

Vergaderjaar 2010–2011

**32 434**

**Wijziging van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen 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)**

**Nr. 6**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 28 oktober 2010

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag inzake het bovengenoemde wetsvoorstel. Ik beantwoord graag de gestelde vragen.

**Identificatiesysteem voor schepen**

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering of alle schepen varend onder Nederlandse vlag, die op grond van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (hierna: monitorrichtlijn) moeten worden voorzien van een automatisch identificatie-systeem (hierna: AIS) (vissersschepen langer dan 15 m) of van een Long Range Identification and Tracing of Ship-systeem (hierna: LRIT) (passagiersschepen en vrachtschepen groter dan 300 GT) reeds zijn uitgerust met deze instrumenten en wanneer dat niet het geval is, welke kosten hier naar verwachting aan verbonden zijn.

De verplichting voor vissersschepen om AIS aan boord te hebben zal stapsgewijs worden ingevoerd. Uiterlijk 2014 zullen alle Nederlandse vissersschepen van meer dan 15 meter lengte moeten zijn voorzien van AIS. Op circa 350 vissersvaartuigen moet nog een AIS-transponder worden geïnstalleerd. De kosten van een AIS-transponder, inclusief installatie bedragen gemiddeld € 3 500,-.

De verplichting voor passagiersschepen en vrachtschepen groter dan 300 GT om LRIT aan boord te hebben is reeds opgenomen in artikel 40, eerste en derde lid, van het Schepenbesluit 2004. Inmiddels zijn alle schepen die onder Nederlandse vlag varen en verplicht zijn LRIT aan boord te hebben, van dit systeem voorzien.

De leden van de PvdA-fractie vragen daarnaast hoe het staat met de ontwikkeling van het SafeSeaNet, met name welke lidstaten nog geen lokaal of nationaal systeem operationeel hebben.

Alle lidstaten hebben momenteel een lokaal of nationaal systeem in werking op basis van de monitorrichtlijn. Momenteel wordt door lidstaten gewerkt aan de aanpassing van deze systemen om per 30 november 2010 te voldoen aan de aanvullende eisen die volgen uit richtlijn nr. 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU L 131) (hierna: richtlijn nr. 2009/17/EG). Naast Nederland is ook het Verenigd Koninkrijk nog bezig met het ontwikkelen van een nationaal doorgeefluik, een zogenoemd Single Point of Contact, als onderdeel van het nationale systeem. Dit systeem is per 30 november 2010 nog niet gereed. Gedurende de ontwikkeling van het Single Point of Contact zal Nederland tot ongeveer eind 2011 via een alternatief systeem aan de verplichtingen uit de monitorrichtlijn voldoen.

De leden van SP-fractie stellen vast dat er sprake is van een breed scala aan systemen om schepen en ladingen te volgen. Hierbij vraagt deze fractie zich af in hoeverre deze systemen op elkaar aansluiten en of deze systemen ook aansluiten bij de in Nederland gehanteerde systemen.

De systemen om schepen en ladingen te volgen hebben over het algemeen een internationale basis. Ik streef er daarom in internationaal verband naar om de informatieverstrekking over lading zoveel mogelijk te standaardiseren en te harmoniseren en de uitwisseling van de informatie zo veel mogelijk elektronisch te laten verlopen. Met het op grond van de monitorrichtlijn door de Europese Commissie samen met de lidstaten op te zetten SafeSeaNet wordt een netwerk gevormd 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, de bescherming van het mariene milieu en de efficiëntie in het scheepvaartverkeer. Om de aansluiting op de nationale systemen zo goed mogelijk te maken, werken de Europese Commissie en de lidstaten bij de ontwikkeling en opzet van SafeSeaNet zoveel mogelijk samen.

Bij de overslag van lading naar een andere modaliteit zijn vaak aparte formulieren en signaleringen noodzakelijk die vaak per modaliteit verschillen. In dat kader vraagt de SP-fractie of de voorgestelde wijziging bijdraagt aan de harmonisering en het op elkaar afstemmen van registratiesystemen en signaleringen voor het volgen van lading. En zo niet, welke ruimte de regering heeft om dit voor de Nederlandse situatie wel te bevorderen?

Ik onderschrijf het streven van de SP-fractie om ook bij overslag van lading naar een andere vervoersmodaliteit zoveel mogelijk te kunnen werken met geharmoniseerde formulieren en procedures. Gelet op het internationale karakter van de transportwereld hecht ik er vooral waarde aan om deze harmonisatie in internationaal verband op te pakken.

In de volgende gevallen hebben we al het nodige op dit terrein bereikt. Zo is in het kader van de totstandkoming van de Europese maritieme ruimte zonder grenzen bij de verdere ontwikkeling van SafeSeaNet en het River Information Services afgesproken om na te gaan of meldingsberichten die worden gebruikt in de zeevaart ook bij de binnenvaartmeldingen gebruikt kunnen worden. Hierbij zou het bestaande River Information Services gebruikt dienen te worden.

Voorts worden in Nederland op basis van internationale afspraken initiatieven ontplooid om de bestaande elektronische systemen voor informatie-uitwisseling efficiënt en effectief op elkaar aan te sluiten.

Verder is in het nieuwe VN-Verdrag inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Rotterdam Rules) dat in 2008 tot stand is gekomen, bepaald dat voor het vervoer over zee of een daaraan voorafgaand of volgend traject de vervoerder tijdig van de op de goederen betrekking hebbende informatie en instructies wordt voorzien. De vervoerder is hierdoor ook beter in staat de wet- en regelgeving en overige vereisten van het openbaar gezag in verband met het beoogde vervoer na te leven. Verder is in de Rotterdam Rules bepaald dat gevaarlijke goederen worden gemerkt of van een etiket worden voorzien in overeenstemming met de wet- of regelgeving of andere vereisten van het openbaar gezag die van toepassing zijn tijdens enig traject van het beoogde vervoer van de goederen. Mede door deze bepalingen dragen de Rotterdam Rules bij aan de efficiëntie van het «door-to-door» vervoer.

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

De PvdA-fractie vraagt of de Nederlandse regering de in richtlijn nr. 2009/17/EG gestelde implementatietermijn gaat halen. De in de richtlijn gestelde implementatietermijn van anderhalf jaar is niet ruim, zeker gezien het feit dat ook formele wetgeving moet worden aangepast. Bij een voortvarende aanpak kan de gestelde termijn nog worden gehaald. In dat verband voeg ik bij dit verslag tevens een nota van wijziging waarmee de inwerkingtreding van het wetsvoorstel wordt gelijkgetrokken met de uiterste implementatiedatum van eerdergenoemde richtlijn.

### **Opvang van schepen**

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of in de dagelijkse praktijk een eenduidig onderscheid bestaat tussen wat wel «schadelijke gevolgen» zijn en wat niet.

In de Wet bestrijding ongevallen Noordzee staat omschreven wat onder schadelijke gevolgen van een ongeval wordt verstaan. De classificatie van rampen en de daarbij behorende procedures en maatregelen staan daarnaast beschreven in het Rampenplan voor de Noordzee 2009. Aan de hand van de beschikbare informatie wordt, tot er meer duidelijkheid bestaat over de aard en omvang van de ramp of het incident, een eerste classificatie bepaald. Bij twijfel zal in eerste instantie een zwaardere beoordeling worden aangehouden. Zodra meer zekerheid bestaat over de werkelijke aard en omvang volgt eventueel een bijgestelde classificatie.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie wat de consequenties van de uitbreiding van de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn in het geval er sprake is van «schadelijke gevolgen», zowel in materiële als personele zin. Deze vraag sluit aan bij de vraag van de leden van de PvdA-fractie naar de consequenties van de verplaatsing van de bevoegdheid om maatregelen te nemen bij gevallen van gestrande, gezonken of aan de grond geraakte schepen met schadelijke gevolgen van de waterbeheerder naar de minister van Verkeer en Waterstaat.

Op grond van artikel 20, eerste lid, van de monitorrichtlijn wijzen lidstaten een of meerdere bevoegde instanties aan die bij de opvang van schepen die bijstand behoeven onafhankelijk en autonoom beslissingen kunnen nemen. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen schepen die nog drijven of schepen die zijn gestrand, gezonken of aan de grond zijn geraakt.

In dit wetsvoorstel is er daarom voor gekozen de bevoegdheden van de Voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampan op grond van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee zich ook te laten uitstrekken over die situaties waarin sprake is van schepen die zijn gestrand, gezonken of aan de grond zijn geraakt.

In de huidige situatie is het namelijk zo dat een schip in nood in die situaties onder het regime van de Wrakkenwet komt te vallen, ook wanneer daarbij sprake is van behoefte aan bijstand of mogelijke schadelijke gevolgen. De waterbeheerder is vervolgens verantwoordelijk voor de verdere afhandeling. Een dergelijke verschuiving van procedures en verantwoordelijkheden is, zeker in een dergelijke situatie, onwenselijk en vindt ook geen grondslag in de richtlijn.

De leden van de SP-fractie constateren voorts dat bij het overbrengen van schepen naar een Nederlandse haven de mogelijkheid is gecreëerd om te vragen naar het verzekeringsbewijs van een verzekering tegen maritieme vorderingen. Naar aanleiding hiervan vragen de leden van de SP-fractie of het ontbreken daarvan voor de Nederlandse autoriteiten aanleiding kan zijn het schip te weigeren in een Nederlandse haven. En of de regering bereid is elk schip dat op de Noordzee in nood verkeert, toe te laten in een Nederlandse haven.

In het wetsvoorstel is opgenomen dat het ontbreken van een verzekeringsbewijs geen grond is voor een weigering een maatregel te treffen gericht op de opvang van een schip dat bijstand behoeft op een daarvoor geschikte locatie en ook geen vertraging mag opleveren bij de opvang van het schip.

Voorts zijn binnen de Internationale Maritieme Organisatie een aantal aansprakelijkheidsverdragen tot stand gekomen waarin beheerders adequate garanties krijgen zodat opvang van incidentschepen voor hen geen onevenredige risico's met zich brengt. De Nederlandse regering is voornemens partij te worden bij al deze verdragen, voor zover dat nu nog niet het geval is. De behoefte om eerst te vragen naar voldoende zekerheid bij de opvang van incidentschepen zal hierdoor worden ondervangen.

De beleidslijn voor de opvang van een schip in nood is neergelegd in het Rampenplan voor de Noordzee 2009. Dit rampenplan voorziet er in dat elk schip dat bijstand behoeft adequaat wordt geholpen en zonodig wordt opgevangen in een Nederlandse haven.

### **Administratieve lasten**

De leden van de VVD-fractie vragen waar het vermelde percentage van 10% vaste administratieve lasten op is gebaseerd. Hierbij vragen deze leden zich af of de procedure voor het verstrekken van informatie aan de kapitein over de te verladen stoffen hetzelfde blijft of dat dit wetsvoorstel ziet op een verandering van die procedure en daarmee een verhoging van de administratieve lasten.

De voorgeschreven extra informatie die moet worden overgelegd door de verlader aan de kapitein wordt op dit moment reeds op vrijwillige basis verstrekt. Deze procedure wordt met dit wetsvoorstel niet gewijzigd maar uitsluitend geformaliseerd. In dat verband kan een deel van de bestaande kosten nu worden toegerekend aan deze wettelijke verplichting. Hierbij is redelijkerwijs uitgegaan van ongeveer 10% van deze reeds bestaande kosten. De totale kosten zullen echter niet toenemen.

### **Onderdeel D**

De dynamische verwijzing naar de richtlijnen bewerkstelligt dat de Wet voorkoming verontreiniging door schepen niet telkens hoeft te worden aangepast op het moment dat deze richtlijnen gewijzigd worden. Met

onderdeel D wordt overeenkomstig aanwijzing 343 van de Aanwijzingen voor de regelgeving voorzien in de gebruikelijke inwerkingtreding van EU-regelgeving waarnaar dynamisch wordt verwezen.

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