

Vergaderjaar 1994–1995

24 271

Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en de Wet op de economische delicten in verband met richtlijn nr. 93/75/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (PbEG L 247)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Doel van het onderhavige wetsvoorstel is uitvoering te geven aan richtlijn nr. 93/75/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (PbEG L 247).

De richtlijn behelst maatregelen die er op zijn gericht ernstige ongevallen op zee waarbij gevaarlijke of schadelijke stoffen vrijkomen, te voorkomen en om schade als gevolg van dergelijke ongevallen te beperken. Met het oog daarop moeten schepen die deze stoffen vervoeren naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap aan minimumeisen voldoen. Deze maatregelen betreffen onder meer verplichtingen aangaande het verstrekken van gegevens omtrent de reis en de lading, de melding van ongevallen en het voldoen aan bepaalde verkeersmaatregelen, zoals de gebruikmaking van loodsen, indien vereist, en van de plaatselijke verkeersbegeleiding (VTS) indien deze voorhanden is.

In veel opzichten bouwt de richtlijn voort op al bestaande, in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) overeengekomen, maatregelen betreffende de veiligheid van het scheepvaartverkeer en het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee. Deze maatregelen zijn in Nederland uitgewerkt in diverse wetten en daarop gebaseerde besluiten. In het kader van deze wet zijn in de eerste plaats van belang de verplichtingen die de richtlijn stelt met betrekking tot het aanbieden voor vervoer per schip en het aan boord nemen van zowel (voor het mariene milieu) schadelijke stoffen, als (voor de veiligheid aan boord) gevaarlijke stoffen (waar de richtlijn spreekt van verontreinigende goederen, wordt in de bestaande Nederlandse wetgeving in gelijke zin gesproken van schadelijke stoffen).

In de Nederlandse wetgeving valt het vervoer van schadelijke stoffen over zee in bulk of in verpakte vorm als bedoeld in de richtlijn onder de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Deze wet heeft als doel de bescherming van het mariene milieu tegen verontreiniging door schepen. Het vervoer over zee van gevaarlijke stoffen in bulk of in verpakte vorm als bedoeld in de richtlijn valt onder de Schepenwet. De Schepenwet, een rijkswet, stelt regels in het belang van de veiligheid van schip en bemanning.

De regimes betreffende schadelijke en gevaarlijke stoffen overlappen elkaar in belangrijke mate, omdat voor veel stoffen de criteria samenvallen op grond waarvan zij worden aangemerkt als schadelijk of gevaarlijk. Voor de uitvoeringspraktijk verliest het onderscheid dan ook steeds meer aan betekenis. Blijkens zijn voorgeschiedenis is een belangrijke doelstelling van de richtlijn het voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu als gevolg van ernstige ongevallen op zee en schadelijke gevolgen van ongevallen tot een minimum te beperken. Om deze redenen is er voor gekozen de voorschriften van de richtlijn die betrekking hebben op het vervoer van zowel schadelijke als gevaarlijke stoffen, uit te voeren in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Behalve de wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, is voor de implementatie van de richtlijn ook wijziging nodig van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en van een aantal algemene maatregelen van bestuur op grond van de Scheepvaartverkeerswet, te weten het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Loodsplichtbesluit, het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

Deze wijzigingen hangen grotendeels samen met de verplichting van de kapitein of de eigenaar van een schip dat schadelijke of gevaarlijke stoffen vervoert, om in geval van ongevallen op zee deze gegevens te melden aan de bevoegde autoriteit (in Nederland de Kustwacht), en met de verplichting van de exploitant of de agent van een schip, tot het melden van gegevens over schip en lading aan de bevoegde autoriteit (veelal de havenbeheerder) bij het uitvaren of binnenvaren van een Nederlandse haven.

Uitvoering van de richtlijn in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Het onderdeel van de richtlijn (artikel 4) dat in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen is geregeld, betreft het vereiste dat gevaarlijke of schadelijke stoffen slechts mogen worden aangeboden voor vervoer of aan boord worden genomen van een schip wanneer aan de kapitein of de exploitant een aangifte is verstrekt met gegevens over deze stoffen.

Deze aangifte moet volgens de richtlijn worden verstrekt door de scheepsbevrachter zoals omschreven in de richtlijn. Hij moet er ook voor zorgen dat de voor vervoer aangeboden vracht overeenstemt met de aangifte. Omdat de term «scheepsbevrachter» niet goed past in het bestaande Nederlandse privaatrechtelijke systeem inzake het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen, is als algemene aanduiding van bedoelde persoon gebruikt: degene die gevaarlijke of schadelijke stoffen aanbiedt. Hierbij moet in de eerste plaats worden gedacht aan de afzender van de stoffen. Meestal zal de afzender de onderneming zijn die de gevaarlijke stoffen heeft geproduceerd, maar dit hoeft niet altijd het geval te zijn. Meer in het algemeen rusten de hier bedoelde verplichtingen op degene van wie de ladingomschrijving afkomstig is, en die uit dien hoofde op de hoogte is, of dat in elk geval moet zijn, van de aard van de lading.

Ook wat het begrip «exploitant» betreft is in de wet een andere omschrijving gebruikt dan in de richtlijn, die, zonder afbreuk te doen aan de bedoeling van de richtlijn, beter aansluit bij het begrippenkader van de Nederlandse wetgeving. Met het oog op de goede uitvoerbaarheid van de verplichtingen die de richtlijn zowel aan als jegens de exploitant stelt, is voor het wetsvoorstel gezocht naar een duidelijke afbakening van het begrip «exploitant». De richtlijn bevat geen omschrijving van dit begrip, maar vermeldt op niet limitatieve wijze categorieën personen die exploitant kunnen zijn. Hierbij zijn zowel personen die de zeggenschap kunnen hebben over het gebruik van het schip, namelijk de reders en beheerders, als personen die geen zeggenschap hebben over het gebruik van het schip, namelijk de agenten. De ook in de omschrijving genoemde charteraar wordt als scheepsbevrachter nog eens apart beschreven in artikel 2, onder k, van de richtlijn, en dient ingevolge artikel 4 van de richtlijn de voorgeschreven aangifte te verstrekken aan de exploitant van het schip, waartoe hij ingevolge de definitie zelf behoort. De charteraar kan, afhankelijk van de charterovereenkomst, al dan niet zeggenschap hebben over het gebruik van het schip. Zo wordt algemeen aangenomen dat bij reis- en tijdbevrachting (anders dan bij rompbefrachtiging) de exploitatie van het schip in handen blijft van de vervoerder (d.i. de vervoerder van de lading, in tegenstelling tot de bevrachter of charteraar, dit is de afzender van de te vervoeren lading).

Teneinde op dit punt nadere duidelijkheid te bieden is in het wetsvoorstel de omschrijving van het begrip «exploitant» toegespitst op degene die de zeggenschap heeft over het gebruik van het schip.

Deze terminologie is ontleend aan de regels in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek waarin de «eigenaar» en «exploitant» de zeggenschap over het gebruik van een vervoermiddel hebben (artikel 1030, onder f, en artikel 1210, onder e). In de Wet aansprakelijkheid olietankschepen wordt degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd tot de gebruikers van het schip gerekend (artikel 3, vijfde lid). In het wetsvoorstel is aangesloten bij deze terminologie en is er vanwege dit aspect voor gekozen «agenten», die geen zeggenschap hebben over het gebruik van een schip, niet op te nemen in de omschrijving van het begrip «exploitant». Met de exploitant is derhalve bedoeld degene die, in welke hoedanigheid ook, daadwerkelijk de zeggenschap heeft over het gebruik van het schip.

Bij een ongeval op zee is het met het oog op bestrijdingsacties van belang dat gegevens over gevaarlijke of schadelijke stoffen zo snel en volledig mogelijk beschikbaar zijn. De richtlijn vereist dat de aangifte omtrent de schadelijke en gevaarlijke stoffen wordt gedaan aan de kapitein of de exploitant. Uit de richtlijn blijkt echter ook dat onder meer deze gegevens zich zowel aan boord van het schip (Bijlage I, onder 9) als op de wal moeten bevinden (artikel 5, de exploitant moet de gegevens mededelen aan de bevoegde instanties). Overwogen is om in de wet voor te schrijven dat de aangifte door degene die de stoffen voor vervoer aanbiedt moet geschieden aan de kapitein en de exploitant (of de agent) van het schip. Dit zou echter de bedrijfsprocessen met betrekking tot de belading van schepen aanzienlijk bemoeilijken, bijvoorbeeld omdat tussen het aanbieden voor vervoer aan de exploitant en het aan boord brengen van de lading geruime tijd kan verstrijken, of omdat de lading op een andere plaats voor vervoer kan worden aangeboden dan waar het schip zich bevindt.

Omdat echter gelet op de richtlijn het verstrekken van aangifte alleen aan de exploitant of agent, of alleen aan de kapitein van het schip niet voldoende is, moet worden geregeld dat de gegevens ook aan de andere partij worden verstrekt. Om deze reden voorziet het wetsvoorstel in artikel I, onder B, er in dat de exploitant of de agent, respectievelijk de kapitein

hiervoor moeten zorgen. De ladinggegevens worden in de praktijk meestal het eerst aan de exploitant of de agent verstrekt, die er op zijn beurt voor zorgt dat deze voor vertrek van het schip ook aan boord worden gebracht.

Het bestaande regiem met betrekking tot het vervoer van schadelijke en gevaarlijke stoffen over zee en de melding van voorvallen aan boord van schepen, vereist reeds voor veel stoffen dat de ladinggegevens in elk geval steeds ook aan boord van het schip moeten zijn, maar dit is nog niet voor alle categorieën stoffen als bedoeld in de richtlijn het geval. Voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren bestaat op grond van de Schepenwet (artikel 4 van Bijlage XVII bij het Schepenbesluit 1965) reeds de verplichting om een speciale lijst of manifest aan boord te hebben, waarin een aantal van de in de richtlijn bedoelde ladinggegevens moeten worden omschreven. Voor schadelijke stoffen in verpakte vorm bestaat onder de Wet voorkoming verontreiniging door schepen eveneens een dergelijke verplichting, alsmede de verplichting voor de exploitant of de agent om afschriften van de desbetreffende bescheiden te bewaren op de wal (Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm, artikel 5, vierde lid). Door de voorgestelde wijziging zal de verplichting gelden voor alle categorieën schadelijke en gevaarlijke stoffen, derhalve ook voor het vervoer van olie en van in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen.

Wat betreft de verplichting dat de ladinggegevens zich zowel aan boord als op de wal bevinden wordt derhalve niet een geheel nieuwe praktijk geïntroduceerd. Voor het betrokken bedrijfsleven betekent de richtlijn wel een zekere lastenverzwaring doordat op grond van de richtlijn meer gegevens moeten worden verstrekt. Voor met name het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk is nieuw het aspect dat de aangifte moet zijn verstrekt voordat de gevaarlijke of schadelijke stoffen voor vervoer worden aangeboden of aan boord worden genomen.

Het toezicht op de naleving van de voorschriften betreffende de ladingdocumenten geschiedt door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en de Rijksverkeersinspectie; laatstgenoemde dienst richt zich specifiek op de controle van verpakte lading. Daarnaast oefenen ook de havenautoriteiten toezicht uit, met name in samenhang met het voldoen aan meldingsverplichtingen door schepen. Toezicht wordt uitgeoefend voordat het schip met gevaarlijke of schadelijke stoffen aan boord de haven verlaat, of na binnenkomst in de haven van bestemming. In geval van geconstateerde onregelmatigheden wordt proces verbaal opgemaakt, en mag het schip zijn reis eerst vervolgen na herstel van de tekortkomingen. Het uitoefenen van het toezicht op de naleving van de verplichtingen op grond van de richtlijn sluit aan bij de bestaande controlepraktijk.

Uitvoering van de richtlijn in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee

De richtlijn schrijft in artikel 6, eerste lid, voor dat bij incidenten of omstandigheden op zee die een bedreiging vormen voor de kust of daarmee samenhangende belangen van een Lid-Staat, door de kapitein van het betrokken schip aan de bevoegde instantie van die Lid-Staat ten minste onverwijld informatie over de bijzonderheden van het incident, alsmede de in bijlage I bij de richtlijn genoemde gegevens moeten worden verstrekt.

Blijkens bijlage III bij de richtlijn doelt de richtlijn onder meer op situaties van ernstig en dreigend gevaar voor de kust van een Lid-Staat of daarmee samenhangende belangen naar aanleiding van incidenten op

zee. Hierop heeft de Wet bestrijding ongevallen Noordzee betrekking. Het ligt daarom voor de hand de uitvoering van de meldingsverplichtingen ingevolge artikel 6 van de richtlijn bij of krachtens de Wet bestrijding ongevallen Noordzee te regelen. De in deze wet vervatte meldingsverplichting omtrent ongevallen is mede gerelateerd aan de meldingsvoorschriften van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen ingevolge het Marpol-verdrag. Dit is gedaan teneinde een dubbele meldingsverplichting te vermijden.

Voor de bestrijding krachtens de Wet bestrijding ongevallen Noordzee van schadelijke gevolgen van ongevallen is een onverwijlde melding van ongevallen en van de in verband daarmee genomen maatregelen essentieel. Ingevolge artikel 4 dient van het ongeval zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt, moeten verder alle in verband met het ongeval gevraagde gegevens terstond worden verstrekt en dient mededeling te worden gedaan van alle vanwege het schip in verband met het ongeval genomen maatregelen. Uit praktische overwegingen is in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee deze meldingsverplichting alleen bij de kapitein van het betrokken schip neergelegd. Ook de richtlijn legt verplichtingen tot het melden van incidenten of omstandigheden die een bedreiging vormen voor de kust of daarmee samenhangende belangen bij de kapitein (artikel 6, eerste lid). De Wet voorkoming verontreiniging door schepen bepaalt bovendien dat indien het schip is verlaten of indien de melding onvolledig is of niet verkrijgbaar is, de meldingsverplichting rust op de eigenaar of gebruiker van het schip (artikel 12).

Inhoudelijk behelst de melding ingevolge de Wet bestrijding ongevallen Noordzee enerzijds meer dan de richtlijn verlangt, namelijk waar het betreft de voorgeschreven mededeling van alle maatregelen die vanwege het schip in verband met het ongeval zijn genomen. Anderzijds behoeven alle in verband met het ongeval gevraagde gegevens niet verder te gaan dan hetgeen de richtlijn verlangt. In dit verband is het van belang dat de Internationale Maritieme Organisatie op 19 oktober 1989 algemene uitgangspunten heeft geformuleerd voor meldingen door schepen en de daaraan te stellen eisen. Deze zijn neergelegd in Resolutie A.648(16). De richtlijn schrijft voor dat de kennisgevingen ingevolge artikel 6, eerste lid, van de richtlijn overeenkomstig deze IMO-resolutie plaatsvindt, onder ten minste alle daarin beschreven omstandigheden. Deze resolutie is wat betreft schadelijke stoffen door Nederland reeds uitgevoerd in de Regeling melding voorvallen schadelijke stoffen, die is gebaseerd op het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen. Wat betreft gevaarlijke stoffen wordt opgemerkt dat als onderdeel van een wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, in artikel 12 van deze wet de meldingsverplichting van de kapitein zal worden uitgebreid tot voorvallen met gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965.

Voorts dient te worden vermeld dat de richtlijn, ook wat de onderhavige meldingsverplichting (de zogenaamde incidentmelding) betreft, zich niet uitstrekt over alle schepen die gevaarlijke of schadelijke goederen vervoeren, maar in toepassing is beperkt tot vrachtschepen, tankschepen en passagiersschepen die naar of uit de zeehavens van lid-staten varen.

De Wet bestrijding ongevallen Noordzee kent deze beperkingen niet. In het kader van de doelstellingen van deze wet is het noodzakelijk dat elk schip dat bij een ongeval op zee als bedoeld in de wet is betrokken, wordt gemeld, ongeacht het type, dan wel bestemming of herkomst.

Op grond van het Marpol-verdrag wordt wereldwijd de verplichting van kapiteins om voorvallen en ongevallen op zee te melden aan de dichtstbijzijnde kuststaat geregeld in de nationale wetgeving van de vlaggestaten

van betrokken schepen die partij zijn bij het Marpol-verdrag, dit is de meerderheid van de maritieme landen. Op grond van het beginsel van vrijheid van scheepvaart op de volle zee mogen kuststaten een dergelijke verplichting unilateraal alleen opleggen aan buitenlandse schepen voor zover deze zich binnen hun rechtsmacht bevinden, d.w.z. in de territoriale zee. Ook volgens het op 10 december 1982 te Montego-Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, met bijlagen (Trb. 1983, 83), hierna het VN-Zeerechtverdrag, kan een meldingsverplichting door een kuststaat aan buitenlandse schepen buiten de territoriale wateren alleen worden opgelegd overeenkomstig algemeen aanvaarde regels en normen, vastgesteld in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie of een algemene diplomatieke conferentie (artikel 211, vijfde en zevende lid van het VN-Zeerechtverdrag).

Om deze redenen is de melding op grond van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee thans slechts voorgeschreven voor schepen die een ongeval is overkomen in de Nederlandse territoriale zee. Bij de totstandkoming van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee was uitgangspunt dat uit volkenrechtelijke overwegingen het opleggen van een meldingsverplichting door de kuststaat aan schepen onder niet-Nederlandse vlag moest worden beperkt tot de territoriale zee. Weliswaar werd erkend dat het mogelijk zou zijn geweest om ten aanzien van Nederlandse schepen de meldingsverplichting ook op te leggen aan schepen in volle zee, maar gemeend werd dat het onjuist zou zijn kapiteins van Nederlandse schepen op dit punt anders te behandelen dan kapiteins van buitenlandse schepen, mede gelet op de voor de overtreding van de meldingsverplichting voorziene strafsanctie (Kamerstukken II, 1987–1988, 20 653, nr. 3, pag. 15). Naast de meldingsverplichting van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, en die in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen ter uitvoering van het Marpol-verdrag, waarbij de vlaggestaat aan onder zijn vlag varende schepen voorschrijft dat voorvallen op zee moeten worden gemeld aan de dichtstbijzijnde kuststaat, bestond geen behoefte meer aan een regeling waarbij de kuststaat aan buitenlandse schepen op volle zee een meldingsverplichting voor ongevallen kan opleggen (Kamerstukken II, 1990–1991, 20 653, nr. 9, pag. 6).

De richtlijn doorbreekt op regionaal niveau deze systematiek door in artikel 6 zelf voor te schrijven dat elke lid-staat bepaalt dat bij incidenten of omstandigheden op zee die een bedreiging vormen voor zijn kust of daarmee samenhangende belangen, door de kapitein van het betrokken schip bepaalde informatie moet worden verstrekt aan de bevoegde instantie van de betrokken lid-staat. Dit betreft ook schepen op volle zee. Bijgevolg is in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee de verplichting tot het melden van ernstige milieuongevallen op zee als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel a, van die wet zowel voor Nederlandse als buitenlandse schepen uitgebreid tot het gehele werkingsgebied van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee. Bij de vaststelling van de richtlijn is van de kant van Nederland het aspect van de rechtsbevoegdheid van kuststaten met betrekking tot het opleggen van een meldingsverplichting aan buitenlandse schepen buiten de territoriale wateren uitdrukkelijk aan de orde gesteld. De meerderheid van de lid-staten was echter voorstander van het opnemen van de verplichting, zoals geformuleerd in artikel 6 van de richtlijn. Hier ligt een zeker spanningsveld tussen het internationale en het Europese recht, dat zich met name zal kunnen manifesteren met betrekking tot schepen die varen onder de vlag van een land dat geen lid-staat van de Europese Unie of geen partij bij het Marpol-verdrag is.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Artikel I strekt tot uitvoering van artikel 4 van de Richtlijn. De richtlijn heeft betrekking op alle vrachtschepen, olie-, chemicaliën- of gastankers of passagiersschepen die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen en die in bulk of in verpakte vorm gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren. De in de richtlijn bedoelde schadelijke stoffen vallen onder de omschrijving van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. De in de richtlijn bedoelde gevaarlijke stoffen zijn in de bestaande Nederlandse wetgeving voor gevaarlijke stoffen reeds opgenomen in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965. Dit laatste geldt ook voor de gevarenklassen van de Internationale Maritieme Organisatie overeenkomstig de daarbij genoemde internationale Codes voor zeevervoer. Aangezien deze indeling ook geldt voor schadelijke stoffen als bedoeld in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, is in het voorgestelde artikel 13a ook hiernaar verwezen en is het niet nodig de indeling over te nemen in het kader van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Artikel II

Artikel II strekt tot uitvoering van artikel 6 van de richtlijn. Ingevolge het nieuwe derde lid van artikel 4 van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee komen de meldingsverplichtingen ingevolge die wet ook te rusten op de kapitein van een schip dat zich bevindt buiten de Nederlandse territoriale zee en dat is betrokken bij een ongeval ten gevolge waarvan een ernstig en dreigend gevaar ontstaat voor de Nederlandse kust of voor daarmee samenhangende belangen van Nederland door verontreiniging en dreigende verontreiniging. Deze verplichtingen gelden dan binnen de gehele Noordzee, zoals omschreven in artikel 2 van die wet.

Het nieuwe vierde lid voorziet in de mogelijkheid om op basis van de wet bij ministeriële regeling voorschriften vast te stellen met betrekking tot de feitelijke inhoud van de melding en van de te verstrekken informatie en de wijze waarop zij geschiedt dan wel wordt verstrekt. Ook in de bovengenoemde wijziging van artikel 12 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen is deze voorziening getroffen. Aldus kan op doelmatige wijze uitvoering worden gegeven aan internationale besluiten over de melding van voorvallen met schadelijke of gevaarlijke stoffen op zee, zoals IMO-resolutie A.648(16). Ter bevordering van de inzichtelijkheid van de meldingsprocedures zijn de voorschriften over de uitvoering van de meldingsverplichtingen ingevolge de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet bestrijding ongevallen Noordzee in één ministeriële regeling opgenomen.

Artikel IV

Als einddatum van de implementatietermijn bepaalt de richtlijn 13 september 1994. Deze termijn is niet gehaald, mede omdat het er tot in een laat stadium van de voorbereiding van de richtlijn nog naar heeft uitgezien, dat de tekst van de ontwerp-richtlijn nog ingrijpend zou worden gewijzigd. Zo deed het Europees Parlement nog op 30 juni 1993 in een hernieuwde raadpleging door de Raad uitgebreide voorstellen tot wijziging van de richtlijn, die de Raad uiteindelijk naast zich heeft neergelegd.

De uit de richtlijn voortvloeiende verplichtingen worden 13 september 1995 van kracht. Omdat het verloop van de procedure op voorhand niet met zekerheid vaststaat, wordt het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet bij koninklijk besluit bepaald.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

TRANSPONERINGSTABEL

Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimum-eisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen

Artikel van de richtlijn	waar geïmplementeerd
Artikel 1, eerste lid	Alle plaatsen waar de onderhavige richtlijn in wettelijke voorschriften is geïmplementeerd. Zie hiertoe het vervolg van deze transponeringstabel;
Artikel 1, tweede lid, onderdeel a	Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen: de artikelen 2, tweede lid, 3, tweede lid, 7, onderdeel B (artikel 10.07a, tweede lid, en artikel 10.07b, tweede lid, Binnenvaartpolitiereglement), 8, onderdeel B (artikel 43a, tweede lid, en artikel 43b, tweede lid, Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen), 9, onderdeel B (artikel 51a, tweede lid, en artikel 51b, tweede lid, Scheepvaartreglement Westerschelde 1990), 10, onderdeel B (artikel 21, tweede lid, Loodsplichtbesluit), en artikel 11, onderdelen B, punt 2, en C (artikel 29, zesde lid, en artikel 29a, tweede lid, Scheepvaartreglement Eemsmonding);
Artikel 1, tweede lid, onderdeel b	Aangezien in de richtlijn de definitie van «schepen» (artikel 1, onderdeel b) is toegespitst op het vervoeren van schadelijke of gevaarlijke stoffen, vallen bunkers, proviand en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord, daar reeds buiten;
Artikel 2	Artikel I, onderdeel A; Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen: de artikelen 1, onderdelen b en c, 7, onderdelen A en B, 8, onderdelen A en B, 9, onderdelen A en B, 10, onderdeel A, en 11, onderdelen A, B en C;
Artikel 3	Deze bevoegde instanties zijn steeds als bevoegde autoriteiten in de betrokken wettelijke voorschriften terug te vinden. Ze zijn bij ministeriële beschikking nader aangeduid;
Artikel 4	Artikel I, onderdeel B;
Artikel 5, eerste lid	Dit vloeit voort uit de implementatie van de overige leden van dit artikel;
Artikel 5, tweede lid	Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen: artikel 3, eerste lid, artikel 7, onderdeel B (artikel 10.07a, eerste lid Binnenvaartpolitiereglement), de artikelen 8, onderdeel B (artikel 43a, eerste lid, Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen), 9, onderdeel B (artikel 51a, eerste lid, Scheepvaartreglement Westerschelde 1990), en 11, onderdeel B, punt 2 (artikel 29, vijfde lid, Scheepvaartreglement Eemsmonding);
Artikel 5, derde lid	Artikel 2, eerste lid, Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen;
Artikel 5, vierde lid	Is voor Nederland niet aan de orde;
Artikel 5, vijfde lid, onderdeel a	De verplichting deel te nemen aan de plaatselijke verkeersbegeleiding is in Nederland al geregeld door middel van: <ul style="list-style-type: none"> – artikel 5 Scheepvaartreglement territoriale zee (in ambtelijke voorbereiding), – artikel 9.07 Binnenvaartpolitiereglement, – Bord B 11, bijlage 7, Binnenvaartpolitiereglement, – artikel 54 Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, – artikel 29, tweede lid, Scheepvaartreglement Eemsmonding;
Artikel 5, vijfde lid, onderdeel b	In Nederland is de verplichting gebruik te maken van een loods vervat in de artikelen 10, 11, 12 en 13 Scheepvaartverkeerswet en de daarop gebaseerde besluiten;
Artikel 6, eerste en tweede lid	Artikel II en III;
Artikel 6, derde lid	behoeft geen implementatie;

Artikel van de richtlijn	waar geïmplementeerd
Artikel 7	behoeft geen implementatie;
Artikel 8, eerste lid	Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen: de artikelen 4, eerste lid, 7, onderdeel B (artikel 10.07b, eerste lid, Binnenvaartpolitiereglement), 8, onderdeel B (artikel 43b, eerste lid, Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen), 9, onderdeel B (artikel 51b, eerste lid, Scheepvaartreglement Westerschelde 1990), 10, onderdeel B (artikel 21, eerste lid, Loodsplichtbesluit), en artikel 11, onderdeel C (29a, eerste lid, Scheepvaartreglement Eemsmonding);
Artikel 8, tweede lid	Artikel 4, onderdeel a, van het Voorschriftenbesluit registerloodsen voorziet hier reeds in;
Artikel 9	Is reeds voorzien in het Rampenplan Noordzee en de daarop gebaseerde procedures «Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer» van 11 juli 1989 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat);
Artikel 10, eerste alinea	Is geregeld in de artikelen 4 en 5 van het Verdrag van Bonn van 13 september 1983 inzake samenwerking bij de bestrijding van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen (Trb. 1983, 159);
Artikel 10, tweede alinea	Is geregeld in artikel 5 van het Verdrag van Bonn;
Artikel 10, derde alinea	Het Kustwachtcentrum, De directie Noordzee van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, en het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken dragen hiervoor reeds zorg, op grond van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en het Rampenplan voor de Noordzee, alsmede op grond van het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 december 1979 tot instelling van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (Stcrt. 1979, 251) en het Organiek Besluit Rijkswaterstaat;
Artikel 11	Behoeft geen implementatie;
Artikel 12	Behoeft geen implementatie;
Artikel 13	Behoeft geen implementatie;
Artikel 14, eerste lid	Zie het wetsvoorstel en het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen;
Artikel 14, tweede lid	Zie aanhef van het wetsvoorstel;
Artikel 14, derde lid	Artikel IV van het wetsvoorstel, en artikel 12 van het Besluit informatieverstrekking schepen met bepaalde stoffen;
Artikel 14, vierde lid	De ontwerp-implementatiewet en het ontwerp-implementatiebesluit zijn bij brief d.d. 19 augustus 1994 (DGSM/J 31 715/94) aan belanghebbenden in de maritieme sector gezonden, die tezijner tijd ook zullen worden bericht over de inwerkingtreding van de regelingen;
Artikel 15	Behoeft geen implementatie;
Artikel 16	Behoeft geen implementatie.