

Vergaderjaar 2011–2012

**33 064**

## **Wijziging van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee ten aanzien van bevoegdheid om aanwijzingen te geven aan hulpverleners, ter implementatie van richtlijn 2011/15/EU**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **1. Inleiding**

Dit wetsvoorstel strekt tot implementatie van artikel 1, onderdeel 3, van richtlijn 2011/15/EU van de Commissie van 23 februari 2011 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU 2011, L 49). Deze richtlijn, hierna kortweg aangeduid als richtlijn 2011/15/EU, dient op 16 maart 2012 te zijn geïmplementeerd in de wetgeving van de lidstaten.

Deze memorie besteedt allereerst aandacht aan genoemd artikel 1, onderdeel 3, van richtlijn 2011/15/EU. Vervolgens wordt de implementatie beschreven van de overige bepalingen van richtlijn 2011/15/EU. De implementatie is samengevat in de bij deze memorie gevoegde transponeringstabel. De bovengenoemde richtlijn 2002/59/EG wordt hierna aangeduid als de Monitorrichtlijn.

#### **2. Implementatie van artikel 1, onderdeel 3, van richtlijn 2011/15/EU**

In artikel 1, onderdeel 3, van richtlijn 2011/15/EU wordt bijlage IV van de Monitorrichtlijn vervangen door een nieuwe bijlage. Deze bijlage bevat, evenals zijn uit 2002 daterende voorganger, een niet-limitatieve opsomming van maatregelen die de lidstaten naar aanleiding van incidenten of omstandigheden kunnen nemen als de maritieme veiligheid en de bescherming van het milieu gevaar lopen. Wanneer naar aanleiding van incidenten of omstandigheden die gevolgen hebben voor een schip, de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat oordeelt dat een ernstige en directe bedreiging van zijn kusten of gerelateerde belangen dan wel van de veiligheid van andere schepen en hun bemanningen en passagiers of van personen aan de wal moet worden afgewend dan wel dat het mariene milieu moet worden beschermd, kan die instantie onder andere:

- de bewegingen van het schip beperken of het schip gelasten een bepaalde koers te volgen (onderdeel a van bijlage IV);

- de kapitein gelasten een toevluchtsoord te zoeken in geval van direct gevaar, dan wel ervoor zorgen dat het schip wordt geloodst of gesleept (onderdeel d van bijlage IV).

Alleen de laatste alinea, na de opsomming van maatregelen, van de nieuwe bijlage is inhoudelijk nieuw. Hierin wordt bepaald dat, indien een schip wordt gesleept onder een sleep- of bergingsovereenkomst, de maatregelen die worden genomen krachtens de onderdelen a en d ook kunnen worden toegepast op de betrokken bijstands-, bergings- en sleepvaartondernemingen.

De totstandkoming van de Monitorrichtlijn heeft destijds voor wat betreft de bijlage met maatregelen niet tot de vaststelling van implementatiebepalingen aanleiding gegeven. Artikel 5 van de uit 1992 daterende Wet bestrijding ongevallen Noordzee voorzag al in de nodige bevoegdheden tot het nemen van maatregelen. Die wet respecteert in beginsel de verantwoordelijkheid van de kapitein en de eigenaar van het in moeilijkheden geraakte schip om de nodige maatregelen te treffen, waartoe uiteraard ook het inschakelen van sleep- of bergingsbedrijven kan behoren. Indien echter een ongeval heeft plaatsgevonden en naar het oordeel van de Minister van (thans) Infrastructuur en Milieu en zijn medebetrokken ambtgenoten de schadelijke gevolgen van het ongeval niet worden voorkomen of (in voldoende mate) beperkt door de maatregelen van de kapitein of de scheepseigenaar, kan de eerstgenoemde minister aanwijzingen geven tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval. Deze aanwijzingen kunnen worden gericht aan de kapitein, de scheepseigenaar en degenen die hulp verlenen aan het schip. De aanwijzingen kunnen, voor zover gericht aan de kapitein of de scheepseigenaar, onder andere betrekking hebben op de aanwezigheid van het schip op een bepaalde plaats en het overbrengen van het schip naar een bepaalde plaats. Dit ligt vast in artikel 5, tweede lid.

Ingevolge artikel 5, derde lid, van de wet kunnen de aanwijzingen aan degenen die hulp verlenen aan het schip slechts een verbod inhouden tot het uitvoeren van overeengekomen hulpverlening of tot het voortzetten van reeds aangevangen hulpverlening. In verband met de laatste alinea van de nieuwe bijlage IV bij de Monitorrichtlijn is deze beperking te stringent. Artikel I van dit wetsvoorstel voorziet daarom in een aanvulling van dit lid, inhoudend dat aanwijzingen aan degenen die hulp verlenen aan een schip dat wordt gesleept onder een sleep- of bergingsovereenkomst, betrekking kunnen hebben op de in het tweede lid, onderdeel a of b, genoemde onderwerpen. Voor aanwijzingen jegens hulpverleners in andere gevallen blijft dan de tot nog toe geldende beperking van kracht. Voor alle duidelijkheid verdient het hier nog vermelding, dat de minister op basis van artikel 6 van de wet zelf bevoegd is het nodige te (doen) verrichten om de schadelijke gevolgen van het ongeval te voorkomen of tegen te gaan als naar zijn oordeel de toepassing van artikel 5 onvoldoende soelaas biedt, bijvoorbeeld omdat het schip te ernstig is beschadigd. Dit is mede van belang in verband met de laatste zinsnede («ervoor zorgen dat het schip wordt geloodst of gesleept») van onderdeel d van bijlage IV van de Monitorrichtlijn.

### **3. Implementatie van de overige bepalingen van richtlijn 2011/15/EU**

#### *Artikel 1, onderdeel 1, van richtlijn 2011/15/EU*

Deze bepaling wijzigt artikel 12, eerste lid, onderdeel b, van de Monitorrichtlijn, waarin wordt verwezen naar een besluit van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze verwijzing wordt geactualiseerd. In de Nederlandse wetgeving is geen aanpassing nodig, omdat de bepaling waarin artikel 12, eerste lid, onderdeel b, van de Monitorrichtlijn is

geïmplementeerd, te weten artikel 13a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, een zogenaamde dynamische verwijzing bevat, die mede betrekking heeft op nadere IMO-besluiten.

#### *Artikel 1, onderdeel 2, van richtlijn 2011/15/EU*

In de Monitorrichtlijn wordt bijlage II vervangen. De nieuwe bijlage kent 4 onderdelen, waarvan de implementatie hierna achtereenvolgens wordt besproken.

#### *I. VISSERSVAARTUIGEN*

Dit onderdeel bevat data waarop diverse categorieën visservaartuigen moeten zijn uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS). Het bevat geen inhoudelijke wijziging ten opzichte van bijlage II zoals die luidde sedert de laatste wijziging (2009) van de Monitorrichtlijn. Artikel 4c.2 van de Regeling vissersvaartuigen behoeft geen aanpassing.

#### *II. SCHEPEN OP INTERNATIONALE REIZEN*

Dit onderdeel betreft uitrusting van schepen met AIS en een reisgegevensrecorder (VDR) of een vereenvoudigde reisgegevensrecorder (S-VDR) en verwijst in inhoudelijk opzicht naar hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. Artikel 40, eerste en derde lid, van het Schepenbesluit 2004 verwijst voor veiligheidseisen, waaronder de vereiste reisgegevensrecorders, eveneens rechtstreeks naar de toepasselijke bepalingen van het SOLAS-verdrag en behoeft dus geen aanpassing.

#### *III. SCHEPEN OP NIET-INTERNATIONALE REIZEN*

Dit onderdeel betreft eveneens uitrusting van schepen met AIS en een reisgegevensrecorder (VDR) of een vereenvoudigde reisgegevensrecorder (S-VDR). Het gestelde over verwijzingen naar het SOLAS-verdrag is hier mutatis mutandis van toepassing. Artikel 41, vijfde lid, van het Schepenbesluit 2004 behoeft geen aanpassing.

#### *IV. VRIJSTELLINGEN*

Dit onderdeel maakt voor enkele categorieën van schepen vrijstellingen door de lid-staten mogelijk van de verplichting om AIS dan wel VDR of S-VDR aan boord te hebben. De bestaande vrijstellingsbevoegdheid van artikel 47 van het Schepenbesluit 2004, waarin een clausule is opgenomen over inachtneming van verdragen, kan worden benut.

#### *Artikelen 2 en 3 van richtlijn 2011/15/EU*

Deze artikelen, over de omzettingstermijn en de inwerkingtreding van de richtlijn zelf, behoeven geen wettelijke implementatie.

### **4. Uitvoering, administratieve lasten**

De toepassing van de aanwijzingsbevoegdheden van de Wet BON draagt een zeer incidenteel karakter. De verbreding van de reikwijdte van enkele bevoegdheden richting hulpverleners zal dit naar verwachting niet veranderen en doet de bestuurlijke lasten niet toenemen. Uiteraard zal de nodige aandacht worden besteed aan voorlichting over de wetswijziging voor de sleep- en bergingsbedrijven. De wijziging van de Wet BON is voorts niet van invloed op de omvang van de administratieve lasten van het bedrijfsleven.

## **5. Inwerkingtreding**

Voorzien is in onverwijlde inwerkingtreding van de wetswijziging. Nu het implementatie van een richtlijn betreft, behoeft de inwerkingtreding niet te wachten op het eerstkomende zogenaamde «vaste verandermoment» voor inwerkingtreding van wettelijke regels.

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

**Transponeringstabel betreffende richtlijn 2011/15/EU van de  
Commissie van 23 februari 2011 tot wijziging van Richtlijn  
2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende  
de invoering van een communautair monitoring- en informatie-  
systeem voor de zeescheepvaart (PbEU 2011, L 49)**

Bepaling in richtlijn nr. 2011/15/EU	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatiebehoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 1, onderdeel 1	Artikel 13a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Zie onderdeel 3 van de memorie van toelichting	Geen beleidsruimte	
Artikel 1, onderdeel 2	Voor wat betreft onderdeel I, VISSERSVAARTUIGEN, van de nieuwe bijlage bij richtlijn 2002/59/EG: artikel 4c.2 van de Regeling vissersvaartuigen. Zie onderdeel 3 van de memorie van toelichting. Voor wat betreft onderdeel II, SCHEPEN OP INTERNATIONALE REIZEN, van de nieuwe bijlage bij richtlijn 2002/59/EG: artikel 40, eerste en derde lid, van het Schepenbesluit 2004. Zie onderdeel 3 van de memorie van toelichting Voor wat betreft onderdeel III, SCHEPEN OP NIET-INTERNATIONALE REIZEN, van de nieuwe bijlage bij richtlijn 2002/59/EG: artikel 41, vijfde lid, van het Schepenbesluit 2004. Zie onderdeel 3 van de memorie van toelichting. Voor wat betreft onderdeel IV, VRIJSTELLINGEN, van de nieuwe bijlage bij richtlijn 2002/59/EG: artikel 47 van het Schepenbesluit 2004. Zie onderdeel 3 van de memorie van toelichting.	Geen beleidsruimte  Geen beleidsruimte  Geen beleidsruimte  Beleidsruimte	       De bestaande vrijstellingsbevoegdheid, waarin een clause is opgenomen over inachtneming van verdragen, kan worden benut
Artikel 1, onderdeel 3	Artikel 5, tweede lid, van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, zoals dat komt te luiden ingevolge dit wetsvoorstel.	Geen beleidsruimte	