

Vergaderjaar 2003–2004

29 714

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie 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) (communautair monitoring- en informatiesysteem scheepvaart)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Op 27 juni 2002 is richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie totstandgekomen (PbEG L 208). Deze richtlijn betreft de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (verder: de richtlijn). Bij deze richtlijn wordt richtlijn nr. 93/75/EEG van de Raad van de Europese Unie 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) ingetrokken.

Richtlijn nr. 93/75/EEG bevatte voorschriften met betrekking tot het melden door zeeschepen die gevaarlijke of schadelijke¹ goederen vervoeren en die op weg zijn naar een haven van een lidstaat van de Europese Unie, het melden van ongevallen en incidenten op zee, en de instanties waaraan die meldingen moesten worden gedaan. De richtlijn had tot doel het beperken van de schadelijke gevolgen van ongevallen en incidenten op zee.

Naar aanleiding van het zinken van de olietanker «Erika» voor de kust van Frankrijk, heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen (verder: Commissie) diverse maatregelen² genomen teneinde te voorkomen dat dergelijke ongevallen opnieuw gebeuren. Tevens heeft de Commissie een pakket maatregelen vastgesteld dat moet leiden tot duurzame verbetering van de veiligheid van de scheepvaart in de Europese wateren. Een van deze maatregelen is richtlijn nr. 2002/59/EG. Het in deze richtlijn neergelegde monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart vloeit daarnaast voort uit de in richtlijn nr. 93/75/EEG vervatte opdracht aan de Commissie om met voorstellen te komen voor de invoering van een vollediger meldingssysteem voor de Gemeenschap; die voorstellen kunnen betrekking hebben op schepen die langs de kusten van de lidstaten van de

¹ Waar in richtlijn nr. 93/75/EEG en in richtlijn nr. 2002/59/EG van verontreinigende goederen, onderscheidenlijk verontreinigende stoffen wordt gesproken, wordt in de – bestaande – Nederlandse regelgeving in gelijke zin gesproken van schadelijke stoffen.

² (o.m.) 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).

Europese Unie varen en op elektronische systemen voor de uitwisseling van gegevens.

Hoewel er in de afgelopen jaren een groot aantal – internationale – instrumenten¹ tot stand is gekomen met het oog op het voorkomen van ongevallen op zee en het beperken van de schadelijke gevolgen van die ongevallen, kan niet worden uitgesloten dat er schepen langs de kusten van de lidstaten van de Europese Unie varen die een potentieel risico vormen voor de veiligheid van de scheepvaart en het mariene milieu. De richtlijn beoogt bij te dragen aan het voorkomen van ongevallen en het voorkomen en beperken van verontreiniging van de zee. Dit kan worden bereikt door zeeschepen te verplichten zich bij de bevoegde instantie te melden voordat zij een haven in de Europese Unie binnenlopen, waardoor een betere 'monitoring' van het scheepvaartverkeer mogelijk is, door het gebruik maken door zeeschepen van verkeersbegeleidings- en routeringsystemen en door een scherpere controle op schepen die een risico vormen voor de scheepsveiligheid of het mariene milieu. Aangezien de doelstellingen van de richtlijn ruimer zijn dan die van richtlijn nr. 93/75/EEG, heeft de Europese wetgever er voor gekozen die richtlijn niet te wijzigen maar een nieuwe richtlijn vast te stellen.

De richtlijn bevat, evenals zijn voorganger, voorschriften met betrekking tot het melden door zeeschepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren en de Europese wateren binnenvaren of een haven van een lidstaat van de Europese Unie aandoen, het melden van ongevallen en incidenten op zee, en de instanties waaraan die meldingen moeten worden gedaan. De richtlijn is evenwel aangescherpt aan de hand van de ervaringen die met de eerdere richtlijn zijn opgedaan en naar aanleiding van technologische ontwikkelingen op internationaal vlak.

De in de richtlijn geregelde meldplicht is nu van toepassing op een grotere categorie van schepen. Richtlijn nr. 93/75/EEG betrof alleen zeeschepen die gevaarlijke of schadelijke goederen vervoeren en op weg zijn naar of afkomstig uit een zeehaven van de Europese Unie. De huidige richtlijn is, in beginsel², van toepassing op alle schepen met een bruto-tonnage van 300 of meer. Op grond van de richtlijn moet de exploitant, agent of kapitein van een schip met een bruto-tonnage van 300 of meer dat op weg is naar een haven binnen de Europese Unie bij de bevoegde instantie van de desbetreffende lidstaat bepaalde informatie met betrekking tot het schip melden (zie bijlage I, onder 1, van de richtlijn). De richtlijn beoogt verder het systeem van meldingsverplichtingen te vereenvoudigen en te harmoniseren. Op grond van de richtlijn moeten de gegevens van schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren beschikbaar zijn, met als doel snel en adequaat op te kunnen treden in geval van calamiteiten. Het is echter niet nodig om steeds alle gegevens betreffende het vervoer van gevaarlijke of schadelijke stoffen door te geven aan de nationale bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie. Er kan worden volstaan met het doorgeven van die gegevens aan de daarvoor aangewezen plaatselijk bevoegde autoriteiten in de haven van (eerste) bestemming van een lidstaat van de Europese Unie. Die autoriteiten moeten die gegevens wel voldoende lang beschikbaar houden, zodat bij een ongeval deze gegevens direct aan de nationale bevoegde autoriteit van Nederland of van een andere lidstaat van de Europese Unie kunnen worden doorgestuurd. Daarnaast wordt de wijze waarop gegevens mogen worden doorgegeven, geharmoniseerd. Teneinde de veelal grote hoeveelheden informatie efficiënter te beheersen, worden de gegevens die bij een melding worden verstrekt, waar mogelijk, elektronisch aangeleverd. De lidstaten dragen er vervolgens zorg voor dat de in verband met een melding verkregen informatie elektronisch beschikbaar is. Het ligt in de

¹ Genoemd kunnen o.m. het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen en Bijlagen en Aanhangsels (Trb. 1975, 147 en 1978, 187), het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen, richtlijn nr. 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole, verordening (EG) nr. 417/2002 en verordening (EG) nr. 1726/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juli 2003 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 (PbEU L 249).

² De richtlijn is niet van toepassing op de in artikel 2, tweede lid, van de richtlijn genoemde schepen. Daarnaast is artikel 13 van de richtlijn van toepassing op schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren, ongeacht de grootte ervan.

bedoeling om uiteindelijk te komen tot een systeem waarbij alle gegevens elektronisch kunnen worden uitgewisseld.

De onder de richtlijn vallende schepen die op weg zijn naar of afkomstig zijn uit een haven van een lidstaat van de Europese Unie, moeten worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem en met een reisgegevensrecorder. Het automatisch identificatiesysteem bevat een aantal gegevens van het schip, zoals de naam, het IMO-nummer, de aanwezigheid van gevaarlijke of schadelijke stoffen aan boord en de IMO-gevarenklasse daarvan. Deze gegevens worden door de nationale bevoegde autoriteit, door middel van een daartoe gerealiseerde infrastructuur opgevangen en verwerkt. De verplichting om een reisgegevensrecorder aan boord te hebben, strekt tot het vergemakkelijken van het onderzoek naar de oorzaken van scheepsrampen. De recorder is te vergelijken met de zwarte doos aan boord van vliegtuigen.

De richtlijn bevat voorts een aantal verplichtingen met betrekking tot het gebruik van scheepsrapportagesystemen, diepwaterroutes en het toezien op het naleven van de regels inzake de in artikel 8 van de richtlijn bedoelde verkeersbegeleidingssystemen. Indien een lidstaat een dergelijk systeem heeft voorgeschreven, moet die lidstaat overeenkomstig de richtlijn het scheepvaartverkeer dat van zo'n systeem gebruik maakt, «monitoren».

Verder is in de richtlijn de verplichting tot het melden door schepen van incidenten en ongevallen op zee uitgebreid. Het gaat niet meer slechts om het melden van gevallen waarbij de kust of daarmee samenhangende belangen van een lidstaat worden bedreigd, maar om de melding van alle situaties in de exclusieve economische zone van een lidstaat van de Europese Unie die gevolgen hebben voor de veiligheid van het schip of de scheepvaart en van elke situatie die tot verontreiniging van de wateren of kust van een lidstaat kan leiden. Voorts dienen waargenomen vlekken van schadelijke stoffen en in zee drijvende containers of stukgoederen te worden gemeld.

De richtlijn verplicht ook tot het maken van plannen voor de opvang van schepen in nood. Indien er bij een ongeval op zee geen toevluchtsoorden beschikbaar zijn, kan dit ernstige gevolgen hebben voor de veiligheid van het schip en de bemanning, het scheepvaartverkeer en het mariene milieu. Een besluit om een schip in nood al dan niet toe te laten, moet gebaseerd zijn op objectieve criteria, zoals opvangcapaciteit en bijzondere beperkingen of risico's verbonden aan het desbetreffende gebied.

Omzetting van de richtlijn in Nederlandse regelgeving

De in de richtlijn geregelde onderwerpen zijn divers van aard. Over een aantal van die onderwerpen zijn – deels – reeds regels gesteld in Nederlandse regelgeving. Bij de implementatie van de voorschriften van de richtlijn waarin de Nederlandse regelgeving nog niet voorziet, wordt zoveel mogelijk bij het bestaande wettelijke kader aangesloten. Dat kader wordt i.c. gevormd door de scheepvaartverkeerswetgeving, de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en de wetgeving inzake het voorkomen van verontreiniging door schepen (Wet voorkoming verontreiniging door schepen). Hieronder wordt op hoofdlijnen aangegeven in welke regelgeving de richtlijn wordt, onderscheidenlijk is geïmplementeerd, alsmede welke verplichtingen uit de richtlijn niet tot implementatie leiden.

De regels inzake het aan boord hebben van een automatisch identificatiesysteem en van een reisgegevensrecorder worden vastgesteld op grond

van de schepenwetgeving en, voor buitenlandse schepen, de Wet buitenlandse schepen.

Een deel van de voorschriften van de richtlijn is reeds geïmplementeerd. De melding door zeeschepen, ook de melding door zeeschepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren en een haven van een lidstaat van de Europese Unie aandoen, is reeds geregeld bij en krachtens diverse op de Scheepvaartverkeerswet gebaseerde algemene maatregelen van bestuur: het Binnenvaartpolitiereglement, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement territoriale zee en het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990. In die algemene maatregelen van bestuur is al voorzien in de in de richtlijn neergelegde uitbreiding van de meldingsplicht. Wel zullen die algemene maatregelen van bestuur naar aanleiding van de richtlijn redactioneel en wetstechnisch worden aangepast. Naar het zich nu laat aanzien, zullen de op grond van de richtlijn, onderscheidenlijk die algemene maatregelen van bestuur, te stellen regels nagenoeg ongewijzigd blijven. In het Besluit van de met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen, bedoeld in artikel 31 van het Scheldereglement, houdende wijziging van het ETA-besluit Scheldereglement en het ETD-besluit Scheldereglement en opheffing van het Besluit controlelijst Scheldereglement (Stcrt. 2004, nr. 61) is reeds mede uitvoering gegeven aan de richtlijn voor wat betreft de te verstrekken informatie over de lading.

Verder zijn al de nodige maatregelen getroffen teneinde te voorzien in de opvang van schepen in nood. Die maatregelen zijn neergelegd in het Rampenplan voor de Noordzee, en in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (verder: Wet BON).

De regels inzake het onderzoek naar ongevallen met zeeschepen zijn nu nog neergelegd in de Schepenwet. Het ligt in het voornemen om die regeling te vervangen door de in het voorstel van rijkswet, houdende de instelling van een Onderzoeksraad voor veiligheid vervatte regeling inzake het onderzoek naar ongevallen, waaronder het onderzoek naar scheepsongevallen (o.m. Kamerstukken II 2002/03, 28 634 (R 1727) nrs. 1 e.v.).

Voor de Nederlandse kust is op grond van het Besluit routerings- en meldingsystemen voor schepen in volle zee een verplicht routeringssysteem voor «Noord Hinder-Duitse Bocht» vastgesteld. Dit besluit biedt ook de basis voor het instellen van andere scheepsrouteringssystemen, indien het vaststellen van een dergelijk systeem nodig mocht zijn. Omdat genoemd besluit niet van toepassing is in de Nederlandse territoriale zee, zal in het Scheepvaartreglement territoriale zee een voorziening worden opgenomen op grond waarvan routeringssystemen voor die wateren kunnen worden vastgesteld. Nederland heeft geen andere verplichte routeringssystemen vastgesteld, zodat de richtlijn wat dat betreft niet tot nadere implementatie leidt.

De implementatietermijn van de richtlijn is op 4 februari 2004 verstreken. Zoals hiervoor al is aangegeven, is het merendeel van de verplichtingen reeds in Nederlandse regelgeving opgenomen, en behoeft een deel van die verplichtingen geen (verdere) nationale uitvoering. In de diverse scheepvaartreglementen is al bepaald dat schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren zich moeten melden. Ook de meldingsverplichting voor schepen met een bruto-tonnage van 300 of meer is al in nationale regelgeving vastgelegd.

In de praktijk zijn de elektronische systemen van kuststations al zodanig ingericht dat gegevensstromen tussen kuststations met betrekking tot schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren al tot stand komen. En in geval van een ongeval of incident op zee, is gebleken dat de maatschappij van het desbetreffende schip over het algemeen bereid is

om inlichtingen over het schip en de lading te verschaffen. Veelal wordt daartoe door de maatschappij zelf contact met het kuststation opgenomen; die maatschappij heeft immers ook belang bij hulpverlening aan het schip.

De beoogde doelen van de richtlijn worden dus grotendeels in de Nederlandse praktijk al gerealiseerd. De consequenties van het niet tijdig implementeren zijn dan ook gering.

Het voorgaande laat onverlet dat er voor een volledige implementatie nog wel regelgeving nodig is.

Het onderhavige wetsvoorstel is beperkt tot de implementatie van de verplichtingen inzake het in ontvangst nemen, bewaren en verstrekken van gegevens met betrekking tot de scheepvaart door organisaties en personen die niet aan het scheepvaartverkeer deelnemen en de uitbreiding van de meldingsplicht inzake ongevallen en incidenten op zee en van situaties die tot mariene verontreiniging leiden of kunnen leiden. Het betreft de artikelen 13, derde en vierde lid, 14, 16, 17, 19, tweede en derde lid, tweede alinea, 21, en 22, eerste lid, van de richtlijn. Hiervoor is wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen nodig.

Wijziging Scheepvaartverkeerswet

Voor de implementatie van de richtlijn moet in de Scheepvaartverkeerswet een grondslag worden opgenomen voor het stellen van regels met betrekking tot het ontvangen, bewaren en verstrekken van gegevens met betrekking tot de scheepvaart door organisaties en personen die niet aan het scheepvaartverkeer deelnemen. Daartoe wordt in het onderhavige wetsvoorstel voorgesteld om artikel 4, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet in die zin te wijzigen. De krachtens het voorgestelde nieuwe onderdeel e van artikel 4, eerste lid, te stellen regels, zullen in dienst staan van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer en het voorkomen of beperken van verontreiniging door dat scheepvaartverkeer. Het begrip scheepvaart omvat ingevolge de Scheepvaartverkeerswet zowel zeeschepen als binnenschepen. Door het hanteren van dit begrip, is het mogelijk om ook verplichtingen te implementeren van besluiten van de Europese met betrekking tot bijvoorbeeld soortgelijke informatiesystemen voor de binnenvaart. Gedacht kan worden aan de in voorbereiding zijnde richtlijn betreffende geharmoniseerde River Traffic Information Services op de binnenwateren in de Gemeenschap (Kamerstukken II 2003/04, 22 112, nr. 332, blz. 18). Met betrekking tot zeeschepen zullen de op grond van het nieuwe onderdeel e van artikel 4, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet de volgende onderwerpen betreffen.

De meldingen door zeeschepen zullen aan de – Nederlandse – plaatselijk bevoegde autoriteiten, meestal de havenautoriteiten, worden gedaan. Indien het een melding betreft van een schip dat gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert, moeten de ontvangen gegevens voldoende lang worden bewaard, zodat zij bij een incident of ongeval met een dergelijk schip direct beschikbaar zijn voor de bevoegde nationale autoriteiten van de lidstaten. Daarnaast moeten de gegevens over het schip en de aan boord zijnde lading door de plaatselijk bevoegde autoriteiten onverwijld aan de bevoegde instantie van een andere lidstaat van de Europese Unie worden doorgestuurd, indien die instantie daarom verzoekt. Deze gegevens moeten elektronisch worden uitgewisseld.

Verder moet informatie die beschikbaar is bij de plaatselijk bevoegde autoriteiten over zogenoemde risicoschepen, worden verstrekt aan de kuststations van de andere lidstaten van de Europese Unie langs de route van het schip. Het gaat bijvoorbeeld om schepen die in de loop van hun

reis betrokken zijn geweest bij een incident of ongeval dat gevolgen heeft voor het schip of de scheepvaart, of schepen waarvan het vermoeden bestaat dat zij olie of andere schadelijke stoffen als bedoeld in het MARPOL-verdrag¹ in strijd met dat verdrag hebben geloosd in de – Europese – wateren onder Nederlandse jurisdictie.

De voorgestelde wijziging van artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet is tevens nodig omdat in de richtlijn wordt voorzien in de verplichting voor de exploitant van een zeeschip die door de kapitein op de hoogte is gesteld van een incident of ongeval op zee met dat schip om contact op te nemen met het bevoegde kuststation en zich zo nodig ter beschikking te houden van dat station.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de richtlijn tevens noodzaakt tot het expliciet in de Scheepvaartverkeerswet regelen dat het voorkomen of beperken van verontreiniging door schepen een van de doelstellingen van die wet is. Een wijziging van deze strekking is reeds, in verband met de verordeningen van de Europese Unie met betrekking tot het versneld uitfaseren van enkelwandige olietankschepen², opgenomen in de eerdergenoemde Wet buitenlandse schepen. In het onderhavige wetsvoorstel behoeft derhalve niet in een dergelijke wijziging van de Scheepvaartverkeerswet te worden voorzien.

Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Zoals hiervoor is aangegeven, moet melding worden gemaakt van alle situaties die zich in de exclusieve economische zone van een lidstaat van de Europese Unie voordoen die gevolgen hebben voor de veiligheid van het schip, de scheepvaart of het mariene milieu. Zowel de Wet BON, als de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (verder: Wvvs) kennen een meldingsplicht.

Het in de Wet BON opnemen van de hiervoor bedoelde meldingen ligt om de volgende reden niet voor de hand. Op grond van artikel 4 van de Wet BON moet de kapitein een ongeval op zee, ten gevolge waarvan schadelijke gevolgen ontstaan of naar redelijkerwijs is te voorzien, zullen ontstaan, melden. Onder een ongeval wordt in die wet verstaan een aanvaring, stranding of een ander incident met een schip bij de navigatie, dan wel een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten, dat materiële schade aan het schip of aan zaken aan boord daarvan veroorzaakt of dreigt te veroorzaken. Bij schadelijke gevolgen in de zin van de Wet BON gaat het om een ernstig en dreigend gevaar vanuit de Noordzee voor de Nederlandse kust of daarmee samenhangende belangen door verontreiniging of dreigende verontreiniging, een ernstige belemmering van de scheepvaart in de Nederlandse territoriale zee, en ernstige schade vanuit de Noordzee aan zeeweringen aan de Nederlandse kust of andere waterstaatswerken of installaties in de Nederlandse territoriale zee (zie artikel 3 van de Wet BON). Het toepassingsbereik van de meldingsplicht in artikel 4 van de Wet BON is derhalve beperkter dan het toepassingsbereik van artikel 17 van de richtlijn. Daarnaast is van belang dat de Wet BON voorziet in een glijdende schaal van in zwaarte oplopende bevoegdheden van de overheid om de schadelijke gevolgen van een ongeval op zee te voorkomen of te beperken. De Wet BON voorziet dus in door de overheid met terughoudendheid te hanteren – uiterste – middelen in uitzonderlijke situaties. Opneming van de meldingsplicht uit artikel 17 van de richtlijn in de Wet BON heeft tot gevolg dat het uitzonderlijke karakter van de Wet BON teniet wordt gedaan.

¹ Zie voetnoot 3: het verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen.

² Zie de in voetnoot 3 genoemde verordeningen.

De in de Wvvs neergelegde meldingsplicht betreft de verplichting van de kapitein om een voorval waarbij het schip is betrokken, onverwijld te melden (artikel 12 Wvvs). Onder voorval wordt verstaan een gebeurtenis

die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen in zee worden geloosd. De meldingsplicht van artikel 17 van de richtlijn lijkt ruimer te zijn dan de meldingsplicht van artikel 12 Wvvs. Zo is er verschil in de reikwijdte van deze artikelen. Op grond van de richtlijn moet in de exclusieve economische zone van een lidstaat van de Europese Unie immers iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust van een lidstaat kan leiden worden gemeld, evenals iedere vlek van schadelijke stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen. Verder wordt in artikel 17, onderdelen a en b, van de richtlijn niet gesproken over «lozen van schadelijke stoffen», of «verontreiniging van het mariene milieu». Het valt echter niet uit te sluiten dat een ongeval of een incident als daar bedoeld (ook) verontreiniging of mogelijke verontreiniging van het mariene milieu tot gevolg kan hebben. De situaties die op grond van artikel 17 van de richtlijn gemeld moeten worden, zullen over het algemeen leiden of kunnen leiden tot verontreiniging van het mariene milieu, waardoor het toepassingsgebied van de Wvvs wordt geraakt. In dat licht is relevant dat in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen (Kamerstukken II 2002/03, 28 984, nrs. 1 e.v.) voorgesteld wordt om in de Wvvs ook een verplichting op te nemen om melding te doen van gebeurtenissen waarbij gevaarlijke stoffen als bedoeld in het SOLAS-verdrag¹ of andere bij ministeriële regeling aan te wijzen stoffen vrijkomen. Indien de meldingsplicht uit artikel 17 van de richtlijn in de Wvvs wordt opgenomen, en het hiervoor bedoelde wetsvoorstel tot wet is verheven en het op grond van die wet gewijzigde artikel 12 Wvvs in werking is getreden, zullen alle meldingsverplichtingen die betrekking hebben op het lozen van schadelijke stoffen, het vrijkomen van gevaarlijke stoffen, en ongevallen of incidenten die – beperkte – gevolgen (kunnen) hebben voor het mariene milieu in één wet zijn geconcentreerd. Dat neemt niet weg dat een situatie op zee kan ontstaan die zowel op grond van de Wvvs als van de Wet BON gemeld moet worden. Indien in een dergelijk geval al overeenkomstig artikel 12 Wvvs is gemeld, geldt de in de Wet BON voorgeschreven meldingsverplichting niet. Dit is reeds opgenomen in artikel 4, vijfde lid, van de Wet BON.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat de gegevens die moeten worden gemeld krachtens het huidige artikel 12 Wvvs grotendeels overeenkomen met de gegevens die op grond van de richtlijn moeten worden verstrekt bij een melding als bedoeld in artikel 17 van de richtlijn.

Gezien voorgaande overwegingen, ligt implementatie van artikel 17 van de richtlijn in de Wvvs het meest voor de hand.

Handhaving

Zoals hiervoor is aangegeven, zal melding gemaakt moeten worden van ieder incident of ongeval als bedoeld in artikel 17 van de richtlijn en van iedere vlek van schadelijke stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen. Krachtens het huidige artikel 12 Wvvs moet een voorval waarbij sprake is van een incident of ongeval al worden gemeld door Nederlandse schepen en door buitenlandse schepen in de Nederlandse territoriale zee. Van de andere drie genoemde gevallen wordt in de praktijk al op vrijwillige basis melding gemaakt. De voorgestelde wijziging van artikel 12 Wvvs zal leiden tot een groter aantal situaties waarvan melding moet worden gedaan. Dat zal echter naar verwachting beperkte gevolgen hebben voor de belasting van het handhavingsapparaat. Aangenomen mag worden dat incidenten of ongevallen als bedoeld in artikel 17, onderdelen a en b, van de richtlijn ook nu al aan de

¹ Zie voetnoot 3: het verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

reder, exploitant of bevoegde instantie van de kuststaat worden gemeld, aangezien niet valt uit te sluiten dat het schip hulp nodig heeft. Meldingen van vlekken van schadelijke stoffen en van containers geschieden reeds op vrijwillige basis. Derhalve is de verwachting dat de extra belasting voor het handhavingsapparaat gering zal zijn.

Administratieve lasten

Voorzover op grond van de voorgestelde wijziging van de Scheepvaartverkeerswet informatieverplichtingen zullen worden opgelegd, zullen die verplichtingen de havenautoriteiten betreffen. De taak die krachtens de voorgestelde wijziging van artikel 4 aan die autoriteiten zal worden opgedragen, maakt onderdeel uit van hun publieke taak. Derhalve brengt die wijziging geen administratieve lasten voor het bedrijfsleven met zich.

De voorgestelde wijziging van de Wvvs heeft gevolgen voor de administratieve lasten van het bedrijfsleven wanneer de wijziging van de Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee in werking treedt, omdat met deze regeling uitvoering wordt gegeven aan de verplichting om te melden.

Op grond van de voorgestelde wijziging van de Wvvs moeten er meer situaties gemeld worden dan thans het geval is. Deze situaties zijn de afgelopen jaren reeds vrijwillig gemeld, waardoor er enig inzicht bestaat in het aantal ingevolge dit wetsvoorstel te verwachten meldingen. Wat betreft incidenten of ongevallen komen er per jaar gemiddeld 20 meldingen bij de kustwacht binnen. Gemiddeld vijf meldingen per jaar komen binnen met betrekking tot in zee drijvende containers of stukgoederen. Vlekken van verontreinigende stoffen zijn de afgelopen jaren gemiddeld 400 keer gemeld. De meldingsplicht voor lozingen op grond van het voorgestelde artikel 12, tweede lid, onderdeel b, hoeft bij de berekening van de administratieve lasten niet te worden meegenomen, nu de meldplicht van lozingen wat betreft Nederlandse schepen reeds voortvloeit uit het bestaande artikel 12, eerste lid, van de Wvvs. De meldingsplicht op grond van het voorgestelde artikel 12, tweede lid, onderdeel b, roept alleen een nieuwe verplichting in het leven voor buitenlandse schepen.

Het totaal van het aantal te verwachten meldingen zal op ongeveer 425 per jaar komen. Voor deze meldingen kan gebruik worden gemaakt van reeds aan boord zijnde apparatuur, waarmee immers ook de vrijwillige meldingen werden gedaan. Een melding neemt ongeveer tien minuten in beslag, op basis van een bedrag dat per uur is gesteld op € 61,-.

In het kader van de wijziging van de Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee, waarin de uiteindelijke meldingsplicht wordt geëffectueerd, zullen de daadwerkelijke administratieve lasten worden gekwantificeerd.

In de nota van toelichting bij de algemene maatregel van bestuur tot aanpassing van de eerdergenoemde scheepvaartreglementen, zal worden ingegaan op de administratieve lasten in relatie tot die wijziging. Aangezien de meldverplichtingen van de richtlijn reeds in de huidige scheepvaartreglementen zijn geregeld, en de naar aanleiding van de richtlijn aan te brengen wijzigingen van redactionele en wetstechnische aard zijn, zal er naar alle waarschijnlijkheid geen sprake zijn van extra administratieve lasten. Bij het effectueren van de voorschriften inzake het aan boord hebben van een reisgegevensrecorder zal worden bezien of die voorschriften gevolgen hebben voor de administratieve lasten. Het betreft hier overigens een volledig geautomatiseerd systeem, dat onafhankelijk van menselijk handelen functioneert. Naar verwachting zullen die voorschriften dan ook niet tot administratieve lasten leiden. Het adviescollege

toetsing administratieve lasten (Actal) heeft medegedeeld, dat het onderhavige wetsvoorstel niet geselecteerd is voor een zogenaamde Actaltoets.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A, onder 2

Om de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid te geven aan veranderingen onderhevige details, zoals organisaties waaraan gegevens moeten worden doorgegeven en specificaties waaraan de systemen van de kuststations en te verzenden berichten moeten voldoen, en tevens de bewaartermijnen voor de gegevens in te vullen, is in artikel 4, vierde lid, aan onderdeel a, van de Scheepvaartverkeerswet ook het aan het eerste lid van dit artikel toegevoegde onderdeel e, met betrekking tot de ontvangst, het bewaren en verstrekken van gegevens toegevoegd.

Onderdeel B

In de Scheepvaartverkeerswet wordt de grondslag opgenomen (artikel 4, eerste lid, onderdeel e) om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen met betrekking tot het ontvangen, bewaren en verstrekken van gegevens met betrekking tot de scheepvaart door organisaties en personen die niet aan het scheepvaartverkeer deelnemen. Het niet voldoen aan de regels hieromtrent wordt in artikel 31, vierde lid, onderdeel c, van de Scheepvaartverkeerswet strafbaar gesteld.

Artikel II

Onderdeel A

Het voorgestelde artikel 12 van de Wvvs strekt tot implementatie van de artikelen 17 en 19, tweede lid, van de richtlijn.
In artikel 17, eerste lid, van de richtlijn is bepaald dat van ieder incident of ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het schip of de scheepvaart, iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust van een lidstaat kan leiden en iedere vlek van schadelijke stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen, onmiddellijk melding moet worden gedaan aan het voor dat geografisch gebied bevoegde kuststation. Artikel 19, tweede lid, van de richtlijn bepaalt dat de exploitant, de kapitein en de eigenaar van gevaarlijke of schadelijke stoffen aan boord, hun volledige medewerking verlenen om de gevolgen van een incident of ongeval op zee zoveel mogelijk te beperken.

In het huidige eerste lid van artikel 12 van de Wvvs is reeds een meldingsplicht voor voorvallen opgenomen, in de gevallen, omschreven in het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen. Dit zijn kort gezegd die voorvallen waarbij het schip betrokken is. Onder 'voorval' wordt ingevolge artikel 1, onderdeel g, van de Wvvs verstaan: een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat in zee wordt geloosd. De meldingsplichten op grond van de richtlijn zijn echter ruimer dan de meldingsplicht op grond van het eerste lid van artikel 12 Wvvs, vandaar dat deze worden opgenomen in een nieuw tweede lid. Om redenen van duidelijkheid is er voor gekozen om bij dit wetsvoorstel reeds aan te sluiten bij de formulering van het eerste lid, zoals voorgesteld bij het – eerder genoemde – voorstel van wet tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met

de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen.

Er is voor gekozen om in het tweede lid de richtlijn niet volledig in het wetsvoorstel aan te halen, maar dit in een ministeriële regeling te doen. De praktijk wijst uit dat het niet zelden voorkomt dat van bestaande richtlijnen bij (her)codificatieprojecten niet de inhoud, maar wel de nummering van de richtlijn wordt gewijzigd. Om te voorkomen dat in dat geval een wetswijziging nodig is, wordt de richtlijn aangehaald in een ministeriële regeling.

In het voorgestelde tweede lid, onderdeel a, van artikel 12 van de Wvvs wordt verwezen naar artikel 17, eerste lid, onderdelen a en b, van de richtlijn. Het gaat hierbij ten eerste om ieder incident of ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het schip, zoals een aanvaring, stranding, averij, een defect of storing, binnenstromend water of schuivende lading, alle gebreken aan de romp of verzwakkingen van de constructie. Ten tweede gaat het om ieder incident of ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart, zoals gebreken die de manoeuvreerbaarheid of zeewaardigheid van het schip kunnen aantasten, gebreken aan het voortstuwingsysteem of de stuurinrichting, de krachtbronnen, de navigatie of communicatieapparatuur. Om misverstanden te voorkomen, is er voor gekozen om te verwijzen naar de richtlijn, nu de richtlijn een open definitie kent met betrekking tot incidenten en ongevallen.

Artikel 12, tweede lid, onderdeel b, van de Wvvs strekt tot implementatie van artikel 17, eerste lid, onderdeel c, van de richtlijn. Dit is iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust van een lidstaat kan leiden, zoals lozing of de kans op lozing van schadelijke stoffen in zee. Deze situatie komt overeen met het begrip 'voorval' in het eerste lid van artikel 12, maar is toch apart opgenomen in het tweede lid. De reden hiervoor is dat de melding op grond van het eerste lid van artikel 12 ook geldt voor Nederlandse schepen die buiten de Nederlandse wateren varen. Dit geldt niet voor de meldingen op grond van de richtlijn; deze gelden voor schepen, ongeacht de vlag die ze voeren, die in de Nederlandse territoriale zee en de Nederlands exclusieve economische zone varen. Om te voorkomen dat kapiteins van schepen zowel op grond van het eerste lid als het tweede lid, onderdeel b, van artikel 12 van de Wvvs een melding moeten doen, is in het nieuw voorgestelde derde lid een bepaling opgenomen om een dubbele meldingsplicht uit te sluiten.

Het voorgestelde tweede lid, onderdeel c, van artikel 12 van de Wvvs strekt tot implementatie van de situatie genoemd in artikel 17, eerste lid, onderdeel d, van de richtlijn. Hierin is opgenomen dat iedere vlek van schadelijke stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen, gemeld moeten worden.

Voorts wordt in het nieuwe tweede lid opgenomen dat de meldingsplicht ingevolge artikel 2 van de richtlijn alleen geldt voor schepen met een bruto-tonnage van 300 of meer als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981. Er wordt verwezen naar de Meetbrievenwet 1981 om duidelijkheid te verschaffen over het begrip bruto-tonnage. Ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van de richtlijn geldt de meldingsplicht niet voor oorlogsschepen, overige marineschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lidstaat van de Europese Unie en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst. Deze uitzondering hoeft niet opgenomen te worden in artikel 12, tweede lid, van de Wvvs nu deze schepen reeds in artikel 3 van de Wvvs zijn uitgezonderd. De meldingsplicht geldt evenmin voor vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter, zo blijkt uit

artikel 2, tweede lid, onder b, van de richtlijn. Dit is in het voorgestelde tweede lid opgenomen. De uitzondering van de meldingsplicht voor bunkers tot 5000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting ingevolge artikel 2, tweede lid, onder c, van de richtlijn wordt niet opgenomen, nu het hierbij niet gaat om schepen als zodanig.

Het voorgestelde nieuwe vierde lid van artikel 12 van de Wvvs strekt tot implementatie van artikel 19, tweede lid, van de richtlijn. Hierin is bepaald dat de exploitant, de kapitein en de eigenaar van gevaarlijke of schadelijke stoffen aan boord aan de bevoegde instanties desgevraagd hun volledige medewerking verlenen, teneinde de gevolgen van een incident of ongeval op zee tot het minimum te beperken. Onder exploitant wordt ingevolge de richtlijn verstaan de reder of beheerder van een schip. In artikel 1, onderdeel i, van de Wvvs is reeds een definitie opgenomen van exploitant, welke overeenkomt met de definitie uit de richtlijn, namelijk: de eigenaar, rompbevrachter of ieder ander die de zeggenschap heeft over het gebruik van een schip.

De te verlenen medewerking door de exploitant, de kapitein of de eigenaar zal afhankelijk zijn van de situatie en de toestand waarin het schip verkeert. Het is dus niet uitputtend aan te geven waaruit de medewerking bestaat. De omvang zal worden bepaald door de concrete situatie en het verzoek van de door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instantie. Gedacht kan worden aan het aanvaarden van sleepboothulp, of het verplaatsen van het schip naar een veiligere plek.

Het voorgestelde vijfde lid strekt ertoe om, in samenhang met het eerste lid, op wetsniveau de gevallen te regelen waarin de kapitein verplicht is om een voorval waarbij zijn schip betrokken is te melden. Deze gevallen zijn nu nog opgenomen in het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen. De in dat besluit opgenomen gevallen komen geheel overeen met de gevallen die op grond van artikel 12, eerste lid, in samenhang met het vijfde lid, van de Wvvs moeten worden gemeld.

Het voorgestelde zesde lid is gelijk aan het huidige tweede lid van artikel 12 van de Wvvs.

Op grond van het voorgestelde zevende lid van artikel 12 Wvvs worden bij ministeriële regeling regels gesteld met betrekking tot de melding. Daartoe zal de bestaande Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee op onderdelen aangepast worden in verband met artikel 17, tweede lid, van de richtlijn. Nu het voorgestelde artikel 12 geen grondslag meer bevat voor het stellen van regels bij of krachtens algemene maatregel van bestuur, komt het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen bij inwerkingtreding van de onderhavige wetswijziging te vervallen. Om te voorkomen dat daarmee ook de genoemde ministeriële regeling zou komen te vervallen, is in artikel IV van het wetsvoorstel voorzien in een deels nieuwe grondslag voor die regeling.

Op grond van het huidige artikel 12, vierde lid, van de Wvvs geldt de verplichting om een voorval als bedoeld in het eerste lid van dat artikel te melden, voor buitenlandse schepen slechts indien het voorval zich voordoet in de Nederlandse territoriale zee. Dit wordt nu geregeld in het voorgestelde achtste lid. De in de richtlijn bedoelde meldingen moeten ingevolge die richtlijn (ook) worden gedaan door kapiteins van schepen die zich in de Nederlandse exclusieve economische zone en de Nederlandse territoriale zee bevinden. Het voorgestelde tweede lid strekt daartoe. Tevens moet op grond van de richtlijn worden geregeld dat de in artikel 12, tweede lid, opgenomen meldingsverplichtingen eveneens van toepassing zijn op kapiteins van buitenlandse schepen die zich in de Nederlandse exclusieve economische zone of in de Nederlandse territoriale zee

bevinden. De gegevens die bij die meldingen verstrekt moeten worden, zijn opgenomen in het tweede lid van artikel 17 van de richtlijn. Het voorgestelde negende lid, in combinatie met het zevende lid, strekt tot uitvoering van de hiervoor bedoelde meldingsverplichtingen. De ingevolge de richtlijn te verstrekken gegevens omvatten onder meer alle relevante informatie, bedoeld in IMO-resolutie A.851(20). Deze resolutie ziet zowel op het door kuststaten instellen van verplichte rapportagesystemen als op de bij een melding van een ongeval of incident op zee te verstrekken gegevens. De Europese regelgeving met betrekking tot verplichte meldingen sluit derhalve aan bij de regelgeving van de IMO. Overigens wordt de in resolutie A.851(20) opgenomen informatie nu al verstrekt op grond van de Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee.

Onderdeel B

In het nieuwe artikel 36 van de Wvvs wordt voorzien in de uitbreiding van de werking van de Nederlandse strafwet met betrekking tot overtreding van artikel 12, tweede lid, van de Wvvs. Onder de Nederlandse strafwet moet in dit verband in het bijzonder de Wet op de economische delicten (verder: WED) worden begrepen, die in artikel 1a de strafbaarstelling regelt van overtreding van voorschriften, gesteld bij of krachtens de Wvvs. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hetgeen hierover reeds is opgemerkt in de memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen.

Onderdeel C

Nu artikel 12 van de Wvvs wordt gewijzigd, wordt de verwijzing naar artikel 12 in artikel 37 van die wet aangepast.

Onderdeel D

In artikel 39, tweede lid, van de Wvvs wordt de verwijzing naar artikel 12 geschrapt, omdat op grond van het voorgestelde nieuwe artikel 12 voorschriften met betrekking tot de melding bij ministeriële regeling zullen worden gesteld.

Artikel III

Onderdelen A en B

In artikel 1a van de WED zijn de overtredingen van de voorschriften, gesteld bij of krachtens de Wvvs, opgenomen. In de eerste categorie van artikel 1a zijn de ernstige milieudelicten opgenomen, die een directe aantasting van het milieu opleveren dan wel daarvoor een ernstige en rechtstreekse bedreiging vormen, waarop bij opzettelijke overtreding een maximumvrijheidsstraf van zes jaar is gesteld of een geldboete van de vijfde categorie. Het huidige artikel 12 van de Wvvs is in zijn geheel in de eerste categorie van artikel 1a van de WED opgenomen.

Voorgesteld wordt om het nieuwe artikel 12 op te nemen in de eerste categorie van artikel 1a, met uitzondering van artikel 12, tweede lid, onderdeel c, en vijfde lid. Artikel 12, tweede lid, onderdeel c, van de Wvvs wordt opgenomen in de derde categorie van artikel 1a. In de derde categorie van artikel 1a zijn de milieudelicten opgenomen, die ongeacht of ze al dan niet opzettelijk zijn gepleegd, een overtreding opleveren met een maximumvrijheidsstraf van zes maanden hechtenis of een geldboete van de vierde categorie. Het vijfde lid van artikel 12 van de Wvvs wordt niet opgenomen

in de WED, nu het niet-melden op grond van dit lid reeds strafbaar is op grond van het eerste lid.

Artikel IV

Artikel IV van het wetsvoorstel beoogt de Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee een deels nieuwe wettelijke grondslag te geven in verband met het wijzigen van de bestaande grondslag bij inwerkingtreding van de onderhavige wetswijziging. Deze grondslag is deels nieuw, aangezien de genoemde regeling mede haar grondslag vindt in de Wet BON.

Artikelen V, VI, VII, VIII, IX en X

In deze artikelen zijn bepalingen opgenomen voor het geval het hiervoor al genoemde voorstel van wet tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen eerder dan of op hetzelfde tijdstip als dit wetsvoorstel tot wet wordt verheven en in werking treedt. Uiteraard zullen deze bepalingen aangepast worden, indien het bovengenoemde wetsvoorstel nog wijzigingen ondergaat, welke de onderwerpen van dit wetsvoorstel raken.

Artikel XI

Voorgesteld wordt de inwerkingtreding bij koninklijk besluit vast te stellen, waarbij voor de verschillende artikelen en onderdelen daarvan een verschillend tijdstip kan worden vastgesteld. Op die manier kan rekening worden gehouden met het tijdstip waarop het al eerder genoemde voorstel van wet tot wijziging van onder meer de Wet voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone tot wet wordt verheven en de diverse artikelen en onderdelen van die wet van kracht worden.

Tevens is bepaald dat in het desbetreffende koninklijke besluit zo nodig toepassing wordt gegeven aan artikel 16 van de Tijdelijke referendumwet. Dit is nodig omdat de in artikel I, onderdelen A en B, van het wetsvoorstel voorgestelde wijzigingen strekken tot implementatie van zowel een reeds vastgestelde richtlijn, als van toekomstige besluiten van de Europese Unie, zoals de in voorbereiding zijnde richtlijn betreffende geharmoniseerde River Traffic Information Services op de binnenwateren in de Gemeenschap. Naar verwachting zal die richtlijn nog niet zijn vastgesteld op het tijdstip waarop het onderhavige wetsvoorstel tot wet wordt verheven, terwijl het wel wenselijk is dat de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG zo spoedig mogelijk van kracht wordt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, a.i.,
S. M. Dekker

Transponeringstabel

Richtlijn nr. 2002/59/EG	Implementatie in
Artikel 1 Artikelen 2, 4, 13	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Binnenvaartpolitiereglement en de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart
Artikel 3, onderdelen a, b, c, d, e, f, i, j, m en r	deze definities zijn niet nodig in de Nederlandse regelgeving die strekt tot implementatie van deze richtlijn
Artikel 3, onderdelen g, h en q	het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en het Binnenvaartpolitiereglement
Artikel 3, onderdelen k, l, n en p	het (concept) Besluit ontvangen, bewaren en verstrekken gegevens scheepvaart
Artikel 3, onderdeel o	artikel 1 Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer
Artikelen 5 en 7, eerste lid	het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Besluit routerings- en meldingssystemen en de Regeling routeringssysteem Noord Hinder-Duitse Bocht
Artikel 6, eerste lid	uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 en de Wet buitenlandse schepen
Artikel 6, tweede lid	het operationeel houden van het AIS maakt onderdeel uit van de voorgeschreven meldingen
Artikel 7, tweede lid	behoeft geen implementatie aangezien Nederland een dergelijk systeem niet heeft vastgesteld
Artikel 8	behoeft geen implementatie aangezien Nederland dergelijke systemen niet heeft vastgesteld
Artikel 9	behoeft geen implementatie (betreft zorgplicht van Nederland als lidstaat); de infrastructuur voor de walkant wordt momenteel gebouwd
Artikel 10, eerste lid	uitvoeringsregelgeving onder het Schepenbesluit 2004 en de Wet buitenlandse schepen
Artikelen 10, tweede lid, en 11 Artikel 12	artikelen 27 t/m 33 Schepenwet artikel 13a Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Artikel 13, eerste en tweede lid	het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Binnenvaartpolitiereglement en de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart; het Besluit tot wijziging van uitvoeringsbesluiten Scheldereglement i.v.m. implementatie richtlijn nr. 2002/59/EG (Stcrt 2004, nr. 61)
Artikel 13, derde lid, 1e alinea en vierde lid, 1e alinea Artikel 13, derde lid, 2e alinea en vierde lid, 2e alinea	de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart
Artikel 14	het (concept) Besluit verstrekken, ontvangen en bewaren gegevens scheepvaart en de daarop gebaseerde ministeriële regeling
Artikel 15, eerste, tweede en derde lid	artikelen 3, eerste lid, onderdeel e, en 4, eerste lid, onderdeel e, Scheepvaartverkeerwet en het (concept) Besluit ontvangen, bewaren en verstrekken gegevens scheepvaart en de daarop gebaseerde ministeriële regeling
Artikel 15, vierde lid Artikel 16, eerste, tweede lid en derde lid, 1e volzin	het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en het Binnenvaartpolitiereglement
Artikel 16, derde lid, 2e en 3e volzin	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling artikel 4, eerste lid, onderdeel e, Scheepvaartverkeerwet en het (concept) Besluit ontvangen, bewaren en verstrekken gegevens scheepvaart en de daarop gebaseerde ministeriële regeling
Artikel 17	inspecties zullen door de IVW in het kader van havenstaatcontrole worden gedaan artikel 12 Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee, en de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart

Richtlijn nr. 2002/59/EG	Implementatie in
Artikel 18, eerste lid, onder a Artikel 18, eerste lid, onder b, en tweede lid	de Beschikking wind- en stormwaarschuwingsdienst het niet uitvaren in dergelijke situaties wordt gereguleerd door het goed zeemanschap; de mogelijkheid om een schip te beletten een haven in te varen kan reeds op grond van artikel 4, eerste lid, Scheepvaartverkeerswet artikel 13 Scheepvaartreglement territoriale zee de Beschikking wind- en stormwaarschuwingsdienst (KNMI)
Artikel 18, eerste lid, onder c Artikel 18, derde lid	artikelen 5 en 6 Wet bestrijding ongevallen Noordzee en het Besluit organisatie en coördinatie bestrijding schadelijke gevolgen ongevallen
Artikel 19, eerste lid, en bijlage IV, artikel 20	artikel 12, vierde lid, Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Artikel 19, tweede lid	het Schepenbesluit 2004
Artikel 19, derde lid, 1e volzin Artikelen 19, derde lid, 2e volzin, 21, eerste en tweede lid Artikel 21, derde lid	het (concept) Besluit ontvangen, bewaren en verstrekken gegevens scheepvaart voorzover het om incidentschepen als bedoeld in artikel 16 richtlijn gaat: in het (concept) Besluit ontvangen, bewaren en verstrekken gegevens scheepvaart; betreft tevens de zorgplicht van Nederland als lidstaat het (concept) Besluit ontvangen, bewaren en verstrekken gegevens scheepvaart c.q. de verschillende scheepvaartreglementen
Artikel 22, eerste lid	dit gebeurt d.m.v publicatie in de Staatscourant
Artikel 22, tweede lid Artikel 22, derde lid Artikel 23 Artikel 24	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling met betrekking tot gegevens die tot een persoon te herleiden zijn, zijn door de havenautoriteiten reeds privacyreglementen opgesteld; de Wet openbaarheid van bestuur voorzover het gaat om het (niet) verstrekken van 'bedrijfsvertrouwelijke' informatie
Artikel 25, eerste lid	het (concept) Besluit ontvangen, bewaren en verstrekken gegevens scheepvaart.
Artikel 25, tweede lid	artikel 31 Scheepvaartverkeerswet, het (concept) Besluit ontvangen, bewaren en verstrekken gegevens scheepvaart, de – eerdergenoemde – scheepvaartreglementen en het Binnenvaartpolitiereglement
Artikel 25, derde lid Artikel 25, vierde lid, 1e alinea Artikel 25, vierde lid, 2e alinea Artikelen 26 t/m 32	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling het Schepenbesluit 2004 artikel 7 Schepenwet en het Schepenbesluit 2004 behoeven geen implementatie i.v.m. aard bepalingen