg overeen met de categorie schepen met een bruto-tonnage van niet meer dan 300.

Het vierde lid implementeert artikel 13, eerste lid, van de richtlijn. Zoals de richtlijn bepaalt geldt de verplichting tot melden voor vertrek vanuit een aanloopgebied alleen voor schepen die bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren. Dit betekent dat voor schepen die de bedoelde stoffen niet vervoeren en niet zijn kleine schepen, de voorheen in artikel 5, eerste lid, opgenomen meldingsplicht voor vertrek komt te vervallen. Het negende lid geeft aan welke schepen van deze meldingsplicht zijn uitgezonderd.

Het vijfde en zesde lid regelen de voorheen in het vierde en zesde lid opgenomen uitluister- en communicatieplicht.

Onderdeel F ziet op de aanpassing van de strafbaarstelling in artikel 20 van het STZ van overtreding van de gewijzigde bepalingen van het STZ.

## *Artikel II*

In verband met de gehanteerde systematiek waardoor overtreding van elke bepaling van het Binnenvaartpolitiereglement een strafbaar feit vormt tenzij een bepaling daarvan expliciet is uitgezonderd, dient artikel 7a van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement te worden aangepast. Overtreding van artikel 1.01a van het Binnenvaartpolitiereglement, dat aangeeft wanneer een wijziging van richtlijn nr. 2002/59/EG voor de toepassing van het reglement gelding verkrijgt, is niet mogelijk en dient derhalve van strafbaarheid te worden uitgezonderd.

Daarnaast wordt overtreding door lijndiensten van de voorschriften verbonden aan een ontheffing met betrekking tot de meldingsplicht (artikel 10.07, tweede lid, van het Binnenvaartpolitiereglement) niet strafbaar gesteld. Het wordt voldoende geacht dat bij het niet naleven van de aan de ontheffing verbonden voorschriften de ontheffing kan worden ingetrokken.

### *Artikel III*

In artikel 10.07 van het Binnenvaartpolitiereglement (onderdeel D) wordt artikel 13, eerste lid, van de richtlijn geïmplementeerd. Hier wordt de melding geregeld die aan de bevoegde autoriteit moet worden gedaan wanneer een schip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert een haven of binnengaats gelegen ankerplaats verlaat om naar zee te gaan. De definitie van het begrip «zeegaand schip» in artikel 1.01, onderdeel A. Typen schepen, onder 7°, van het Binnenvaartpolitiereglement, leidt ertoe dat deze bepaling alleen van toepassing is voor de aan de in bijlage 11 opgesomde zeescheepvaartwegen gelegen havens. De verplichting tot melding voor vertrek is niet nieuw maar slechts redactioneel aangepast. De gegevens die en de wijze waarop zij aan de bevoegde autoriteit moeten worden gemeld zijn opgenomen in de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart. Om een dubbele plicht tot melding voor vertrek te voorkomen is daartoe in artikel 9.07, vijfde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement een voorziening opgenomen (onderdeel C).

Bij het voorgenomen Negende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement wordt reeds voorzien in het vervallen van artikel 10.07a van het Binnenvaartpolitiereglement, dat ziet op de in onderdeel 3 van deze nota genoemde controlelijst.

### *Artikel IV*

De definitie van «een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert» in onderdeel A, is gelijkkluidend aan de definitie in het STZ. Zie voorts de toelichting op Artikel I, onderdeel A.

Evenals artikel 5 van het STZ dit doet voor de Nederlandse territoriale zee, behelst artikel 51a van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 de uitvoering van de artikelen 4, 13 en 15 van de richtlijn met betrekking tot het gebied waarop het reglement van toepassing is.

Het eerste lid geeft aan welke schepen verplicht zijn zich bij de Rijkshavenmeester Westerschelde te melden alvorens een in het gebied gelegen ankerplaats, laad- of losinrichting of wachtplaats of een aan het gebied grenzende haven, waarop het Binnenvaartpolitiereglement van toepassing is, binnen te varen. Ook met betrekking tot deze melding zijn de gegevens die moeten worden gemeld alsmede de wijze waarop dat moet geschieden vastgelegd in de Regeling communicatie en loods-aanvragen zeevaart. Schepen waarop de meldingsplicht niet van toepassing is, zijn genoemd in het achtste lid.

Het tweede lid geeft aan op welk tijdstip de melding moet worden verricht.

Het STZ is niet van toepassing op de gehele Nederlandse territoriale zee. Zo is het mogelijk dat een schip via De Wielingen op weg is naar de Westerschelde en zich niet vooraf op grond van het STZ bij de bevoegde autoriteit van een aanloopgebied behoeft te melden. Het derde lid is opgenomen om te verzekeren dat een dergelijk schip zich alsnog meldt bij de Rijkshavenmeester Westerschelde. Het betreft hier, evenals bij de melding op grond van artikel 5, derde lid, STZ, slechts de melding van een beperkt aantal gegevens. Door middel van het vijfde lid wordt een dubbele meldingsplicht voorkomen.

Het vierde lid implementeert artikel 13, eerste lid, van de richtlijn. Anders dan in artikel 51a, eerste lid, zoals dat voorheen luidde, is de verplichting tot melding voor vertrek niet alleen van toepassing op schepen die een in het gebied gelegen ankerplaats verlaten maar tevens op schepen die een laad- of losinrichting of wachtplaats verlaten. Het is in verband met de veiligheid van belang ook van schepen die van dergelijke plaatsen vertrekken te weten welke stoffen zij vervoeren. Daarbij mag er van worden uitgegaan dat onder het in de richtlijn gebezigde begrip haven dergelijke plaatsen mede zijn begrepen. Het vertrek vanuit een aan het gebied grenzende haven moet worden gemeld op grond van artikel 10.07, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

Voor een toelichting op het vervallen van artikel 51b van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 betreffende het invullen en overhandigen van een controlelijst (onderdeel D) wordt verwezen naar onderdeel 3 van het algemeen deel van deze toelichting.

#### *Artikel V*

De opgenomen bepalingen met betrekking tot het gebied waarop het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen van toepassing is, zijn gelijklopend aan die voor het gebied van de Westerschelde, met uitzondering van het daarin opgenomen artikel 51a, derde lid. Voorts is met betrekking tot de aan het kanaal gelegen havens het genoemde Scheepvaartreglement van toepassing en niet -zoals voor de havens grenzende aan het gebied waarop het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 van toepassing is- het Binnenvaartpolitiereglement. Voor een toelichting wordt verwezen naar de toelichting op artikel IV.

#### *Artikel VI*

In verband met het vervallen van de in richtlijn nr. 93/75/EEG opgenomen verplichting tot overhandiging van een controlelijst, kunnen de in het Loodsplichtbesluit 1995 daarop betrekking hebbende bepalingen eveneens vervallen.

#### *Artikel VII*

Het Besluit routerings- en meldingssystemen voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust behoeft aanpassing in verband met de implementatie van de artikelen 5 en 7 van de richtlijn. Voor een toelichting wordt verwezen naar de toelichting op artikel I, onderdeel A.

**Transponeringstabel met betrekking tot de artikelen van richtlijn nr. 2002/59/EG die in het Besluit houdende wijziging enige algemene maatregelen van bestuur in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG zijn geïmplementeerd.**

Richtlijn nr. 2002/59/EG	Nederlandse regelgeving
Artikel 2, eerste lid	Verwerkt in de getroffen implementatiemaatregelen. Zie vervolg van deze tabel
Artikel 2, tweede lid	Artikel 5, negende lid, STZ, artikel 10.07, vierde lid, BPR, artikel 51a, achtste lid, SRW, artikel 43a, zevende lid, SRKGT
Artikel 4, eerste lid	Artikel 5, eerste en tweede lid STZ, artikel 51a, eerste en tweede lid, SRW, artikel 43a, eerste en tweede lid, SRKGT, RCL
Artikel 4, tweede lid	Zie implementatie artikel 13
Artikel 5, eerste lid	Artikel 5a STZ, artikel 2 BRM
Artikel 7, eerste lid	Artikel 5a STZ, artikel 2 BRM, RRRNH-DB
Artikel 13, eerste lid	Artikel 5, vierde lid STZ, artikel 10.07, eerste lid, BPR, artikel 51a, vierde lid, SRW, artikel 43a, derde lid SRKGT, RCL
Artikel 13, tweede lid	Artikel 5, eerste en tweede lid STZ, artikel 51a, eerste en tweede lid, SRW, artikel 43a, eerste en tweede lid, SRKGT, RCL
Artikel 13, derde lid, eerste alinea	RCL
Artikel 13, vierde lid, eerste alinea	RCL
Artikel 15, eerste, tweede, en derde lid	Artikel 5, zevende en achtste lid STZ, artikel 10.07, tweede en derde lid BPR, artikel 51a, zesde en zevende lid SRW, artikel 43a, vijfde en zesde lid, SRKGT

**Gebruikte afkortingen:**

STZ	Scheepvaartreglement territoriale zee
SRW	Scheepvaartreglement Westerschelde 1990
SRKGT	Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen
BPR	Binnenvaartpolitiereglement
BRM	Besluit routerings- en meldingssysteem voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust
RCL	Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart
RRNH-DB	Regeling routeringssysteem Noord Hinder – Duitse Bocht

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