
883

Besluit van 16 december 2010, houdende wijziging van enige algemene maatregelen van bestuur in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2009/17/EG van 23 april 2009 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU L 131)

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 1 oktober 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/1183, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2009/17/EG van 23 april 2009 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU L 131) en artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 27 oktober 2010, nr. W09.10.0504/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 13 december 2010, nr. VENW/BSK-2010/201214, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit gegevens scheepvaart 2007 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd:

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

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, wordt «de zich bij de European Maritime Safety Agency bevindende indexserver» vervangen door: het SafeSeaNet.

2. In het tweede lid wordt aan het slot toegevoegd: en indien dit noodzakelijk is voor de maritieme veiligheid of beveiliging, dan wel voor de bescherming van het mariene milieu.

C

Aan artikel 4 wordt, onder vervanging van de punt achter onderdeel b door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. in geval van gevaarlijke ijsgang, alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en de ijsbreekdiensten in het betrokken zeegebied.

D

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6

Dit hoofdstuk is niet van toepassing met betrekking tot gegevens verkregen van een schip als bedoeld in artikel 2, tweede lid, in samenhang met artikel 6 bis van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart.

E

In hoofdstuk 2 wordt na artikel 6 een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 6a

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

ARTIKEL II

Artikel 10.07 van het Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b» vervangen door: artikel 15, eerste en tweede lid.

2. Het vierde lid komt te luiden:

4. Het eerste lid is niet van toepassing op een schip als bedoeld in artikel 2, tweede lid, in samenhang met artikel 6 bis van richtlijn nr. 2002/59/EG.

ARTIKEL III

Het Scheepvaartreglement territoriale zee wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het zevende lid wordt «artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b» vervangen door: artikel 15, eerste en tweede lid.

2. Het negende lid komt te luiden:

9. Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op een schip als bedoeld in artikel 2, tweede lid, in samenhang met artikel 6 bis van richtlijn nr. 2002/59/EG.

B

Artikel 18 komt te luiden:

Artikel 18 Maatregelen in geval van gevaarlijke ijsgang

In geval van gevaarlijke ijsgang kan de bevoegde autoriteit verlangen dat schepen die zich in het betrokken gebied bevinden en die een haven of terminal willen binnen- of uitvaren of een ankerplaats willen verlaten, met documenten kunnen aantonen dat zij aan sterkte- en vermogens-eisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

ARTIKEL IV

Artikel 43a van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid wordt «artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b» vervangen door: artikel 15, eerste en tweede lid.

2. Het zevende lid komt te luiden:

7. Het eerste en derde lid zijn niet van toepassing op een schip als bedoeld in artikel 2, tweede lid, in samenhang met artikel 6 bis van richtlijn nr. 2002/59/EG.

ARTIKEL V

Artikel 51a van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het zesde lid wordt «artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b» vervangen door: artikel 15, eerste en tweede lid.

2. Het achtste lid komt te luiden:

8. Het eerste, derde en vierde lid zijn niet van toepassing op een schip als bedoeld in artikel 2, tweede lid, in samenhang met artikel 6 bis van richtlijn nr. 2002/59/EG.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van publicatie van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

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

's-Gravenhage, 16 december 2010

Beatrix

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

Uitgegeven de *dertigste* december 2010

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

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Op 23 april 2009 is richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208), verder aan te duiden als: de Monitorrichtlijn, vastgesteld. De lidstaten zijn verplicht deze wijzigingsrichtlijn uiterlijk 30 november 2010 geïmplementeerd te hebben. Dit besluit strekt tot implementatie van deze richtlijn in vijf besluiten gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet.

De Monitorrichtlijn is een van de richtlijnen uit het pakket van veiligheidsmaatregelen dat de Europese Unie heeft getroffen na het vergaan van de olietanker «Erika» voor de kust van Frankrijk in 1999. Na de ramp met de olietanker «Prestige» voor de Spaanse kust in 2002 is dit pakket aangevuld met het zogenoemde derde maritieme veiligheidspakket. In dat kader is ook de richtlijn tot wijziging van de Monitorrichtlijn vastgesteld. De wijziging van de Monitorrichtlijn moet bijdragen aan het verbeteren van de kennis over het maritieme verkeer, het verkleinen van aanvaringsrisico's tussen koopvaardij schepen en vissersschepen en het verbeteren van het besluitvormingsproces bij het verlenen van bijstand aan schepen in nood. Hiertoe schrijft de gewijzigde Monitorrichtlijn onder meer voor dat vissersschepen met een lengte vanaf 15 meter moeten worden voorzien van een automatisch identificatiesysteem (AIS) en passagiersschepen en vrachtschepen van 300 GT en groter die een haven aanlopen een «Long Range Identification and Tracking of Ships»-systeem, kortweg LRIT, aan boord moeten hebben. Het op grond van de Monitorrichtlijn door de Europese Commissie samen met de lidstaten op te zetten SafeSeaNet vormt het netwerk waaraan alle nationale netwerken van de lidstaten worden gekoppeld. SafeSeaNet wordt hiermee het knooppunt voor het ontvangen, opslaan, opzoeken en uitwisselen van informatie ten behoeve van de maritieme veiligheid, de veiligheid in de haven en de bescherming van het maritieme milieu.

Gelet op de diversiteit van onderwerpen in de Monitorrichtlijn is deze richtlijn in verschillende regelgevingscomplexen van de scheepvaartregeling geïmplementeerd. Ook bij de wijziging van de Monitorrichtlijn is dit het geval. Dit besluit ziet op de implementatie van SafeSeaNet, de vertrouwelijkheid van verstrekte gegevens en de te stellen eisen bij ijsgang. Hiertoe wordt het Besluit gegevens scheepvaart 2007 en een aantal scheepvaartverkeersreglementen aangepast. Andere onderdelen van de wijziging van de Monitorrichtlijn, zoals bepalingen omtrent de verplichting van AIS op vissersvaartuigen en de opvang van schepen die bijstand behoeven, worden geïmplementeerd in respectievelijk het Vissersvaartuigenbesluit de Regeling vissersvaartuigen en de Wet bestrijding ongevallen op de Noordzee. Voorschriften met betrekking tot het overleggen van informatie over te vervoeren gevaarlijke stoffen worden opgenomen in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Met onderhavig besluit is voorts het toepassingsbereik van de Monitorrichtlijn verduidelijkt. Navraag bij de Europese Commissie heeft namelijk uitgewezen dat het toepassingsbereik zoals beschreven in artikel 2, tweede lid, onderdeel b, van de richtlijn zo moet worden uitgelegd dat de richtlijn ook van toepassing is op vissersschepen met een lengte van 45 meter en meer en traditionele schepen met een lengte van 45 meter en meer.

Het toezicht en de handhaving van de bepalingen in dit besluit zijn belegd bij de reguliere diensten, zoals de Inspectie Verkeer en Waterstaat en het Korps Landelijke Politiediensten, die op grond van de Scheepvaartverkeerswet belast zijn met deze werkzaamheden.

2. Administratieve lasten

De wijzigingen van het Besluit gegevens scheepvaart 2007, het Binnenvaartpolitiereglement, het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen en het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 die administratieve lasten met zich brengen, hangen samen met de verduidelijking van het toepassingsbereik van de Monitorrichtlijn. Dit heeft tot gevolg dat deze regelgeving ook van toepassing wordt op vissersschepen met een lengte van 45 meter en meer en traditionele vaartuigen met een lengte van 45 meter en meer en op schepen kleiner dan 300GT met bunkers van 1000 ton en meer.

Dit betekent het volgende voor de administratieve lasten:

De Nederlandse vloot kent geen traditionele vaartuigen met een lengte van 45 meter en meer. En ook schepen kleiner dan 300 GT met bunkers van 1000 ton en meer komen in de praktijk niet voor. De administratieve lasten blijven daarom beperkt tot de vissersschepen met een lengte van 45 meter en meer in de Nederlandse vloot, waarvan er 15 zijn.

Dit besluit brengt voor deze schepen een aantal nieuwe verplichtingen met zich mee. Zo moet de kapitein van een schip een melding doen aan de Kustwacht van een incident of ongeval met dat schip op zee dat gevolgen heeft voor de veiligheid of het mariene milieu of wanneer verontreinigingen of in zee drijvende obstakels zijn waargenomen.

Daarnaast moet een schip op grond van artikel 6 van het Scheepvaartreglement territoriale zee aan de bevoegde autoriteit aanvaringen, strandingen of andere incidenten die het scheepvaartverkeer in gevaar kunnen brengen, melden. De hierboven genoemde situaties zijn uitzonderlijk en komen op jaarbasis op de Noordzee hoogstens 20 keer voor. De kans dat een van de 15 vissersschepen van een dergelijk voorval melding moet maken is praktisch nihil. Per melding zal de administratieve last naar verwachting maximaal € 8 bedragen.

Art 12b, eerste lid, van het Besluit gegevens scheepvaart 2007 schrijft voor dat de kapitein door middel van LRIT meldingen doet aan het aangewezen LRIT datacentrum. Deze melding vindt automatisch door de LRIT apparatuur plaats en leidt dus niet tot administratieve lasten.

Als gevolg van de wijziging van het Scheepvaartreglement Territoriale Zee moeten de vissersschepen met een lengte van meer dan 45 meter die op weg zijn naar een Nederlandse haven of ankerplaats zich minimaal 24 uur van tevoren aanmelden. De betrokken 15 vissersschepen lopen gemiddeld drie keer per jaar een Nederlandse haven aan. Dit leidt tot een totale toename van de administratieve lasten van € 338 per jaar.

Als gevolg van de wijziging van artikel 18 van het Scheepvaartreglement territoriale zee kan de bevoegde autoriteit in geval van gevaarlijke ijsgang van schepen verlangen dat zij met documenten kunnen aantonen dat zij aan sterkte- en vermogeneisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd. Op de Noordzee zal dit zich slechts in uitzonderlijke gevallen voordoen. Derhalve valt geen toename van administratieve lasten te verwachten.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft besloten dit besluit op basis van de door dit college gehanteerde selectiecriteria niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten.

3. Transponeringstabel

In onderstaande tabel is expliciet aangegeven welke artikelen van de richtlijn hebben geleid tot de wijzigingen zoals opgenomen in deze algemene maatregel van bestuur.

In de artikelsgewijze toelichting is voorts aangegeven op welke bepaling van de richtlijn het desbetreffende artikel betrekking heeft.

Gebruikte afkortingen:

BGS 2007	Besluit gegevens scheepvaart 2007
BPR	Binnenvaartpolitiereglement
SRKGT	Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen
SRW	Scheepvaartreglement Westerschelde 1990
STZ	Scheepvaartreglement territoriale zee
Wet BON	Wet bestrijding ongevallen Noordzee
WVVS	Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Richtlijn 2009/17/EG	Corresponderend artikel Richtlijn 2002/59/EG	Implementatie in:
Artikel 1, eerste lid, onder a Artikel 1, eerste lid, onder b	artikel 2, tweede lid, aanhef artikel 2, tweede lid, onderdeel c	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling artikel 6 BGS 2007 (artikel I, onderdeel D), artikel 5, negende lid, STZ (artikel III, onderdeel A, onder 2), artikel 43a, zevende lid, SRKGT (artikel IV, onder 2), artikel 51a, achtste lid, SRW (artikel V, onder 2) en artikel 10.07, vierde lid, BPR (artikel II, onder 2)
Artikel 1, tweede lid	artikel 3, onderdelen a, k, s tot en met w	artikel 1, in alfabetische volgorde, BGS 2007 (artikel I, onderdeel A); onderdelen k en w: zijn al geïmplementeerd in artikel 1 BGS 2007; overige definities behoeven geen implementatie omdat deze gangbaar taalgebruik zijn wordt geïmplementeerd in de Regeling vissersvaartuigen
Artikel 1, derde lid (eerste onderdeel)	artikel 6 bis	
Artikel 1, derde lid (tweede onderdeel)	artikel 6 ter	is al geïmplementeerd in artikel 40, eerste en derde lid, Schepenbesluit 2004 en artikel 12a tot en met 12c BGS 2007
Artikel 1, vierde lid	artikel 12	eerste lid, geïmplementeerd in artikel 13a, eerste lid, WVVS; tweede en derde lid zijn al geïmplementeerd in artikel 13a, vijfde en tweede lid, WVVS geïmplementeerd in artikel 2 BGS 2007
Artikel 1, vijfde lid	artikel 14, tweede alinea, onderdeel c	
Artikel 1, zesde lid	artikel 15	geïmplementeerd in artikel 5, zevende lid, STZ (artikel III, onderdeel A, onder 1), artikel 43a, vijfde lid, SRKGT (artikel IV, onder 1), artikel 51a, zesde lid, SRW (artikel V, onder 1) en artikel 10.07, tweede lid, BPR (artikel II, onder 1)
Artikel 1, zevende lid	artikel 16, eerste lid, onderdelen d en e	is al geïmplementeerd met een dynamische verwijzing in artikel 3, eerste lid, BGS 2007
Artikel 1, achtste lid	artikel 18 bis	artikel 4, onder c, BGS 2007 (artikel I, onderdeel C) en artikel 18 STZ (artikel III, onderdeel B)
Artikel 1, negende lid	artikel 19, tweede en vierde lid	tweede lid: in artikel 4, tweede lid, Wet BON, artikel 12, vierde lid, WVVS en artikel 2 Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee 2005; vierde lid behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling
Artikel 1, tiende lid	artikel 20	artikelen 5 en 6 Wet BON in samenhang met de verruiming van de reikwijdte van het begrip schadelijke gevolgen van een ongeval in artikel 3 en het op artikel 11 Wet BON gebaseerde Rampenplan voor de Noordzee 2009
Artikel 1, elfde lid (eerste onderdeel)	artikel 20 bis	eerste en tweede lid: is reeds geïmplementeerd in het Rampenplan voor de Noordzee 2009 gebaseerd op artikel 11 Wet BON; derde lid is geïmplementeerd in artikel 6a BGS 2007 (artikel I, onderdeel E), en vierde lid: behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling
Artikel 1, elfde lid (tweede onderdeel)	artikel 20 ter	artikel 10 Wet BON
Artikel 1, elfde lid (derde onderdeel)	artikel 20 quater	artikel 7, derde tot en met vijfde lid, Wet BON
Artikel 1, elfde lid (vierde onderdeel)	artikel 20 quinques	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling
Artikel 1, twaalfde lid	artikel 22 bis	geïmplementeerd in artikel 2, eerste lid, BGS 2007 (artikel I, onderdeel b, onder 1) en artikel 1 en 3 Regeling verstrekken gegevens scheepvaart 2007

Richtlijn 2009/17/EG	Corresponderend artikel Richtlijn 2002/59/EG	Implementatie in:
Artikel 1, dertiende lid	artikel 23, onderdeel c en e	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling. Betreft bepaling over een doelstelling die te realiseren is door middel van samenwerking tussen de Commissie en de lidstaten.
Artikel 1, veertiende lid Artikel 1, vijftiende lid	artikel 23 bis artikel 24	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling eerste lid is al geregeld in de Wet bescherming persoonsgegevens; tweede lid behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling, betreft een verplichting voor de Commissie
Artikel 1, zestiende lid Artikel 1, zeventiende lid Artikel 1, achttiende lid Artikel 1, negentiende lid Artikel 2 tot en met 4	artikel 27 en 28 bijlage I, deel 4, onderdeel X bijlage II, deel I, onderdeel 3 Bijlage III	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepalingen behoeft geen implementatie in Nederlandse regelgeving Zie hetgeen is opgenomen bij artikel 1, derde lid, eerste onderdeel (artikel 6 bis) Zie hetgeen is opgenomen bij artikel 1, twaalfde lid (artikel 22 bis) behoeven geen implementatie i.v.m. aard bepalingen

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdelen A en B

Onderdeel A strekt tot implementatie van de definitie van SafeSeaNet in artikel 3, onder s, van de richtlijn, in artikel 1 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007.

Onderdeel B strekt ertoe om de in artikel 2 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007 aangeduide «zich bij de European Maritime Safety Agency bevindende indexserver» te benoemen als SafeSeaNet. De toevoeging van een slotzinsnede aan artikel 2, tweede lid, is ter implementatie van de slotzinsnede van artikel 14, onder c, van de richtlijn.

Artikel I, onderdeel C

Onderdeel C implementeert de voorschriften met betrekking tot de berichtgeving rond ijsgang. Met deze implementatie wordt de bestaande praktijk geformaliseerd.

Artikel I, onderdeel D, II, onderdeel 2, III, onderdeel A, onder 2, IV, onder 2, en V, onder 2

Deze wijzigingen betreffen een aanpassing aan de tekst van richtlijn 2002/59/EG, zoals gewijzigd bij richtlijn 2009/17/EG. Bij deze wijziging is de verwijzing naar artikel 2, tweede lid, van de richtlijn dynamisch gemaakt, zodat bij toekomstige wijzigingen van dit onderdeel van de richtlijn geen implementatie meer nodig is. Met deze aanpassing wordt tevens voorzien in een correctie van een eerdere implementatie van de richtlijn. Voorts is een dynamisch verband gelegd met het nieuwe artikel 6 bis van de richtlijn, waarbij de AIS-verplichting gefaseerd wordt ingevoerd voor vissersschepen met een lengte van meer dan 15 meter.

Inhoudelijk behelzen de hier gewijzigde artikelen de algemene beperking van het toepassingsbereik van de richtlijn en daarmee ook van de Nederlandse regelgeving ter implementatie van de richtlijn. Het toepassingsbereik wordt hier uitgebreid naar scheepsbunkers van 1000 ton en meer. Met betrekking tot het toepassingsbereik wordt verder ook gewezen op de reeds eerder aangehaalde verduidelijking van het toepassingsbereik van de richtlijn, en de gevolgen die dit heeft voor vissersschepen met een lengte van 45 meter en meer en traditionele schepen van 45 meter en meer. De richtlijn en dus ook de Nederlandse wetgeving is niet van toepassing op:

a. oorlogsschepen, overige marineschepen of andere schepen die eigendom zijn of in dienst zijn bij een lidstaat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b. vissersschepen tot 45 meter (met uitzondering van de AIS-verplichting; deze gaat op grond van artikel 6 bis van de richtlijn, volgens een in de richtlijn aangegeven tijdschema, gelden voor elk vissersschip met een lengte over alles van 15 meter of meer dat de vlag van een lidstaat voert en in de Gemeenschap is geregistreerd, of dienst doet in de binnenwateren of territoriale wateren van een lidstaat, of zijn vangst aan land brengt in een haven van een lidstaat); traditionele schepen tot 45 meter en pleziervaartuigen tot 45 meter;

c. bunkers op schepen tot 1000 ton en scheepsvoorraden en uitrusting aan boord van alle schepen.

Artikel I, onderdeel E

Het nieuwe artikel 6a van het Besluit gegevens scheepvaart 2007 strekt tot implementatie van de laatste volzin van artikel 20 bis van de richtlijn. Hierin is bepaald dat indien een lidstaat daarom verzoekt, voor degenen die overeenkomstig de eerste en tweede alinea van deze 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 Besluit gegevens scheepvaart 2007.

Artikel II, onder 1, III, onderdeel A, onder 1, IV, onder 1, en V, onder 1

Deze wijzigingen betreffen een aanpassing aan het gewijzigde artikel 15 van richtlijn nr. 2002/59/EG. De aanpassing kon eenvoudig geschieden door de verwijzing naar dit artikel aan te passen.

Artikel III, onderdeel B

Het nieuwe artikel 18 strekt tot implementatie van het nieuwe artikel 18 bis, eerste lid, onder b, van de richtlijn. Hierin is bepaald dat wanneer de bevoegde instanties van mening zijn dat de ijsgang een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid van mensenlevens op zee of voor de bescherming van hun zee- of kustgebieden of de zee- of kustgebieden van andere staten, zij, onverminderd de plicht tot bijstandsverlening aan schepen die bijstand behoeven en andere uit de toepasselijke internationale voorschriften voortvloeiende verplichtingen, mogen verlangen dat schepen die zich in het betrokken gebied bevinden en die een haven of terminal willen binnen- of uitvaren of een ankerplaats willen verlaten, met documenten kunnen aantonen dat zij aan sterkte- en vermogens-eisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

Artikel VI

Artikel 2 van richtlijn 2009/17 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU L 131) bepaalt dat de lidstaten uiterlijk 30 november 2010 voldoen aan deze richtlijn. Deze implementatieverplichting rechtvaardigt derhalve een uitzondering op het beginsel van de zogenoemde vaste verandermomenten.

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