

Vergaderjaar 2009–2010

**32 434**

## **Wijziging van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2009/17/EG van 23 april 2009 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU L 131)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Algemeen**

Op 23 april 2009 is richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU L 131), verder aan te duiden als: de Monitorrichtlijn, vastgesteld. De lidstaten zijn verplicht deze richtlijn uiterlijk 30 november 2010 geïmplementeerd te hebben. Daartoe strekt dit wetsvoorstel.

Naar aanleiding van het vergaan van de olietanker «Erika» voor de kust van Frankrijk in 1999 heeft de Europese Unie diverse maatregelen genomen, waaronder de vaststelling van de Monitorrichtlijn, ter verbetering van de veiligheid van de scheepvaart in Europese wateren. De ramp met de olietanker «Prestige» voor de kust van Spanje in 2002 heeft geleid tot een aanvullend pakket aan maatregelen, genaamd het «derde maritieme veiligheidspakket». De richtlijn tot wijziging van de Monitorrichtlijn maakt deel uit van dit derde maritieme veiligheidspakket.

De belangrijkste doelen van de wijziging van de Monitorrichtlijn zijn:

- het verbeteren van de kennis over het maritieme verkeer door een verbetering van de informatieverzameling en de opzet van een netwerk voor het delen van deze informatie tussen EU-lidstaten;
- het verkleinen van de aanvaringsrisico's tussen koopvaardij schepen en vissersvaartuigen door deze laatste categorie uit te rusten met apparatuur ter identificatie en positionering;
- het verbeteren van het besluitvormingsproces rondom de opvang van schepen die bijstand behoeven in opvanghavens teneinde grootschalige vervuiling van kustgebieden te voorkomen.

De belangrijkste wijzigingen van de Monitorrichtlijn betreffen:

#### *a. Automatisch Identificatie Systeem (AIS) voor vissersschepen*

Om aanvaringen met koopvaardijsschepen te voorkomen dienen vissersschepen met een lengte van meer dan 15 meter te worden voorzien van een AIS.

#### *b. Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)*

Passagiersschepen en vrachtschepen groter dan 300 GT die een haven van een lidstaat aanlopen, moeten zijn uitgerust met een LRIT-systeem. De Europese Commissie zal in samenwerking met de lidstaten een Europese database inrichten voor de ontvangst en verwerking van LRIT-informatie.

#### *c. Aanmelding van gevaarlijke stoffen*

De hoeveelheid bij verlading te verstrekken gegevens over vervoerde olie is uitgebreid. Tevens moeten alarmnummers worden opgegeven waarop ingeval van een ongeval direct informatie is te verkrijgen over de fysische en chemische eigenschappen van de voor vervoer aangeboden gevaarlijke en verontreinigende stoffen, zodat de te nemen maatregelen daarop afgestemd kunnen worden. Er wordt meer verantwoordelijkheid bij de verlader gelegd om in deze informatie te voorzien.

#### *d. SafeSeaNet als standaard voor uitwisseling van maritieme informatie*

Overeenkomstig de Monitorrichtlijn hebben de lidstaten en de Europese Commissie aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de harmonisatie van de elektronische gegevensuitwisseling, in het bijzonder wat betreft het vervoer van gevaarlijke en verontreinigende stoffen. In 2002 is daartoe de ontwikkeling van SafeSeaNet gestart.

De gewijzigde Monitorrichtlijn schrijft voor dat de uitwisseling van informatie over schepen en over zich aan boord van schepen bevindende gevaarlijke lading uit hoofde van de richtlijn tussen lidstaten plaatsvindt via SafeSeaNet. De lidstaten die tevens kuststaten zijn zetten daartoe nationale of lokale systemen op ter verwerking van de in het kader van de richtlijn opgevraagde en verzamelde informatie, die koppelbaar zijn aan SafeSeaNet.

In een bijlage bij de gewijzigde richtlijn zijn een beschrijving en de grondbeginselen van SafeSeaNet vastgelegd. SafeSeaNet dient voor ontvangen, opslaan, opzoeken en uitwisselen van informatie ten behoeve van de maritieme veiligheid, de veiligheid in de haven en op zee, de bescherming van het mariene milieu, en de efficiëntie in het scheepvaartverkeer en het zeevervoer. Het netwerk van SafeSeaNet verbindt alle nationale systemen en omvat het centrale SafeSeaNet-systeem.

#### *e. Waarschuwingsberichten*

Naast de waarschuwingsberichten die lidstaten reeds op basis van de Monitorrichtlijn versturen over schepen die betrokken zijn geweest bij veiligheids- en milieu-incidenten, worden lidstaten nu ook verplicht berichten te versturen wanneer schepen niet beschikken over de verplichte verzekeringen of financiële zekerheden en wanneer loodsen of havenautoriteiten klaarblijkelijke gebreken aan schepen hebben opgemerkt die de veiligheid kunnen beïnvloeden of een risico voor het milieu kunnen vormen. Op basis van deze informatie kunnen lidstaten die het aangaat passende maatregelen nemen.

#### *f. IJsgang*

De storm- en windwaarschuwingen aan de scheepvaart worden uitgebreid met waarschuwingen over de risico's van eventuele ijsgang. De ijsberichten en weersvoorspellingen moeten zijn gebaseerd op gegevens van een door de lidstaat erkende meteorologische dienst. De lidstaten moeten tevens de mogelijkheid hebben om te verifiëren of uit de noodzakelijke documentatie aan boord blijkt dat het schip voldoet aan sterkte- en vermogens-eisen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

#### *g. Opvang van schepen*

De Monitorrichtlijn schrijft voor dat er duidelijke regels en procedures komen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven. In het bijzonder gaat het hierbij om het aanwijzen van een autoriteit die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de situatie en die onafhankelijk een beslissing kan nemen over de opvang van het schip. De lidstaten dienen uitgebreide plannen op te stellen voor de opvang van schepen. Deze plannen dienen onder meer te bevatten:

- informatie over de kustlijn, inclusief een beschrijving van de milieu-, economische en sociale factoren en de natuurlijke omstandigheden, om een snelle beoordeling en besluitvorming over de keuze van een toevluchtsoord voor een schip mogelijk te maken;
- beoordelingsprocedures voor het verlenen van hulp of het weigeren van toegang tot een toevluchtsoord; en
- de geldende procedures voor de financiële zekerheden en aansprakelijkheid voor de opvang van schepen.

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

De implementatietermijn van richtlijn 2009/17/EG loopt tot 30 november 2010. De wijzigingen van de Monitorrichtlijn zijn zeer divers. Een aantal van de onderwerpen is reeds geregeld in de Nederlandse regelgeving. Voor zover de richtlijn verdere implementatie behoeft, wordt zoveel mogelijk bij het bestaande wettelijke kader aangesloten. In de transponeringstabel die is opgenomen aan het slot van dit algemeen deel wordt gedetailleerd aangegeven welke onderdelen van richtlijn 2009/17/EG in (lagere) regelgeving wordt, onderscheidenlijk is, geïmplementeerd, alsmede welke lagere regelingen dat betreft. In die tabel is ook vermeld welke verplichtingen uit deze richtlijn niet geïmplementeerd hoeven te worden. Met dit wetsvoorstel wordt voorzien in de implementatie van richtlijn 2009/17/EG voor zover daarvoor wetswijziging nodig is. Het betreft in het bijzonder de verplichtingen bedoeld onder c *Aanmelding van gevaarlijke stoffen* en g *Opvang van schepen* van de vorige paragraaf.

#### *1. Aanmelding van gevaarlijke stoffen*

De gewijzigde Monitorrichtlijn verplicht een verlader ertoe om in de ingevolge artikel 12 van de Monitorrichtlijn aan de kapitein of exploitant van het schip af te geven verklaring extra gegevens op te nemen over de vervoerde olie en over alarmnummers waar informatie te verkrijgen is over de fysische en chemische eigenschappen van de voor vervoer aangeboden gevaarlijke en verontreinigende stoffen. Met dit voorstel wordt in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen een dynamische verwijzing naar de verplichting van artikel 12 van de Monitorrichtlijn vastgelegd (Artikel II, onderdeel C). In de praktijk wordt deze informatie al aangeleverd door de verlader, omdat deze informatie ook bij de belading van belang kan zijn.

## 2. Opvang van schepen

Op grond van de artikelen 5 en 6 van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee kan de Minister van Verkeer en Waterstaat aanwijzingen geven en maatregelen nemen tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van een ongeval, zoals een aanvaring. Daarmee is uitvoering van de voorschriften van de Monitoringrichtlijn voor dergelijke situaties grotendeels al verzekerd in de Nederlandse wetgeving. Met onderhavig wetsvoorstel wordt de reikwijdte van de genoemde artikelen 5 en 6 enigszins uitgebreid ten behoeve van bijstandsverlening bij een gestrand, gezonken of aan de grond geraakt schip, zoals vereist ingevolge het gewijzigde artikel 20 van de Monitorrichtlijn (artikel I, onderdeel A). Maatregelen bij gestrande, gezonken of aan de grond geraakte schepen in de territoriale zee werden totnogtoe op grond van de Wrakkenwet genomen. Dit zou echter betekenen dat in die situaties de bevoegde instantie van de Wrakkenwet, de beheerder van het desbetreffende water, maatregelen zou moeten treffen. Een dergelijke versnipperde situatie is niet zoals de Monitorrichtlijn in artikel 20 beoogt. Daarom ligt het in de rede de toepassing van bevoegdheden, bedoeld in de artikelen 5 en 6 uit te breiden met die situaties waarin sprake is van een gestrand, gezonken of aan de grond geraakt schip. Hiertoe strekt het voorstel de omschrijving van schadelijke gevolgen van een ongeval in artikel 3 en daarmee ook de reikwijdte van de artikelen 5 en 6 van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, uit te breiden (Artikel I, onderdeel A). De minister kan diensgevolge ook bij een gestrand, gezonken of aan de grond geraakt van schip de op grond van artikel 5 of 6 van die wet maatregelen gelasten zoals bijvoorbeeld slepen, bergen of vlottrekken. De minister is dus de bevoegde instantie die onafhankelijk en autonoom beslissingen kan nemen als bedoeld in de Monitorrichtlijn. Voor een doeltreffende uitvoering heeft de minister deze bevoegdheid tot toepassing van de genoemde artikelen 5 en 6 gemandateerd aan de voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen. Tijdens de totstandkoming van de wijzigingen van de Monitorrichtlijn heeft deze constructie bij de Europese onderhandelingen zelfs een voorbeeldfunctie vervuld. De voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen kan in alle situaties zoals beschreven in de Monitorrichtlijn handelen namens de bedoelde onafhankelijke en autonome instantie. Dit betekent dat een schip dat bijstand behoeft in een noodsituatie één aanspreekpunt blijft behouden, en met de hierboven beschreven uitbreiding, ook als de noodsituatie over zou gaan in een stranding, zinken of aan de grond lopen. Het specifieke verhaalsregime dat de Wrakkenwet kent, blijft van toepassing in die gevallen waarin de aanwijzingen of maatregelen betrekking hebben op gestrande, gezonken of aan de grond geraakte schepen in de territoriale zee, het toepassingsgebied van de Wrakkenwet (artikel I, onderdelen C en E).

Voorts worden met dit voorstel in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee de voorschriften uit de richtlijn opgenomen over de mogelijkheid om bij overbrenging van een schip naar een Nederlandse haven te vragen om een verzekeringsbewijs van een verzekering tegen maritieme vorderingen (artikel 20 quater Monitorrichtlijn).

Dit wetsvoorstel ziet niet op de implementatie van de bepalingen met betrekking tot de berichtgeving omtrent ijsgang. De bestaande praktijk voldoet reeds aan de in de richtlijn opgenomen voorschriften. Volledigheidshalve zal hieronder deze praktijk nader worden toegelicht. De berichtgeving aan de zeescheepvaart over ijsgang wordt in Nederland verzorgd door de Kustwacht. De Kustwacht ontvangt hiertoe van Rijkswaterstaat/Waterdienst informatie over ijsgang in de aanloopgebieden van de Nederlandse zeehavens, het Nederlands-Duitse grens-

gebied en de Nederlandse binnenwateren. Deze informatie is gebaseerd op waarnemingen door tien lokale stations en waarnemingen door schepen. De Waterdienst is aangesloten bij de Baltic Ice Services en ontvangt conform de Baltic Sea Ice Code dagelijks berichten over ijsgang in het Baltische zeegebied. Weerberichten en storm- en windwaarschuwingen worden door het KNMI aan de Kustwacht geleverd. De Kustwacht bepaalt op basis van de berichten van de Waterdienst in combinatie met de weerberichten van het KNMI en waarnemingen door de scheepvaart de dreiging en ontwikkeling van ijsgang op het open water van de Noordzee.

### Handhaving

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is belast met het toezicht op de naleving van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Omdat de verplichting voor de verlader tot het overleggen van extra informatie met betrekking tot de lading en de alarmnummers aan de kapitein of exploitant van het schip reeds gangbare praktijk is, zal dit niet leiden tot een andere invulling van de werkwijze van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

### Administratieve lasten

De extra informatie over de gevaarlijke stoffen aan boord die door de verlader aan de kapitein moet worden verstrekt wordt in de praktijk reeds op vrijwillige basis verstrekt. De administratieve lasten die deze meldingen met zich brengen bedragen € 119 000,00 gebaseerd op 17 000 meldingen op jaarbasis die vijftien minuten per melding kosten tegen een uurtarief van € 28,00. Omdat dit echter reeds een gebruikelijke werkwijze is, en dit wetsvoorstel slechts ziet op het verplicht stellen van een gangbare praktijk kan gesteld worden dat slechts 10% van deze administratieve lasten zijn toe te rekenen aan onderhavig wetsvoorstel. De toename van administratieve lasten voor het bedrijfsleven komt daarmee op € 11 900.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft besloten dit wetsvoorstel niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten.

### Transponeringstabel

Gebruikte afkortingen:

BGS	Besluit gegevens scheepvaart 2007
2007	
BPR	Binnenvaartpolitiereglement
SRKGT	Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen
SRW	Scheepvaartreglement Westerschelde 1990
STZ	Scheepvaartreglement territoriale zee
Wet BON	Wet bestrijding ongevallen Noordzee
WVVS	Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Richtlijn 2009/17/EG	Corresponderend artikel Richtlijn 2002/59/EG	Implementatie in:
Artikel 1, eerste lid, onder a	artikel 2, tweede lid, aanhef	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling

Richtlijn 2009/17/EG	Corresponderend artikel Richtlijn 2002/59/EG	Implementatie in:
Artikel 1, eerste lid, onder b	artikel 2, tweede lid, onderdeel c	zal worden geïmplementeerd in artikel 6 BGS 2007, artikel 5, negende lid, STZ, artikel 43a, zevende lid, SRKGT, artikel 51a, achtste lid, SRW en artikel 10.07 BPR
Artikel 1, tweede lid	artikel 3, onderdelen a, k, s tot en met w	onderdeel s zal worden geïmplementeerd in artikel 1, onder k, BGS 2007; onderdelen k en w: zijn al geïmplementeerd in artikel 1 BGS 2007; overige definities behoeven geen implementatie omdat deze gangbaar taalgebruik zijn
Artikel 1, derde lid (eerste onderdeel)	artikel 6 bis	wordt geïmplementeerd in artikel 1, eerste lid, 24, vierde en vijfde lid, en 57, tweede lid, Regeling veiligheid zeeschepen
Artikel 1, derde lid (tweede onderdeel)	artikel 6 ter	is al geïmplementeerd in artikel 40, eerste en derde lid, Schepenbesluit 2004 en artikel 12a tot en met 12c BGS 2007
Artikel 1, vierde lid	artikel 12	eerste lid wordt geïmplementeerd in artikel 13 a, eerste lid, WVVS; tweede en derde lid zijn al geïmplementeerd in artikel 13a, vijfde en tweede lid, WVVS
Artikel 1, vijfde lid	artikel 14, tweede alinea, onderdeel c	wordt geïmplementeerd in artikel 2 BGS 2007
Artikel 1, zesde lid	artikel 15	wordt geïmplementeerd in artikel 5, zevende lid, STZ, artikel 43a, vijfde lid, SRKGT, artikel 51a, zesde lid, SRW en artikel 10.07, tweede lid, BPR
Artikel 1, zevende lid	artikel 16, eerste lid, onderdelen d en e	is al geïmplementeerd met een dynamische verwijzing in artikel 3, eerste lid, BGS 2007
Artikel 1, achtste lid	artikel 18 bis	wordt geïmplementeerd in artikel 4, onder c, BGS 2007 en artikel 18 STZ
Artikel 1, negende lid	artikel 19, tweede en vierde lid	tweede lid: in artikel 4, tweede lid, Wet BON, artikel 12, vierde lid, WVVS (artikel I, onderdeel B en artikel II, onderdeel B, onder 3) en artikel 2 Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee 2005; vierde lid behoeft geen implementatie
Artikel 1, tiende lid	artikel 20	i.v.m. aard bepaling artikelen 5 en 6 Wet BON in samenhang met de verruiming van de reikwijdte van het begrip schadelijke gevolgen van een ongeval in artikel 3 en het op artikel 11 Wet BON gebaseerde Rampenplan voor de Noordzee 2009
Artikel 1, elfde lid (eerste onderdeel)	artikel 20 bis	eerste en tweede lid: in Rampenplan voor de Noordzee 2009 gebaseerd op artikel 11 Wet BON; derde lid wordt geïmplementeerd in artikel 6a BGS 2007, en vierde lid: behoeft geen implementatie
Artikel 1, elfde lid (tweede onderdeel)	artikel 20 ter	i.v.m. aard bepaling artikel 10 Wet BON
Artikel 1, elfde lid (derde onderdeel)	artikel 20 quater	artikel 7, derde tot en met vijfde lid, Wet BON (artikel I, onderdeel D)
Artikel 1, elfde lid (vierde onderdeel)	artikel 20 quinquies	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling
Artikel 1, twaalfde lid	artikel 22 bis	wordt geïmplementeerd in artikel 2, eerste lid, BGS 2007 en artikel 1 en 3 Regeling verstrekken gegevens scheepvaart 2007
Artikel 1, dertiende lid	artikel 23, onderdeel c en e	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling. Betreft bepaling over een doelstelling die te realiseren is door middel van samenwerking tussen de Commissie en de lidstaten.
Artikel 1, veertiende lid	artikel 23 bis	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling
Artikel 1, vijftiende lid	artikel 24	eerste lid is al geregeld in de Wet bescherming persoonsgegevens; tweede lid behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling, betreft een verplichting voor de Commissie
Artikel 1, zestiende lid	artikel 27 en 28	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepalingen
Artikel 1, eerste lid, onderdeel a	bijlage I, deel 4, onderdeel X	behoeft geen implementatie in Nederlandse regelgeving
Artikel 1, achttiende lid	bijlage II, deel I, onderdeel 3	zie hetgeen is opgenomen bij artikel 1, derde lid, eerste onderdeel (artikel 6 bis)

Richtlijn 2009/17/EG	Corresponderend artikel Richtlijn 2002/59/EG	Implementatie in:
Artikel 1, negentiende lid Artikel 2 tot en met 4	Bijlage III	zie hetgeen is opgenomen bij artikel 1, twaalfde lid (artikel 22 bis) behoeven geen implementatie i.v.m. aard bepalingen

## Artikelsgewijs

### ARTIKEL I

#### Onderdeel A

De voorgestelde wijziging voorziet erin om de Wet bestrijding ongevallen Noordzee ook van toepassing te kunnen laten zijn in geval van stranding, het zinken of aan de grond raken van een schip. Dit heeft onder andere tot gevolg dat de Minister van Verkeer en Waterstaat ook bij deze ongevallen bevoegd is aanwijzingen te geven en schadelijke gevolgen zoveel mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

#### Onderdeel B

Dit onderdeel strekt tot implementatie van het gewijzigde artikel 19, tweede lid, van de Monitorrichtlijn, door toevoeging in artikel 4, tweede lid, van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee van «de exploitant en de eigenaar van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord» naast de kapitein. Op grond van artikel 19, tweede lid, van de Monitorrichtlijn berust op al deze personen de plicht om desgevraagd hun medewerking te verlenen bij het beperken van de gevolgen van een ongeval of incident op zee. Hiertoe kan bijvoorbeeld van deze personen worden gevraagd de gegevens bedoeld in artikel 12 van de Monitorrichtlijn te verstrekken.

#### Onderdelen C en E

Met deze onderdelen wordt het verhaalsregime van de Wrakkenwet van toepassing verklaard ingeval de voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen aanwijzingen heeft gegeven of maatregelen heeft gelast bij stranding, aan de grond raken of zinken van een schip in de territoriale zee.

#### Onderdeel D

Dit onderdeel betreft de implementatie van artikel 20 quater van de Monitorrichtlijn in artikel 7, derde tot en met vijfde lid, van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en heeft betrekking op het verzekeringsbewijs van een verzekering tegen maritieme vorderingen. In richtlijn 2009/20/EG betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (PbEU L 131) wordt het afsluiten van een dergelijke verzekering voor schepen onder de vlag van een EU-lidstaat verplicht gesteld. De bedoeling is dat deze richtlijn op een later tijdstip wordt geïmplementeerd, doch uiterlijk per 1 januari 2012 zoals deze richtlijn voorschrijft. Het ontbreken van een verzekeringsbewijs ontheft de lidstaat echter niet van de plicht om de situatie rondom een schip dat bijstand behoeft te beoordelen en een beslissing te nemen over de opvang van het schip in een toevluchtsoord, noch kan het ontbreken van een verzekeringsbewijs aanleiding vormen om een schip een toevluchtsoord te weigeren of de opvang te vertragen.

## **ARTIKEL II**

### **Onderdeel A**

Dit onderdeel omvat het invoegen van een definitie van de Monitorrichtlijn. De definitiebepaling is dynamisch geformuleerd, waardoor toekomstige wijzigingen van de richtlijn niet steeds nopen tot aanpassing van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

### **Onderdelen B en C**

In de artikelen 12, tweede en vierde lid, en 13a, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen wordt de in onderdeel A genoemde definitie van de Monitorrichtlijn gehanteerd. Hierdoor zijn deze bepalingen bondiger geformuleerd en beter leesbaar.

De wijziging van artikel 12, vierde lid, betreft de implementatie van het gewijzigde artikel 19, tweede lid, van de Monitorrichtlijn in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen door het opnemen van een dynamische verwijzing naar de informatie die wordt genoemd in artikel 12 van de richtlijn.

De wijziging van artikel 13a, eerste lid, betreft de implementatie van het gewijzigde artikel 12 van de richtlijn. Hiertoe is een dynamische verwijzing opgenomen naar het gewijzigde overzicht van te verstrekken informatie op grond van artikel 12 van de richtlijn.

### **Onderdeel D**

In aanvulling op de dynamische verwijzingen naar de richtlijn havenontvangstvoorzieningen en de Monitorrichtlijn is aan artikel 43a een lid toegevoegd, opdat wijzigingen van deze richtlijnen voor de toepassing van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen ook gelden met ingang van de dag waarop aan deze wijzigingen uitvoering moet zijn gegeven.

## **ARTIKEL III**

Artikel 2 van richtlijn 2009/17 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU L 131) bepaalt dat de lidstaten uiterlijk 30 november 2010 voldoen aan deze richtlijn. Deze implementatieverplichting rechtvaardigt derhalve een uitzondering op het beginsel van de zogenoemde vaste verandermomenten.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings