

Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs

Regeling tot uitvoering van verordening (EG) nr. 417/2002 en verordening (EG) nr. 782/2003 (Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs)

22 juni 2005/Nr. HDJZ/SCH/2005-1413
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Handelende in overeenstemming met de Minister van Justitie;
Gelet op verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie (PbEG L 64), verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003, houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115) en de artikelen 13, derde lid, en 36a, eerste en derde lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

Besluit:

Artikel 1

1. Als bepalingen als bedoeld in artikel 36a, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen worden aangewezen de artikelen 4, eerste en derde lid, 5 en 7, aanhef en na het tweede gedachtestreepje, van verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie (PbEG L 64).
2. De inspecteur-generaal kan van de in het eerste lid genoemde artikelen van de verordening ontheffing verlenen ter uitvoering van artikel 8, eerste lid, van de verordening.

Artikel 2

Als besluit als bedoeld in artikel 13, derde lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen wordt aangewezen artikel 6, eerste lid, onderdeel b, in samenhang met het tweede lid, tweede alinea, van verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie

van 14 april 2003, houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115).

Artikel 3

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 4

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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

Toelichting

Algemeen

Deze regeling strekt tot nadere implementatie van twee Europese verordeningen. Deze verordeningen werken weliswaar rechtstreeks, maar voor zaken als de aanwijzing van bevoegde autoriteiten, de heffing van tarieven, de rechtsbescherming, het toezicht en de handhaving, was in de Nederlandse wetgeving nog aanvullende regelgeving nodig. Deze regelgeving is grotendeels reeds eerder totstandgekomen (zie hieronder) en de onderhavige regeling vormt het sluitstuk. Deze regeling kon pas totstandkomen nadat in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) enkele nieuwe grondslagen voor regelgeving van kracht waren geworden (zie artikel 14, onderdelen E, F, H en I, van de Wet buitenlandse schepen).

De eerste verordening die deels onder deze regeling wordt uitgevoerd is verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie (PbEG L 64) (hierna: verordening (EG) nr. 417/2002). Ter uitvoering van die verordening is in de eerste plaats totstandgekomen het nieuwe artikel 13G van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (zie het Besluit van 16 maart 2004, houdende wijziging van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en het Besluit

voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen in verband met de versnelde uitfasering van enkelwandige olietankschepen en invoering van een scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen (Stb. 131)). Op grond van dat artikel wordt voor Nederlandse schepen, mede ter uitvoering van onderdelen van Bijlage I van het MARPOL-verdrag, uitvoering gegeven aan de verboden van de verordening om bepaalde enkelwandige olietankschepen nog langer in de vaart te houden, welk verbod in bepaalde gevallen is gekoppeld aan het vervoer van zware oliesoorten. In de tweede plaats kunnen op grond van de Scheepvaartverkeerswet aan enkelwandige olietankschepen verkeersaanwijzingen worden gegeven om overtreding van de verboden uit artikel 4, eerste en derde lid, van de verordening om Nederlandse havens of offshore terminals binnen- of uit te varen of voor anker gaan, te verhinderen of ongedaan te maken (zie de Bekendmaking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 december 2003, nr. DGG/V-03/008213/VV, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, houdende het verhinderen dat bepaalde categorieën enkelwandige olietankschepen Nederlandse havens en offshore terminals in- of uitvaren, of ankeren (Stcrt. 248) en artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van de Scheepvaartverkeerswet). Het sluitstuk van de uitvoering van verordening (EG) nr. 417/2002 is de onderhavige regeling, waarin de strafbaarstelling wordt geregeld van overtreding van de verboden uit de artikelen 4, eerste en derde lid, 5 en 7, aanhef en na het tweede gedachtestreepje, van de verordening.

De tweede verordening waar deze regeling mede uitvoering aan geeft, is verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003, houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115). Ter uitvoering van die verordening kwamen reeds tot stand het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen, een nieuw artikel 6c in de Regeling havenstaatcontrole (zie de Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 juli 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-1676 Hoofddirectie Juridische Zaken, houdende wijziging van de Regeling havenstaatcontrole in verband met twee Europese verordeningen (Stcrt. 134)) en artikel 2.20 in de Regeling tarieven scheepvaart 2005. Met de

onderhavige regeling wordt het laatste stukje van de verordening handhaafbaar en sanctioneerbaar, namelijk de verplichting voor bepaalde schepen om in het bezit te zijn van een zogenaamde AFS-verklaring.

De administratieve lasten die uit deze regeling in samenhang met de verordeningen voortvloeien, zijn beperkt tot artikel 2 van de regeling met betrekking tot verordening (EG) nr. 782/2003 over organische tinverbindingen. In de toelichting bij dat artikel zullen deze lasten nader worden toegelicht. Als gevolg van de internationale herkomst van deze regels, zijn deze administratieve lasten onvermijdelijk. Een ontwerp van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal), dat heeft aangegeven de ontwerp-regeling niet te toetsen.

In verband met artikel 1 van de regeling is overeenkomstig artikel 36a, vierde lid, van de Wvvs een ontwerp van de regeling aan de beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd. Dit heeft niet geleid tot een reactie. Verder is de regeling op grond van artikel 36a, eerste lid, van de Wvvs, ook in verband met artikel 1 van de regeling, totstandgekomen in overeenstemming met de Minister van Justitie.

Artikelsgewijs

Artikel 1

In dit artikel zijn, zoals overigens ook is aangekondigd in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel buitenlandse schepen (Kamerstukken II 2003/04, 29 394, nr. 3, blz. 18–19), enkele bepalingen van verordening (EG) nr. 2002/417 aangewezen op grond van artikel 36a van de Wvvs, waardoor het voortaan verboden is om in strijd met die bepalingen te handelen.

De bepalingen uit de verordening die in artikel 1 zijn aangewezen, bevatten de volgende verboden:

a. een verbod voor bepaalde oudere enkelwandige olietankschepen, ongeacht de vlag waaronder ze varen, om (in dit geval Nederlandse) havens of offshore terminals binnen te varen (artikel 4, eerste lid);

b. een verbod om met enkelwandige olietankschepen, ongeacht de vlag waaronder ze varen, die zware oliesoorten vervoeren om (Nederlandse) havens of offshore terminals binnen te varen of uit te varen of voor anker te gaan (artikel 4, derde lid). Uit artikel 4, vijfde lid, van de verordening volgt rechtstreeks dat dit verbod voor olietankschepen met een draagvermogen van minder dan 5000 ton geldt vanaf de opleveringsverjaardag van het schip in 2008. Per abuis wordt in dat vijfde lid overigens verwezen naar het tweede lid in plaats van het derde lid; bezien zal worden hoe deze kennelijke fout bij de Raad onder de aandacht zal worden gebracht.

c. een verbod voor bepaalde enkelwandige olietankschepen, ongeacht de vlag waaronder ze varen, om (Nederlandse) havens of offshore terminals binnen te varen of uit te varen of voor anker te gaan zonder te voldoen aan de zogenoemde keuringsregeling scheepvaart (Condition Assessment Scheme of CAS, vastgesteld bij resolutie MEPC.94(46) (Trb. 2003, 116)) om in de vaart te mogen blijven (artikel 5 van de verordening);

d. een verbod voor bepaalde buitenlandse olietankschepen om (Nederlandse) havens of offshore terminals binnen te varen of uit te varen of voor anker te gaan na de verjaardag van de oplevering van het schip in 2015 (artikel 7, aanhef en na het tweede gedachtestreepje, van de verordening).

Overtreding van het verbod om te handelen in strijd met deze verboden uit de verordening, is door deze aanwijzing een economisch delict op grond van artikel 1a, onder 1°, van de Wet op de economische delicten (Wed) in samenhang met artikel 36a van de Wvvs. Deze sanctiëring is gelijk aan de sanctiëring van overtredingen van vergelijkbare voorschriften in de Wvvs, bijvoorbeeld de overtreding van het verbod om zonder geldig certificaat of ander vereist document uit te varen in artikel 13, eerste lid, van de Wvvs, op grond van welk artikellid, in samenhang met het reeds genoemde artikel 13G in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen, bijvoorbeeld ook Nederlandse enkelwandige olietankschepen die in strijd met de verordening in de vaart blijven, kunnen worden bestraft op grond van artikel 1a, onder 1°, van de Wed.

De verordening biedt de mogelijkheid aan de lidstaten om in bepaalde situaties schepen in afwijking van bepaalde verboden toch een haven of offshore terminal te laten binnenvaren of uitvaren of voor anker te laten gaan. In het tweede lid van artikel 1 wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt door te bepalen dat de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat een schip in uitzonderlijke omstandigheden ontheffing kan verlenen van alle hierboven genoemde verboden indien het olietankschip in moeilijkheden verkeert en een toevluchtsoord zoekt of indien een onbeladen olietankschip naar een reparatiehaven op weg is (artikel 8 van de verordening). De strafbaarheid op grond van de Wed in samenhang met de Wvvs wordt bij het verlenen van de ontheffing dus opgeheven. Deze bevoegdheid tot het verlenen van een ontheffing staat overigens los van bestaande bevoegdheden op grond van andere wetgeving, bijvoorbeeld de Wet bestrijding ongevallen Noordzee of de Wet havenstaatcontrole, om besluiten te nemen over de toelating van een schip in dergelijke situaties.

Uiteraard zal in dergelijke situaties aan het betreffende schip wel een ontheffing van de verboden van de verordening worden verleend.

Voor de volledigheid zij nog vermeld dat in deze regeling geen uitvoering is gegeven aan de mogelijkheid die artikel 4, vierde lid, van de verordening aan lidstaten biedt om olietankschepen die uitsluitend in de havens en in de binnenvaart worden gebruikt, van het hierboven onder b genoemde verbod vrij te stellen, indien zij op grond van de binnenvaartvoorschriften zijn toegelaten. De definitie van schip in artikel 1, onderdeel i, van de Wvvs is beperkt tot schepen die op zee worden gebruikt en daarmee is de strafbaarstelling die door de aanwijzingen in artikel 1 van deze regeling wordt geregeld, niet van toepassing op olietankschepen die uitsluitend in de havens en de binnenvaart worden gebruikt. Ook van de ontheffingsmogelijkheid in artikel 4, zesde lid, van de verordening van hetzelfde onder b genoemde verbod is geen gebruik gemaakt. Die ontheffingsmogelijkheid is in tijd beperkt tot 21 oktober 2005 en kan worden verleend in – kortweg – situaties waarin de ijsgang een versterkt schip vereist; een dergelijke uitzondering is voor Nederland niet nodig.

De verwijzing naar de verordening in deze regeling ten slotte is een zogenaamde dynamische verwijzing, zodat ook de inmiddels in werking getreden en toekomstige wijzigingen van die verordening in de regeling doorwerken. De meest recente wijziging dateert overigens van 17 december 2004 (verordening (EG) nr. 2172/2004 van de Europese Commissie van 17 december 2004 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (PbEU L 371)). De oorspronkelijke verordening en alle daarop volgende wijzigingen, inclusief – voorzover gereed – de doorlopende teksten van de verordening inclusief de voorgaande wijzigingen, zijn te vinden in het ‘Repertorium op de geldende gemeenschapswetgeving’ op het volgende internetadres: <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/nl/repert/0730.htm> (zie aldaar verder onder 07.30.30 Zeeveiligheid).

Artikel 2

Doordat in artikel 2 van deze regeling artikel 6, eerste lid, onderdeel b, in samenhang met het tweede lid, tweede alinea, van verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003, houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115) is aangewezen op grond van artikel 13, derde lid, van de

Wvvs, is het voortaan verboden om met een Nederlands schip met een lengte van 24 meter of meer, maar met een brutotonnage van minder dan 400 ton (met uitzondering van vaste of drijvende platforms, FSU's en FPSO's) een haven te verlaten indien het schip niet in het bezit is van een zogenaamde AFS-verklaring. Uit artikel 2, onderdeel 8, in samenhang met onderdeel 10, van de verordening volgt dat een AFS-verklaring op dit moment een verklaring betreft volgens het model van bijlage III van de verordening. Volgens artikel 6, tweede lid, laatste alinea, van de verordening dient een dergelijke verklaring vergezeld te gaan van de bijbehorende documentatie (zoals een ontvangstbewijs voor verf of een factuur van een bedrijf) en de nodige gegevens ter staving te bevatten. De verklaring moet door de eigenaar of diens gemachtigde vertegenwoordiger worden ondertekend als bewijs van overeenstemming met de artikelen 4 en 5 van de verordening en maakt als zodanig onderdeel uit van het systeem van keuring en certificering dat de verordening in artikel 6 ter naleving van die verboden heeft opgenomen voor schepen die varen onder de vlag van een lidstaat. De verboden in die artikelen betreffen een verbod op het gebruik (aanbrengen) van organische tinverbindingen die fungeren als biociden in aangroeiwerende systemen op schepen (artikel 4) en een verbod op de aanwezigheid van als biociden fungerende organische tinverbindingen in aangroeiwerende systemen op schepen, tenzij daarop een afsluitende laag is aangebracht die voorkomt dat deze verbindingen vrijkomen uit het onderliggende niet-conforme aangroeiwerende systeem (artikel 5, eerste lid). Het eerstgenoemde verbod geldt vooralsnog alleen voor EU-

schepen (zie artikel 4, tweede alinea, van de verordening). Het laatstgenoemde verbod geldt vooralsnog alleen voor schepen die na 1 juli 2003 onder de vlag van een EU-lidstaat worden gebracht en waarvan het aangroeiwerende systeem na 1 juli 2003 is aangebracht, gewijzigd of vervangen (zie artikel 5, eerste en tweede lid, van de verordening). Bij wijziging of vervanging van het verfsysteem moet de overeenstemming met de verordening overigens worden bevestigd door een beperkte aanvulling van de verklaring, inclusief de bijbehorende documenten (zie het model van bijlage III van de verordening). Een model van de verklaring is te vinden op de internet-site van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW): <http://www.ivw.nl/nl/water/koopvaardij/vergunningen/Schip/index.jsp>.

Nu het op grond van deze regeling in samenhang met artikel 13, derde lid, van de Wvvs verboden is om zonder AFS-verklaring een haven te verlaten, is overtreding van dit verbod strafbaar op grond van artikel 1a, onder 1°, van de Wed. Verder kan het schip door een ambtenaar van de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden aangehouden (artikel 20, eerste lid, onderdeel a, in samenhang met artikel 13, derde lid, van de Wvvs), wordt toezicht gehouden op grond van artikel 14 van de Wvvs en vloeit rechtsbescherming voort uit artikel 22 van die wet. Het toezicht en de handhaving ten aanzien van het hebben van een AFS-verklaring zijn daarmee vergelijkbaar met die ten aanzien van het hebben van een door de administratie van de vlaggenstaat afgegeven AFS-certificaat op grond van artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van de verordening voor – kort

gezegd – Nederlandse schepen met een brutotonnage van 400 ton of meer. Voor die categorie schepen kwam het reeds genoemde Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen tot stand.

Ook in artikel 2 is de verwijzing naar de verordening een zogenaamde dynamische verwijzing, zodat wijzigingen van die verordening in de regeling doorwerken.

Ten slotte een kort overzicht van de administratieve lasten die uit dit artikel voortvloeien. De tijd die een reder of eigenaar gemiddeld – de eerste verklaring zal meer tijd kosten dan het bevestigen ervan bij vernieuwing van het systeem – kwijt zal zijn aan het opstellen van de vereiste verklaring, het bijvoegen van de bijbehorende documentatie en het ondertekenen, wordt geschat op 12 minuten. De verklaring is, zoals aangegeven, alleen vereist voor schepen met een lengte van 24 meter of meer, maar met een brutotonnage van minder dan 400 ton. Voor koopvaardij schepen wordt uitgegaan van het bevestigen van de verklaring bij onderhoud van het verfsysteem twee maal per vijf jaar, voor de visserij en recreatievaart gemiddeld een keer per twee jaar. Bij het standaardtarief van € 45 komen de totale lasten voor schepen van de koopvaardijsector (192 schepen) daarmee uit op € 697 en voor de visserijsector (149 schepen) op € 676; de totale lasten voor het bedrijfsleven bedragen per jaar aldus € 1373. Het aantal recreatievaartuigen dat een verklaring zal moeten hebben, wordt geschat op 50; de regeling zal alle burgers gezamenlijk per jaar dus ongeveer 5 uur tijd kosten.

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