

Vergaderjaar 2016–2017

34 757

Wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Verzamelwet IenM 2018)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Dit wetsvoorstel wijzigt een aantal wetten op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De wijzigingen betreffen met name het gebied van de luchtvaartwetgeving. Hiernaast zijn wijzigingen opgenomen die voortvloeien uit de Spoorwegwet, de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden, de Wet havenstaatcontrole, de Wet zeevarenden, de Wet pleziervaartuigen 2016 en de Wet personenvervoer 2000. Het gaat hierbij om tekstuele aanpassingen, technische verbeteringen en verheldering van bepaalde punten. Tot slot dienen enkele voorstellen ter verduidelijking en nadere invulling van eerder gemaakte beleidskeuzes en het herstellen van omissies.

Met de voorgestelde wijzigingen worden geen substantiële beleidswijzigingen beoogd. Het wetsvoorstel behelst derhalve enkel zogenoemd «klein beleid». Hiermee voldoet het wetsvoorstel aan de drie criteria die de regering in de brief van 20 juli 2011 heeft gesteld aan verzamelwetgeving, namelijk onderlinge samenhang, geen omvangrijke en complexe onderdelen en geen politiek omstreden inhoud (Kamerstukken I 2010/11, 32 500 VI, M). Het wetsvoorstel heeft geen noemenswaardige regeldrukgevolgen, aangezien de bepalingen geen grote veranderingen teweegbrengen.

In het artikelsgewijze deel van de memorie van toelichting wordt nader ingegaan op de verschillende wijzigingsvoorstellen.

Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de wetgeving die bij het onderhavige wetsvoorstel gewijzigd wordt. Het onderhavige wetsvoorstel is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd en is handhaafbaar en uitvoerbaar bevonden.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de ILT is de toelichting op enkele punten verduidelijkt.

Administratieve lasten

Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel is nagegaan of sprake is van administratieve lasten. Onder administratieve lasten wordt verstaan: de kosten om te voldoen aan informatieverplichtingen aan de overheid, voortvloeiend uit wet- en regelgeving van de overheid. De onderhavige wijzigingsvoorstellen hebben geen gevolgen voor de administratieve lasten.

De bestuurlijke lasten voor de overheid zullen als gevolg van de wijziging in artikel IV zeer beperkt toenemen. De Inspectie Leefomgeving en Transport is al belast met het toezicht en de handhaving in het kader van de Wet havenstaatcontrole. De controle op de aanwezigheid van het conformiteitsdocument betreft niet meer dan het vaststellen van de aanwezigheid van dat document en het aankruisen op het controleformulier. Dit leidt tot een half fte per jaar aan extra inzet.

De administratieve lasten als gevolg van verordening 2015/757 zullen niet significant stijgen. De reders beschikken over het algemeen al over de benodigde data omdat die nu al grotendeels op basis van internationale verplichtingen moeten worden verzameld. Ook nu is het al in het belang van de reders om inzicht te hebben in het brandstofverbruik van een schip omdat daarmee brandstof kan worden bespaard. Gegevens die al verzameld worden betreffen de hoeveelheid ingekochte en verbruikte brandstof, de havens die op een reis bezocht zijn, de lading die is geladen en de afgelegde afstanden. De totale kosten als gevolg van de invoering van de verordening bedragen per schip € 6.705,- per jaar. Het grootste gedeelte bestaat uit de kosten voor de verificateur en voor het overige uit kosten in verband met het zich eigen maken van de materie en het verzamelen en samenstellen van de bestaande data. Er zijn geen overige nalevingskosten.

Consultatie

Voor dit wetsvoorstel is afgezien van internetconsultatie omdat het wetgeving betreft zonder noemenswaardige gevolgen voor burgers, bedrijven en instellingen.

Artikelsgewijs

ARTIKEL I

Onderdeel A

Op het gebied van de luchtvaartveiligheid wordt een groot deel van de toepasselijke regelgeving op Europees niveau vastgesteld. Een belangrijke verordening in dat kader is de zogenaamde basisverordening¹. Deze verordening bevat zowel eisen ten aanzien van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA) als essentiële eisen ten aanzien van de luchtvaartveiligheid. De huidige basisverordening vormt inmiddels de grondslag voor een groot aantal uitvoeringsverordeningen

¹ Verordening EG nr. 216/2008 van het Europees parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU L 79).

(Implementing Rules, verordening van de Europese Commissie) op verschillende deelterreinen van de luchtvaartveiligheid, zoals brevettering, vluchtuitvoering en luchtwaardigheid.

In het kader van de nieuwe Aviation Strategy heeft de Europese Commissie in december 2015 een voorstel gepresenteerd voor een nieuwe basisverordening. Modernisering van de regelgeving, onder andere door waar mogelijk over te schakelen op doelregelgeving, en het verder borgen en vergroten van de veiligheid zijn daartoe belangrijke overwegingen. Momenteel bevindt dit voorstel zich in de expertfase van het Europees wetgevingsproces.

Ten aanzien van de inwerkingtreding bepaalt het voorstel dat de nieuwe verordening in werking treedt op de twintigste dag na publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie. De huidige basisverordening (verordening 216/2008) zal dan worden ingetrokken. Het voorstel bevat daarnaast nog enkele bepalingen van overgangsrecht, onder andere voor wat betreft het omhangen van de geldende uitvoeringsverordeningen. Aangezien Europese verordeningen rechtstreeks doorwerken in de rechtsorden van de lidstaten is er in de regel weinig ruimte voor de lidstate om aanvullende of afwijkende zaken in de eigen nationale regelgeving op te nemen. Een aspect dat bijvoorbeeld wel nationaal moet worden geregeld is het toezicht op en de handhaving van de verordening(en) in kwestie. In de Wet luchtvaart zijn daartoe in 2013 verschillende artikelen aangepast. Onder andere is een definitie van basisverordening in artikel 1.1 opgenomen en zijn diverse artikelen in hoofdstuk 11 betreffende toezicht en handhaving aangevuld.

De definitie van basisverordening in artikel 1.1 van de Wet luchtvaart refereert expliciet aan het nummer van de Europese verordening, te weten 216/2008. Op het moment dat het voorstel dat nu in behandeling is bij de Europese wetgever gepubliceerd wordt, zal deze op de twintigste dag na publicatie in werking treden. De huidige basisverordening (216/2008) zal dan komen te vervallen. Dit betekent dat de begripsomschrijving van basisverordening in artikel 1.1 vanaf dat moment zou verwijzen naar een oude verordening. Het doel van de onderhavige wijziging is om te bewerkstelligen dat er ook voor wat betreft de nationale regelgeving een naadloze overgang plaatsvindt van de oude (huidige) verordening naar de nieuwe verordening. Aangezien niet met zekerheid gesteld kan worden op welk moment de nieuwe verordening exact in werking zal treden, en ook niet bekend is welk nummer de nieuwe verordening zal krijgen, is een oplossing gezocht die recht doet aan deze situatie. Deze oplossing is gevonden door aan de begripsomschrijving van de basisverordening in artikel 1.1, eerste lid, het zinsdeel «of een verordening die daarvoor in de plaats treedt» toe te voegen. Met deze aanvulling verwijst de wet ook naar rechtsopvolgers van de basisverordening. Hierdoor wordt ervoor gezorgd dat op het moment dat de nieuwe verordening in werking treedt, ook de handhaving daarvan zoals al geregeld in de Wet luchtvaart, naadloos kan worden voortgezet. Op het moment dat duidelijk is welk nummer de nieuwe verordening heeft, zal nader worden bekeken op welke wijze dit in de Wet luchtvaart een plek zal worden gegeven. Omwille van de kenbaarheid van de inhoud van de nieuwe verordening zal per omgaande na publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie ook een mededeling in de Nederlandse Staatscourant worden gedaan.

Onderdeel B

In artikel 8.25dj, zoals dat luidt met ingang van de inwerkingtreding van de Wet van 22 juni 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Stb. 2016, nr. 272), is het gemeenschappelijk transparant systeem van tarieven

geregeld. Het vierde lid van dit artikel verklaart welke artikelen in geval van een gemeenschappelijk transparant systeem van tarieven van toepassing zijn voor Schiphol en voor de deelnemende overige burgerluchthavens. Voor Schiphol betreft dit een verduidelijking. De luchthaven Schiphol moet immers, ook indien deze deel uitmaakt van een luchthavennetwerk, te allen tijde voldoen aan de in de Wet luchtvaart en de krachtens deze wet vastgestelde bepalingen met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven.

De artikelen die van toepassing zijn in geval van een gemeenschappelijk transparant systeem van tarieven, betreffen zowel bepalingen in de Wet luchtvaart zelf, als bepalingen welke krachtens de Wet luchtvaart worden vastgesteld. Per abuis is echter niet in alle gevallen expliciet aangegeven dat ook de krachtens de Wet luchtvaart met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden gestelde regels van toepassing zijn. Deze omissie wordt thans hersteld. Daarnaast wordt geregeld dat ook de leden van artikel 8.25d van de Wet luchtvaart die betrekking hebben op de inwerkingtreding van de tarieven en voorwaarden van de Wet luchtvaart, van toepassing zijn op een deelnemende overige luchthaven. Voorheen was dit geregeld door artikel 14a, eerste lid, in samenhang met artikel 3, vierde lid, van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

Onderdeel C

Met de wijziging van artikel 8.58 wordt de instelling van een commissie regionaal overleg luchthaven voor een luchthaven met een luchthavenbesluit niet langer verplicht gesteld. Op grond van de Wet luchtvaart moet voor iedere luchthaven een luchthavenbesluit of luchthavenregeling worden vastgesteld. Voor de luchthavens van regionale betekenis moet dat door de betreffende provincies worden gedaan. Gelet op het op de Wet luchtvaart gebaseerde Besluit burgerluchthavens moet een luchthavenbesluit worden vastgesteld indien bepaalde externe veiligheids- en/of geluidcontouren buiten het luchthavengebied vallen.

Ten tijde van de vaststelling van het Besluit burgerluchthavens in 2009 is ervan uitgegaan dat voor helikopterluchthavens -gelet op het meestal geringe aantal vliegbewegingen met helikopters- een luchthavenbesluit niet aan de orde zou zijn en dat altijd met een luchthavenregeling zou kunnen worden volstaan. In de praktijk blijkt dat echter niet altijd het geval te zijn. Door het aantal vliegbewegingen in combinatie met het per definitie beperkte luchthavengebied van een helikopterluchthaven is in een aantal gevallen toch een luchthavenbesluit nodig en daarmee de instelling van een commissie regionaal overleg. Gelet op het beperkte gebruik van een helikopterluchthaven en het beperkte ruimtebeslag ervan heeft de verplichte instelling van een commissie regionaal overleg voor een helikopterluchthaven echter geen toegevoegde waarde. Van de zijde van de provincies is daarom verzocht de verplichte instelling van de commissie in artikel 8.58 te wijzigen in een mogelijke instelling.

Met de voorgestelde wijziging van artikel 8.58 hoeven de provincies voor kleine luchthavens van regionale betekenis, zoals de helikopterluchthavens, geen commissie meer in te stellen. Voor de grotere luchthavens die onder de verantwoordelijkheid van de provincies vallen heeft de wijziging van artikel 8.58 geen praktische betekenis. De commissies regionaal overleg voor deze luchthavens zijn al ingesteld en het is niet de bedoeling hier verandering in te brengen. Voor de luchthavens van regionale betekenis met een luchthavenregeling was de instelling van een commissie regionaal overleg al niet verplicht.

Voor de luchthavens van nationale betekenis met een luchthavenbesluit blijft de verplichting een commissie regionaal overleg in te stellen bestaan. Ook voor deze luchthavens zijn de commissies overigens allemaal al ingesteld.

ARTIKEL II, onderdeel 1

Machinisten dienen te voldoen aan de bij of krachtens de Spoorwegwet gestelde eisen ten aanzien van kennis, bekwaamheid en ervaring. Deze eisen vloeien voort uit richtlijn nr. 2007/59/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU L 315/51) (hierna: de machinistenrichtlijn).

Een machinist dient, ingevolge artikel 50, derde lid, Spoorwegwet, te beschikken over een vergunning en een bevoegdheidsbewijs. Het bevoegdheidsbewijs heeft, conform artikel 12 van de machinistenrichtlijn betrekking op taalkennis, vakkennis en vakbekwaamheid met betrekking tot rollend materieel en infrastructuur waarvoor het bewijs wordt afgegeven en op de kennis van het veiligheidsmanagementsysteem van de betreffende spoorwegonderneming. Het bevoegdheidsbewijs, alsmede de beoordeling waaruit blijkt dat de machinist beschikt over de bovengenoemde vakkennis en vakbekwaamheid, wordt ingevolge de machinistenrichtlijn afgegeven door de spoorwegonderneming waar de machinist werkzaam is. Tot nu toe is in artikel 51a, vierde lid, onder b, van de Spoorwegwet de bevoegdheid tot beoordelen van machinisten in het kader van het bevoegdheidsbewijs bij de Minister van Infrastructuur en Milieu belegd. In de praktijk is de bevoegdheid van de Minister gemandateerd aan verschillende spoorwegondernemingen, met inachtneming van afdeling 10.1.1 van de Algemene wet bestuursrecht. Met de wijziging van artikel 51a, vierde lid, onder b, wordt deze situatie in de wetgeving geformaliseerd.

Het examineren van machinisten vindt plaats onder toezicht van een door de Minister erkende examinator. De bevoegdheid om examinatoren te erkennen blijft berusten bij de Minister en in mandaat bij de Stichting Veiligheid en Vakmanschap Railvervoer (VVRV). Dit mandaat zal worden aangepast, in lijn met de overdracht van bevoegdheden van de Minister (in mandaat VVRV) naar de spoorwegondernemingen.

In het Besluit spoorwegpersoneel zijn enkele bevoegdheden aan de Minister toegekend die verband houden met het examineren van machinisten. Ook deze bevoegdheden zijn nu in mandaat belegd bij de VVRV. Het Besluit spoorwegpersoneel zal op deze punten worden gewijzigd, zodat ook deze bevoegdheden worden belegd bij de spoorwegondernemingen.

Momenteel zijn de taken in praktijk (namelijk door een mandaat van de Minister) al belegd bij de spoorwegondernemingen. Het direct beleggen van de taken bij de spoorwegondernemingen in artikel 51a van de Spoorwegwet levert, ten opzichte van de huidige situatie geen extra kosten op voor de spoorwegondernemingen. Die kosten voor de spoorwegondernemingen zijn als volgt: 1.000 euro eenmalig voor het laten opleiden van de examinator en 500 euro per jaar voor bijscholing. Daarnaast bedragen de kosten voor het vervangen van een machinist, zodat deze zijn (neven)functie als examinator kan uitvoeren, ongeveer 1.000 euro per jaar, per examinator.

ARTIKEL II, onderdeel 2 en ARTIKEL VII

In artikel 57, vierde lid, van de Spoorwegwet en in artikel 19b, eerste en derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 wordt naar het derde lid van artikel 20 van de Wet personenvervoer verwezen, er moet echter naar het vierde lid van dat artikel worden verwezen. Het derde lid van artikel 20 van de Wet personenvervoer heeft vanwege de verwijzing naar het tweede lid betrekking op concessies voor openbaar vervoer, anders dan openbaar vervoer per trein. De artikelen 19b, eerste en derde lid, van de Wet personenvervoer en in artikel 57, vierde lid, van de Spoorwegwet, waarin

de foutieve verwijzing naar het derde lid van artikel 20 is opgenomen, hebben wel betrekking op concessies voor openbaar vervoer per trein. Om die reden wordt met de voorgestelde wijziging de foutieve verwijzing aangepast door verwijzing naar het vierde lid van artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000. Op grond van dat vierde lid kunnen gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur van een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam onder bepaalde voorwaarden concessies verlenen voor openbaar vervoer per trein.

ARTIKEL III

In artikel 43, eerste lid, van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden wordt een verwijzing naar artikel 95 van verordening 528/2012 opgenomen. Het betreft de zogenoemde Biocidenverordening, de Verordening (EU) 528/2012 van het Europees parlement en de Raad van 22 mei 2012 betreffende het op de markt aanbieden en het gebruik van biociden (PbEU 2012, L 167). Met de verwijzing wordt een omissie hersteld die is ontstaan bij het aanpassen van de regelgeving op de verordening. Artikel 43, eerste lid, van de wet verbiedt een aantal handelingen die in de verordening zijn genoemd. Door artikel 95 van de verordening hier aan toe te voegen wordt de Minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd om bestuurlijk handhavend op te treden op grond van de artikelen 86 en 90 van de wet en wordt overtreding van het verbod strafrechtelijk strafbaar op grond van artikel 1a, onderdeel 1, van de Wet op de economische delicten.

Op grond van het eerste lid van artikel 95 van de verordening wordt een lijst bijgehouden van stoffen en van leveranciers of hun vertegenwoordigers in Europa, die aantoonbaar beschikken over of toegang hebben tot een compleet EU-stofdossier of een daaraan gelijkwaardig dossier. In het tweede lid van artikel 95 is voorgescreven dat een biocide alleen op de markt mag worden aangeboden, indien de stof en de leverancier van de stof of het product, op de lijst zijn vermeld. Hiermee wordt feitelijk voorkomen dat een biocide op de markt wordt aangeboden zonder dat in een EU-stofdossier is geïnvesteerd.

ARTIKEL IV

Aanleiding tot de wijziging van artikel 11d van de Wet havenstaatcontrole is de vaststelling van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees parlement en de Raad van 29 april 2015, betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (hierna: de verordening). Met de voorliggende wijziging van de Wet havenstaatcontrole wordt de verordening in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. In dat kader wordt ook de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen aangepast.

De verordening is van toepassing op alle zeeschepen boven 5.000 bruto ton die een Europese haven aandoen. Deze schepen dienen vanaf 2019 bij een bezoek aan een haven te beschikken over een conformiteitsdocument waaruit blijkt dat is voldaan aan de eisen van monitoring en rapportage van CO₂ emissies op alle reizen naar, binnen en van EU havens. De verordening beoogt inzicht te bieden in de CO₂ emissies en de energie-efficiëntie van deze schepen. Die gegevens worden op jaarbasis geaggregeerd en door de EC gepubliceerd, om daarmee mogelijk te maken dat verladers een bewuste keuze voor efficiënte schepen kunnen maken. Omdat het Europese regelgeving betreft kan van derde landen, gelegen buiten de Europese Unie, niet worden verwacht dat zij daar toezicht op houden. Om te zorgen dat toezicht en handhaving voor reders uit de EU

en niet-EU landen gelijk is, dienen reders afspraken te maken met private verificateurs die de monitoringplannen en emissierapporten moeten goedkeuren en op basis daarvan het conformiteitsdocument afgeven. De rol van de vlaggenstaat is daarmee beperkt. Voor schepen uit derde landen geldt dat tegelijkertijd met de eerste inspectie die uitgevoerd wordt op grond van de implementatieregelgeving van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (hierna Richtlijn 2009/16/EG) wordt gecontroleerd of een geldig conformiteitsdocument aan boord is. Het conformiteitsdocument is daartoe middels de verordening in Bijlage IV (Lijst van certificaten en documenten), onderdeel 50, van de Richtlijn havenstaatcontrole bijgeschreven als te controleren document. Ook bij volgende inspecties dient een geldig conformiteitsdocument aanwezig te zijn.

De Inspectie Leefomgeving en Transport is belast met de uitvoering van de controles op grond van de Wet havenstaatcontrole. Door de ILT is een HUF-toets uitgevoerd (brief 8 december 2016, kenmerk ILT-2016/251091) waaruit naar voren is gekomen dat de wijziging handhaafbaar en uitvoerbaar is. De door de ILT voorgestelde suggesties ter verbetering zijn overgenomen.

In de preambule bij de verordening is in overweging 29 opgenomen dat de handhaving van de verplichtingen betreffende het Monitoring-, Rapportage- en Verificatiesysteem moet worden gebaseerd op bestaande instrumenten, namelijk degene die zijn vastgesteld krachtens Richtlijn 2009/16/EG en Richtlijn 2009/21/EG van het Europees parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen, en op informatie betreffende de afgifte van conformiteitsdocumenten. In artikel 11d van de Wet havenstaatcontrole, dat van toepassing is op buitenlandse schepen, is de mogelijkheid van een verwijderingsbevel al opgenomen. Dit artikel wordt aangevuld met het in de verordening opgenomen verwijderingsbevel.

Het conformiteitsdocument staat in de verordening centraal als bewijs voor naleving van de verplichtingen door schepen die van en/of naar Europese haven varen. Constatering tijdens inspectie dat het document niet aan boord is hoeft niet onmiddellijk te leiden tot een sanctie als het schip binnen een redelijke termijn het document kan overleggen. Indien schepen na twee of meer opeenvolgende rapportageperiodes niet aan de monitorings- en rapportagevoorschriften hebben voldaan en andere maatregelen ter waarborging van de handhaving hebben gefaald, kan een verwijdering volgen.

Onze Minister van Infrastructuur en Milieu kan een besluit nemen tot verwijdering van een schip uit een haven indien bij een inspectie wordt vastgesteld dat het conformiteitsdocument, bedoeld in bijlage IV, onder 50, van de richtlijn, niet aan boord is.

Met de in artikel 11d, eerste lid, van de Wet havenstaatcontrole opgenomen wijzigingen wordt de Minister de bevoegdheid gegeven om een verwijderingsbevel af te geven indien een schip niet over een conformiteitsdocument beschikt. In artikel 20, derde lid, van de verordening is deze mogelijkheid opgenomen. Het verwijderingsbevel kan worden afgegeven door de bevoegde autoriteit indien een schip, zoals eerder gesteld, gedurende twee of meer opeenvolgende periodes niet heeft voldaan aan de monitoring- en rapportagevoorschriften en andere handhavingsmaatregelen niet tot naleving hebben geleid. Het afgeven van een verwijderingsbevel moet worden gemeld aan de Europese Commissie, de European Maritime Safety Agency, de overige lidstaten en de betrokken vlaggenstaat.

Als gevolg van dat verwijderingsbevel moet elke lidstaat het schip weigeren. Dat betekent dat Nederland dus ook schepen moet weigeren indien in een andere lidstaat een verwijderingsbevel is afgegeven. In artikel 11d, tweede lid, van de Wet havenstaatcontrole, is dit als een verplichting voor de Nederlandse havenbeheerders opgenomen. Dit eindigt indien alsnog conform artikel 11 en 18 van de verordening aan de monitoring- en rapportageverplichting wordt voldaan. Het voldoen aan de verplichtingen wordt bevestigd door de kennisgeving van een geldig conformiteitsdocument aan de bevoegde autoriteit die het bevel heeft afgegeven.

Een verwijderingsbevel kan alleen afgegeven worden aan buitenlandse schepen. Nederlandse schepen kan de toegang tot een Nederlandse haven niet worden geweigerd. Tegen deze schepen kan handhavend worden opgetreden met behulp van de artikelen 36 en 37 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

ARTIKEL V

Deze wijziging van de Wet zeevarenden maakt een uitzondering mogelijk op de regel dat strafbepalingen in de Nederlandse taal moeten zijn gesteld. Hiervoor dient ingevolge de memorie van toelichting bij de Wijziging van enige wetten in verband met de handhaving van voorschriften in de Engelse taal (II 2012/13, 33 427, nr. 3) aan twee criteria te worden voldaan. Allereerst dient de doelgroep gewend te zijn in de betrokken vreemde taal te communiceren. Daarnaast dient het voorschriften te betreffen met een in hoge mate technisch karakter, die moeilijk vertaalbaar zijn met de kans op discrepanties met de authentieke versie en dus op verwarring bij de doelgroep en de handhaving.

De Nederlandse zeevaartsector is een internationaal georiënteerde sector. De bemanning van in Nederland geregistreerde schepen bestaat voor een groot gedeelte uit buitenlandse zeevarenden. Daarmee wordt voldaan aan het eerste criterium. Het betreft daarnaast gedetailleerde normen van technische aard. De Wet zeevarenden wordt grotendeels beïnvloed door verdragen en besluiten die in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties (hierna: IMO), opgericht met het op 6 maart 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie (Stb. 1949, J93), tot stand zijn gekomen. Door het gebruik in de handhaving van de authentieke teksten van IMO-besluiten mogelijk te maken, sluit het onderhavige artikel aan bij het beleid om een doelmatige communicatie aan boord van zeeschepen te bevorderen en daardoor bij te dragen aan een veiliger zeevaart.

Voor een uitvoerige uiteenzetting over de achtergronden van de uitzondering op de regel dat strafbepalingen in de Nederlandse taal moeten zijn gesteld, wordt verwezen naar de hoofdstukken 1 en 2 en de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen IV en VIII, in de memorie van toelichting bij de bovengenoemde Wijziging van enige wetten in verband met de handhaving van voorschriften in de Engelse taal.

ARTIKEL VI

Met de toevoeging van een vierde lid aan artikel 6 van de Wet pleziervaartuigen 2016 wordt een omissie in deze wet hersteld. Met deze wijziging wordt alsnog een grondslag voor de Minister in de wet opgenomen om de taal vast te stellen waarin de handleiding moet zijn opgesteld die bij het product (zoals een pleziervaartuig of een onderdeel daarvan) aanwezig moet zijn. De taal wordt vastgesteld in een ministerieel besluit. In de

praktijk wordt dit opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport die met de uitvoering van de Wet pleziervaartuigen 2016 is belast.

ARTIKEL VIII

De inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wordt bepaald bij koninklijk besluit, waarbij rekening gehouden zal worden met de Wet raadgevend referendum.

Van de invoeringstermijn van twee maanden en van de vaste veranderingen die als uitgangspunt gelden kan worden afgeweken conform aanwijzing 174, vierde lid, onder c, van de Aanwijzingen voor de regeling, omdat deze regeling ziet op reparaties van wetstechnische onjuistheden, verduidelijkingen en andere wijzigingen van inhoudelijk ondergeschikte aard.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema