

Vergaderjaar 2009–2010

32 441

Wijziging van de Wet havenstaatcontrole in verband met de implementatie van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

Onderhavig wetsvoorstel strekt tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole (hierna de wet) in verband met de inwerkingtreding van richtlijn nr. 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PbEU L131) (hierna: richtlijn 2009/16). Deze richtlijn moet uiterlijk op 1 januari 2011 zijn geïmplementeerd.

In het onderstaande zal eerst de totstandkoming van de nieuwe richtlijn worden geschetst, vervolgens wordt kort ingegaan op de multilaterale afspraak over havenstaatcontrole. Daarna wordt aandacht besteed aan het nieuwe inspectiesysteem, de uitvoeringslasten als gevolg van dit voorstel en de effecten op het Nederlandse bedrijfsleven. In paragraaf 8 van het algemeen deel van deze toelichting is de implementatietabel opgenomen. Tot slot wordt dit voorstel artikelsgewijs toegelicht.

2. Richtlijn 2009/16 betreffende havenstaatcontrole

Op 23 april 2009 heeft de Raad van de Europese Unie het zogenoemde derde maritieme veiligheidspakket vastgesteld. Het derde maritieme veiligheidspakket omvat zes EU-richtlijnen en twee EU-verordeningen die beogen de veiligheid binnen de zeescheepvaart te verhogen en de concurrentiekracht van de zeescheepvaart sector te herstellen. Uitgangspunt hierbij is dat diegenen die de veiligheid van de sector in voldoende mate waarborgen optimaal kunnen profiteren, terwijl de druk op diegenen die onvoldoende zorg dragen voor veiligheid op zee toeneemt.

Richtlijn 2009/16 is één van de richtlijnen uit het derde maritieme veiligheidspakket. Deze richtlijn is een herschikking van richtlijn nr. 95/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole (PbEU L 157) (hierna: richtlijn 95/21).

De laatstgenoemde richtlijn is geïmplementeerd in de Wet havenstaatcontrole en de Regeling havenstaatcontrole.

Havenstaatcontroles zijn controles van buitenlandse schepen in een haven op de naleving van internationale verplichtingen op het gebied van veiligheid, voorkoming van verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord. In internationaal verband worden deze controles noodzakelijk geacht omdat een aantal vlaggenstaten -staten onder wiens vlag schepen varen- ernstig in gebreke blijft bij de implementatie en naleving van de internationale normen ten aanzien van schepen die hun vlag voeren. Dit terwijl naast de verantwoordelijkheid van de rederijen zelf voor het «on standard» houden van hun schepen, de vlaggenstaten verantwoordelijk zijn voor implementatie en handhaving van deze normen op schepen die hun vlag voeren. Onvoldoende naleving en handhaving van deze normen kan leiden tot gevaarlijke situaties voor het scheepvaartverkeer, gevaarlijke situaties aan boord van deze schepen of voor het mariene milieu schadelijke situaties. Daarnaast kan «*substandard shipping*» (varen met schepen die niet voldoen aan de voorschriften uit de relevante scheepvaartverdragen) leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie van reders die er voor zorgen dat hun schepen wel voldoen aan alle internationale voorschriften en die hiervoor de nodige investeringen plegen.

De bevoegdheid tot het uitvoeren van havenstaatcontroles is vastgelegd in een aantal mondiale scheepvaartverdragen dat betrekking heeft op de veiligheid aan boord, de voorkoming van mariene verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord. Een havenstaatcontrole bestaat uit een bezoek aan boord van een buitenlands schip om na te gaan of dit schip is voorzien van de vereiste certificaten of documenten en om de toestand van het schip, de uitrusting, de bemanning en de leef- en werkomstandigheden aan boord te inspecteren. In voorkomend geval kan een dergelijke inspectie overgaan in een meer gedetailleerde inspectie, indien er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de voorschriften. Bepaalde categorieën schepen die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd, zoals tankers ouder dan 12 jaar, worden direct onderworpen aan een uitgebreide inspectie. Ook schepen met een hoog risicoprofiel (zie hierna onder paragraaf 4) die in de laatste zes maanden niet zijn geïnspecteerd worden onderworpen aan een uitgebreide inspectie. Een uitgebreide inspectie kan een meer gedetailleerde inspectie omvatten, indien tijdens de inspectie is gebleken van voornoemde gegronde redenen. Geconstateerde gebreken dienen te worden verholpen. Indien de gebreken van dien aard zijn dat de voortzetting van de reis of activiteit een gevaar (kan) vormen voor de veiligheid aan boord of indien deze gebreken kunnen leiden tot verontreiniging van het mariene milieu, kan een activiteit worden stopgezet of kan het schip worden aangehouden. Wanneer een schip meerdere malen is aangehouden kan een schip de toegang tot een haven geweigerd worden.

3. Memorandum of Understanding on Port State Control

Voordat de bevoegdheid tot het uitvoeren van een havenstaatcontrole was uitgewerkt in richtlijn 95/21 heeft in 1982 een aantal Europese staten een multilateraal samenwerkingsverband opgericht. Handhaving van de verschillende verdragsvoorschriften en de bescherming van de concurrentiepositie van de vloten en havens van de samenwerkende landen kon namelijk het meest effectief in regionaal verband worden uitgevoerd. Hiertoe is het Memorandum of Understanding on Port State Control (hierna: ParisMoU) op 26 januari 1982 in Parijs tot stand gekomen. Het ParisMoU is in werking getreden op 1 juli 1982 en inmiddels zijn 27¹

¹ België, Bulgarije, Canada, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, IJsland, Kroatië, Letland, Litouwen, Malta, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, de Russische Federatie, Slovenië, Spanje, Verenigd Koninkrijk, Zweden.

landen aangesloten waaronder Nederland. In de strijd tegen substandard shipping heeft dit ParisMoU zijn effectiviteit bewezen.

Bij de totstandkoming van richtlijn 95/21 was de Europese Commissie van mening dat deze richtlijn het bestaan van het ParisMoU niet in de weg zou moeten staan. De richtlijn verankerde daarom de principes van het ParisMoU in de communautaire regelgeving en leverde op enkele punten een aanvulling ter versterking van de effectiviteit van havenstaatcontroles. Ook bij de totstandkoming van de nieuwe richtlijn is zoveel mogelijk aangesloten bij het ParisMoU. Het nieuwe inspectiesysteem dat het huidige inspectiesysteem van de richtlijn 95/21 zal vervangen loopt dan ook vrijwel synchroon met het door de ParisMoU-leden ontwikkelde «*New Inspection Regime*» dat per 1 januari 2011 in werking zal treden.

4. Inspectiesysteem

In richtlijn 95/21 lag bij de inrichting van het inspectiesysteem de nadruk voornamelijk op een kwantitatieve benadering. Vanuit deze benadering moest elke lidstaat, in navolging van het systeem van het ParisMoU, ten minste 25% van de schepen van het gemiddelde jaarlijkse aantal afzonderlijke schepen die de havens van die lidstaat hadden aangedaan aan een havenstaatcontrole onderwerpen.

Richtlijn 2009/16 voorziet in een nieuw inspectieregime. Dit nieuwe regime gaat uit van een meer kwalitatieve benadering. De inspecties worden toegespitst op schepen die een hoog risico vormen, terwijl schepen met een laag risicoprofiel, worden beloond met een vermindering van het aantal inspecties. Het aan het schip toegekende risicoprofiel (hoog risico, normaal risico of laag risico) is hierbij van doorslaggevend belang. Dit risicoprofiel wordt vastgesteld aan de hand van vastgestelde parameters. Hierbij wordt rekening gehouden met het type schip, de leeftijd van het schip, de prestaties van de vlaggenstaat van het schip, de prestaties van de rederij, de erkende organisatie en inspectiegegevens van het schip. Schepen worden op basis van dit risicoprofiel geselecteerd voor inspectie. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen schepen die *moeten* worden geselecteerd voor inspectie (de schepen van prioriteitsklasse I) en schepen die *kunnen* worden geselecteerd voor inspectie (de schepen van prioriteitsklasse II). Schepen met een hoog risicoprofiel die in de laatste zes maanden niet zijn geïnspecteerd zullen op grond van dit nieuwe inspectieregime gecontroleerd moeten worden, zodra zij een haven van een lidstaat aanlopen.

De Europese Commissie is verantwoordelijk voor het beheer en de bijwerking van de inspectiedatabank, het informatiesysteem dat bijdraagt tot de uitvoering van de richtlijn en dat betrekking heeft op de gegevens van inspecties uitgevoerd in de Gemeenschap en in het onder het ParisMoU vallende gebied. Op basis van de inspectiegegevens die door de lidstaten worden verstrekt, zal de Commissie uit de inspectiedatabank gegevens putten over het risicoprofiel van de schepen, te inspecteren schepen, alsmede over bewegingen van schepen, en zal zij de jaarlijkse inspectieverplichting voor elke lidstaat berekenen.

Iedere lidstaat moet tenminste voldoen aan de jaarlijkse inspectie verplichting. Deze inspectieverplichting betreft zijn aandeel in het totaal aantal jaarlijks in de gemeenschap en in het onder het ParisMoU vallende gebied uit te voeren inspecties. Dit aandeel (de zogenoemde fair share) is gebaseerd op het aantal schepen dat de havens van de betreffende lidstaat aandoet in verhouding tot de som van de schepen die de havens alle lidstaten en staten in de ParisMoUregio aandoen. Daarbij geldt dat de

lidstaat alle schepen van prioriteitsklasse I die de havens van de lidstaat aandoen, moet inspecteren.

De richtlijn maakt het mogelijk om deze algemene regel met een zekere mate van flexibiliteit toe te passen. Een bepaald percentage aan te inspecteren schepen mag gemist worden, waarbij wel geldt dat lidstaten voorrang moeten geven aan inspecties van schepen die niet vaak havens in de gemeenschap aandoen. Afwijkingen zijn verder mogelijk indien het totale aantal schepen die een haven in een lidstaat aandoen afwijkt van het voor die lidstaat berekende inspectieaandeel en in bepaalde omstandigheden kan de inspectie van een schip worden uitgesteld.

5. Uitvoeringslasten

In Nederland wordt de havenstaatcontrole, bedoeld in de Wet havenstaatcontrole en het ParisMoU, uitgevoerd door ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De nieuwe systematiek van het selecteren van schepen voor inspectie, die ter uitvoering van de richtlijn met het onderhavige wetsvoorstel in de Wet havenstaatcontrole wordt opgenomen, leidt naar de huidige inzichten niet tot een toename van het aantal inspecties door deze ambtenaren en daarmee tot een toename van de uitvoeringslasten. Evenmin leidt de nieuwe systematiek naar verwachting tot een toename van het aantal meer gedetailleerde dan wel uitgebreide en daarmee tijdrovende inspecties.

6. Effecten voor het Nederlandse bedrijfsleven

Zoals hierboven aangegeven gaat het nieuwe inspectieregime uit van een kwalitatieve benadering, waarbij de inspecties worden toegespitst op schepen die een hoog risico vormen, terwijl schepen met een laag risicoprofiel worden beloond met een vermindering van het aantal inspecties. Dit nieuwe regime tezamen met de evenredige verdeling van deze inspecties over de lidstaten, vergroot de kans dat «*substandard*» schepen worden geïnspecteerd. Hiermee worden de concurrentienadelen die de Nederlandse reders ondervinden van «*substandard*» schepen van buitenlandse reders verkleind. In die zin kan het nieuwe inspectieregime een positief effect hebben op het Nederlandse bedrijfsleven. Indien de Nederlandse reders de verplichtingen van de verschillende verdragen goed naleven, kunnen hun schepen worden aangemerkt als schepen met een laag risicoprofiel, wat betekent dat de inspectiedruk op deze schepen verminderd kan worden tot een inspectie eens in de 24 tot 36 maanden.

7. Administratieve lasten

Uit dit wetsvoorstel vloeien geen administratieve lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven voort.

8. Handhaving

Een aantal bepalingen in de wet is door middel van het strafrecht gesanctioneerd. Overtreding van artikel 12, tweede lid, van de wet (het verbod om in strijd met een door de havenbeheerder gegeven weigering de haven binnen te varen) is strafbaar gesteld via de wet, waarmee is aangesloten bij de strafbaarstelling van vergelijkbare verboden in de Scheepvaartverkeerswet. Overtreding van de overige bepalingen is strafbaar gesteld via artikel 1, onder 4° van de WED, omdat deze vooral gepleegd zullen worden in het kader van het scheepvaartbedrijf of als uitvloeisel daarvan. Het motief voor deze overtredingen zal liggen in het economisch voordeel dat deze het bedrijf opleveren.

Met het onderhavige voorstel wordt aan artikel 12 een vierde lid toegevoegd, waarin het verbod tot het uitvoeren van ladinghandelingen is opgenomen voor de kapitein of exploitant van een schip, ten aanzien waarvan het besluit is genomen dat het de toegang tot alle EU-havens zal worden geweigerd. Dit verbod is nodig, omdat een dergelijk schip kan worden toegestaan zich naar een haven te begeven voor het uitvoeren van een hernieuwde inspectie met het oog op de opheffing van voornoemd besluit. Gelet op de aard van het verbod, wordt voorgesteld artikel 12, vierde lid, op te nemen in de opsomming in artikel 1, onder 4°, van de WED. Voor het overige worden met het onderhavige wetsvoorstel de bepalingen die door middel van het strafrecht zijn gesanctioneerd, niet gewijzigd.

9. Transponeringstabel¹

Bepaling richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole	Bepaling in onderhavig wetsvoorstel, tenzij anders is aangegeven (Wet havenstaatcontrole = Whc en Regeling havenstaatcontrole = Rhc)	Toelichting indien bepaling niet is geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft
Artikel 1	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft doelstelling richtlijn
Artikel 2, onder 1	Artikel 1, onderdeel b Whc	
Artikel 2, onder 2	Artikel 1, onderdeel m Whc (met artikel l, onderdeel A, punt 3, te verletteren tot onderdeel n)	
Artikel 2, onder 3 en 4	Behoeven geen implementatie	Begrippen worden niet gebruikt in Nederlandse regelgeving
Artikel 2, onder 5	Artikel 2, eerste lid, Whc	
Artikel 2, onder 6	Artikel l, onderdeel A, punt 5	
Artikel 2, onder 7	Artikel l, onderdeel A, punt 2	
Artikel 2, onder 8	Artikel 1, onderdeel k, Whc (met artikel l, onderdeel A, punt 4 te verletteren tot onderdeel l)	
Artikel 2, onder 9	Behoeft geen implementatie	Begrip wordt niet gebruikt in Nederlandse regelgeving
Artikel 2, onder 10	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 2, onder 11	Artikel l, onderdeel A, punt 2	
Artikel 2, onder 12	Artikel l, onderdeel A, punt 2	
Artikel 2, onder 13	Artikel l, onderdeel A, punt 4	
Artikel 2, onder 14	Artikel l, onderdeel A, punt 5	
Artikel 2, onder 15	Artikel 1, onderdeel i, Whc (met artikel l, onderdeel A, punt 4 te verletteren tot onderdeel j)	
Artikel 2, onder 16	Artikel l, onderdeel M (nieuw artikel 11a)	
Artikel 2, onder 17	Artikel 1, onderdeel j, Whc (met onderdeel A, punt 4 te verletteren tot onderdeel k)	
Artikel 2, onder 18	Behoeft geen implementatie	Begrip wordt niet gebruikt in Nederlandse regelgeving
Artikel 2, onder 19 en 21	Behoeven geen implementatie	Begrippen zijn voldoende duidelijk
Artikel 2, onder 20	Artikel 8, eerste lid, Regeling havenstaatcontrole	
Artikel 2, onder 22	Artikel l, onderdeel A, punt 5	
Artikel 3, eerste lid	Artikel l, onderdeel B	
Artikel 3, tweede en derde lid	Artikel 4 Whc	
Artikel 3, vierde lid	Artikel 2, tweede lid, Whc	
Artikel 4, eerste lid	Hoofdstuk II Whc	
Artikel 4, tweede lid	Instellingsbesluit Inspectie Verkeer- en Waterstaat en Algemeen Rijksambtenarenreglement	
Artikel 5, eerste tot en met derde lid en Bijlage I deel II	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 6	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 7, eerste en tweede lid	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 7, derde lid	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie
Artikel 8, eerste, tweede en derde lid	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 8, vierde lid	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft comitéprocedure
Artikel 9, eerste tot en met vierde lid en Bijlage III	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc) en Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart (artikel 10, vijfde lid, Scheepvaartreglement territoriale zee)	
Artikel 10 eerste en tweede lid	Behoeven naar hun aard geen implementatie	Betreffen verplichtingen Europese Commissie
Met de implementatie van richtlijn 2009/16/EG wordt aangesloten bij de keuzen, die reeds zijn gemaakt met de implementatie van richtlijn 95/2/EG in de wet. Om deze reden is in de implementatietabel niet aangegeven of de richtlijn eerste tot of het derde lid van en Bijlagen IV en V	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft comitéprocedure
Artikel 11	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 12	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 13	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	

Bepaling richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole	Bepaling in onderhavig wetsvoorstel, tenzij anders is aangegeven (Wet havenstaatcontrole = Whc en Regeling havenstaatcontrole = Rhc)	Toelichting indien bepaling niet is geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft
Artikel 14, eerste tot en met derde lid en Bijlage VII	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 14, vierde lid	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft comitéprocedure
Artikel 15, eerste en tweede lid, derde lid, eerste en tweede alinea en bijlage VI	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 15, derde lid, derde alinea	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft toepassingsbereik richtlijn
Artikel 15, vierde lid	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie
Artikel 16, eerste lid	Artikel I, onderdelen L (nieuw artikel 11, eerste lid) en M (nieuwe artikelen 11a, eerste lid onder a en 11c)	
Artikel 16, tweede lid	Artikel I, onderdeel M (nieuw artikel 11a, tweede en derde lid)	
Artikel 16, derde lid	Artikel I, onderdelen L (nieuw artikel 11, derde lid en vierde lid onder a) en M (nieuw artikel 11a, eerste lid onder b en vierde lid)	
Artikel 16, vierde lid	Artikel I, onderdelen L (nieuw artikel 11, vierde lid, onder b) en M (nieuw artikel 11a, eerste lid, onder c)	
Artikel 16, vijfde lid en Bijlage VIII	Artikel I, onderdelen L (nieuw artikel 11, vijfde lid), M (nieuw artikel 11a) en N	
Artikel 17 en Bijlage IX	Artikel 3, derde lid, Whc en artikel 9 Rhc	
Artikel 18	Artikel I, onderdeel T en aanpassing Rhc	
Artikel 19, eerste lid	Artikel 7 Rhc	
Artikel 19, tweede lid	Artikel 6, 7 en 10 Whc en artikel I, onderdelen G, H en J, waarmee deze artikelen worden gewijzigd.	
Artikel 19, derde lid en Bijlage X	Artikel 7, eerste lid, onder a, Whc en artikel I, onderdeel H, punt 1, waarmee dit artikelonderdeel wordt gewijzigd	
Artikel 19, vierde lid, eerste alinea	Artikel I, onderdelen H, punt 2 en I	
Artikel 19, vierde lid, tweede alinea	Artikel I, onderdeel I	
Artikel 19, vijfde lid	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 19, zesde lid	Artikel 8, derde lid, Whc en artikel 8, eerste lid, Rhc	
Artikel 19, zevende lid	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft toepassingsbereik richtlijn
Artikel 19, achtste lid	Artikel 27 Whc en aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 19, negende lid	Artikel I, onderdeel I (nieuw artikel 9, vierde lid, Whc)	
Artikel 20	Artikel 26 Whc en artikel I, onderdeel S, waarmee dit artikel wordt gewijzigd	
Artikel 21, eerste lid	Artikel 9, eerste lid, Whc en artikel I, onderdeel I, waarmee dit artikellid wordt gewijzigd	
Artikel 21, tweede lid	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 21, derde lid, eerste alinea	Artikel 9, tweede lid, Whc en artikel I, onderdeel I, waarmee dit artikellid wordt gewijzigd.	
Artikel 21, derde lid, tweede alinea	Artikel 8, vierde lid, Rhc	
Artikel 21, vierde lid,	Artikel I, onderdeel M (nieuw artikel 11b)	
Artikel 21, vijfde lid	Artikel 8, vijfde en zesde lid, Rhc	
Artikel 21, zesde lid	Artikel I, onderdeel M (nieuw artikel 11c)	
Artikel 22, eerste tot en met derde lid, vijfde lid, zesde lid en Bijlage XI	Artikel 1, onderdeel k (met artikel I, onderdeel A, punt 4 te verletteren tot onderdeel l), artikel 5, eerste lid Whc en artikel 2 Rhc, zoals dat zal luiden na aanpassing bij ministeriële regeling	
Artikel 22, vierde lid	Artikel 17 Whc en artikel I, onderdeel Q, waarmee dit artikel wordt gewijzigd.	
Artikel 22, zevende lid	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie
Artikel 23, eerste tot en met derde lid	Artikel 8, zevende lid Rhc, artikel 24 Besluit certificaatlodsen en artikel 4 Voorschriftenbesluit registerlodsens	
Artikel 23, vierde lid	Aanpassing Rhc (artikel 5 Whc)	
Artikel 23, vijfde lid	Behoeft geen implementatie	Betreft comitéprocedure
Artikel 24, eerste lid en Bijlage XII	Behoeft geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie
Artikel 24, tweede en derde lid	Aanpassing Rhc (artikel 29 Whc)	
Artikel 24, vierde lid	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft bevoegdheid Commissie en toegang tot databank
Artikel 25	Aanpassing Rhc (artikel 29 Whc)	
Artikel 26 en Bijlage XIII	Behoeft geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie
Artikel 27	Behoeft geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie
Artikel 28, eerste en derde lid	Artikel 14, eerste lid en artikel I, onderdeel O, waarmee dit artikellid wordt gewijzigd	
Artikel 28, tweede lid	Artikel 14, tweede lid en artikel I, onderdeel O, waarmee dit artikellid wordt gewijzigd	
Artikel 28, vierde lid	Artikel 10, tweede lid, onder b	
Artikel 29 en Bijlage XIV	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft feitelijke handeling door of vanwege minister
Artikel 30	Behoeft geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie

Bepaling richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole	Bepaling in onderhavig wetsvoorstel, tenzij anders is aangegeven (Wet havenstaatcontrole = Whc en Regeling havenstaatcontrole = Rhc)	Toelichting indien bepaling niet is geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft
Artikel 31	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft Comitéprocedure
Artikel 32	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie
Artikel 33	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie
Artikel 34	Artikel 33 Whc en artikel 1, onder 1°, Wet op de economische delicten	
Artikel 35	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft verplichting Europese Commissie
Artikel 36	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft implementatietermijn
Artikel 37 en Bijlage XV	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft intrekking richtlijn 95/21/EG
Artikel 39	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft adressaten richtlijn
Bijlage XVI	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Betreft concordantietabel

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdeel A

Dit onderdeel introduceert een aantal nieuwe begrippen in de wet en vervangt de definitie van de «oude» richtlijn. Verder wordt de definitie van «haven» aangepast. Met deze aanpassing sluit het begrip «haven» met daaronder begrepen een ankerplaats beter aan bij de definitie van «schip voor een ankerplaats» in de richtlijn. De ankerplaatsen die moeten worden betrokken zijn de ankerplaatsen binnen het gebied onder jurisdictie van de desbetreffende haven. Het betreft het gebied van de gemeente, met betrekking waartoe de raad op grond van de Gemeentewet gemeentelijke verordeningen (waaronder de havenverordening) kan vaststellen. Bij de Wet regeling provincie- en gemeentegrenzen langs de Noordzeekust van Den Helder tot en met Sluis en het Besluit van 22 september 2004, houdende wijziging van de grens tussen de gemeente Rotterdam en niet-ingedeeld gebied in Noordzee, tevens provinciegrens Zuid-Holland, zijn de gemeentegrenzen in zee wettelijk bepaald dan wel gewijzigd. Voorts strekt dit onderdeel tot aanpassing van de definitie van «inspectie» en van uitsplitsing van het begrip «nadere inspectie». Voorgesteld wordt het begrip nadere inspectie uit te splitsen in de door de richtlijn gehanteerde begrippen «uitgebreide inspectie» en «meer gedetailleerde inspectie.» Omdat vanuit de richtlijn verschillende situaties te onderscheiden zijn waarin deze begrippen als zelfstandige begrippen worden gehanteerd, is het voor de overzichtelijkheid niet wenselijk de samenvoeging van deze begrippen in het begrip «nadere inspectie» in stand te houden. De voorgestelde onderdelen C, D, punten 1, 2 en 3, E, punten 1,4 en 5, F, G, O, punt 1, en P hangen samen met deze voorgestelde splitsing. Het begrip «schip/havenraakvlak» wordt gedefinieerd omdat het, gelet op de werkingsfeer van deze wet, relevant is of een schip op een ankerplaats een schip/havenraakvlak uitvoert. Bij de toelichting van artikel I, onderdeel B, zal dit nader toegelicht worden.

Richtlijn 2009/16 bevat in artikel 18 een mogelijkheid voor betrokkenen om bij de bevoegde instantie een klacht in te dienen over een schip. Met het nieuwe artikel 26a van dit wetsvoorstel wordt de klachtenprocedure geïmplementeerd en derhalve voorziet dit wetsvoorstel in een definiëring van het begrip klacht.

Tot slot definieert dit wetsvoorstel het begrip «inspectiedatabank». Deze inspectiedatabank wordt door de Europese Commissie opgezet. De inspectiedatabank vormt de basis voor de selectie van schepen die worden onderworpen aan een havenstaatcontrole. Voorts voeren de lidstaten alle resultaten van deze controles in de inspectiedatabank in.

Artikel I, onderdeel B

Met dit artikel wordt de reikwijdte van de wet aangepast. De bestaande reikwijdte ziet op schepen die niet gerechtigd zijn de Nederlandse vlag te voeren en die zich in een haven bevinden. Schepen die geregistreerd staan in de Nederlandse Antillen en Aruba vallen hiermee niet onder het toepassingsbereik van de wet. Deze schepen zijn immers – op grond van de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse wetgeving – gerechtigd de Nederlandse vlag te voeren. De richtlijn is echter wel van toepassing op deze schepen. In de definitie van schepen is immers aangegeven dat het gaat om schepen die varen onder een andere vlag dan die van de havenstaat. Omdat het Verdrag betreffende de Europese Unie alleen van toepassing is op het rijksgedeelte van het Koninkrijk in Europa en niet op de Nederlandse Antillen en Aruba en de havenstaatcontrole, bedoeld in de richtlijn geen onderdeel uitmaakt van Deel IV van dit verdrag en de daarop gebaseerde associatieregelingen, moet onder «havenstaat» in de omschrijving van schip »Nederland» worden gelezen. Om het toepassingsbereik van de wet in overeenstemming te brengen met dat van de richtlijn, wordt artikel 2, eerste lid, van de wet aangepast. Als gevolg van deze aanpassing zullen ook schepen die geregistreerd staan in de Nederlandse Antillen en Aruba worden geselecteerd voor inspectie op grond van de wet. Overigens worden deze schepen in de praktijk reeds geïnspecteerd in het kader van havenstaatcontrole.

De reikwijdte van de wet in combinatie met de definitie van het begrip «haven» in artikel 1, onderdeel d, betekent dat ook schepen op een ankerplaats onder jurisdictie van een haven zonder meer in aanmerking zouden komen voor een havenstaatcontrole. Artikel 3 van richtlijn 2009/16 beperkt de werkingssfeer echter tot schepen en hun bemanning die een haven of ankerplaats van een lidstaat aandoen om een interactie schip/havenraakvlak te verrichten. Dit betekent dat schepen op ankerplaatsen uitsluitend in aanmerking komen voor een havenstaatcontrole, voor zover deze rechtstreeks en onmiddellijk betrokken zijn bij handelingen die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel de verlening van havendiensten. Dit geldt ook voor schepen aan de kade, al mag verwacht worden dat deze schepen een interactie schip/haven-raakvlak verrichten. Met de voorgestelde wijziging van artikel 2, eerste lid, van de wet wordt aangesloten bij artikel 3, eerste lid, van de richtlijn.

Voor het overige blijft artikel 2 van de wet ongewijzigd. Overeenkomstig de richtlijn is in artikel 2, tweede lid, van de wet een uitzondering gemaakt voor onder andere oorlogsschepen, mariene hulpschepen en voor andere dan handelsdoeleinden gebruikte overheidsschepen en pleziervaartuigen. Verder blijft de wet, in afwijking van de richtlijn, grotendeels van toepassing op vissersvaartuigen. Voor een nadere toelichting op dit punt zij verwezen naar de Memorie van Toelichting bij de Wet havenstaatcontrole (TK 1996–1997, 25 254, nr. 3).

Artikel I, onderdeel D

In verband met het voorstel artikel 28 van de wet te laten vervallen (zie hierna de toelichting bij artikel I, onderdeel U), wordt voorgesteld artikel 3, derde lid, onder d, en vierde lid te laten vervallen. Daartoe strekt artikel I, onderdeel D, punten 3 en 4.

Artikel I, onderdeel E

Richtlijn 2009/16 voorziet in een aantal elementen dat betrekking heeft op de inspectieprocedure. Gelet op het overwegend technische en gedetail-

leerde karakter van deze elementen en het feit dat deze elementen naar verwachting op onderdelen in het kader van de comitologieprocedure veelvuldig kunnen worden gewijzigd, kan op grond van artikel 5 van de wet invulling worden gegeven aan de technische aspecten van de inspectieprocedure. In het nieuwe onderdeel h wordt aan de in artikel 5 van de wet opgenomen delegatiegrondslagen een delegatiegrondslag toegevoegd.

De overige voorgestelde wijzigingen hangen samen met de splitsing van het begrip nadere inspectie in de begrippen «uitgebreide inspectie» en «meer gedetailleerde inspectie», zoals beschreven bij artikel I, onderdeel A.

Artikel I, onderdelen H, I (punt 4) en J

Onderdeel H voorziet in een wijziging van artikel 7, eerste lid, onderdeel a, van de wet. De in dit onderdeel opgenomen verwijzing naar richtlijn 95/21 moet worden aangepast in verband met de totstandkoming van richtlijn 2009/16.

Voorts strekt onderdeel H tot een nieuw artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de wet. In dit onderdeel is een grond opgenomen om over te gaan tot aanhouding van een schip bij het ontbreken van een op grond van de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van mariene verontreiniging (hoofdstuk IX van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de beveiliging van menselijke levens op zee) voorgeschreven veiligheidsmanagementcertificaat of een ingevolge dat verdrag voorgeschreven afschrift van het conformiteitsdocument. Richtlijn 95/21 voorzag in deze specifieke aanhoudingsgrond en de mogelijkheid om ter voorkoming van havencongestie het aanhoudingsbevel in te trekken, indien behalve het ontbreken van genoemde documenten geen andere tekortkomingen werden geconstateerd. Het ontbreken van het veiligheidsmanagementcertificaat en het afschrift van het conformiteitsdocument komt nauwelijks meer voor en daarom is deze aanhoudingsgrond in richtlijn 2009/16 niet meer overgenomen. Dit wil overigens niet zeggen dat een schip bij het ontbreken van genoemde certificaten niet aangehouden kan worden. Op de aanwezigheid van deze certificaten wordt gecontroleerd en het ontbreken van vereiste certificaten kan op grond van artikel 7, eerste lid, onder a, van de wet in samenhang met bijlagen X en IV van de richtlijn evengoed tot aanhouding leiden. Gelet op het voorgaande wordt voorgesteld de specifieke, in artikel 7, eerste lid, onder b, van de wet opgenomen grond voor aanhouding te schrappen. Tegelijkertijd wordt voorgesteld in artikel 7, onderdeel b, van de wet de in artikel 19, vierde lid, van de richtlijn opgenomen aanhoudingsgrond in geval een schip niet is uitgerust met een functionerende reisgegevensrecorder te implementeren. Genoemde aanhoudingsgrond was voorheen opgenomen in de op de wet berustende Regeling havenstaatcontrole. Op deze wijze worden alle aanhoudingsgronden in artikel 7, eerste lid, samengebracht.

De voorgestelde wijziging in artikel I, onderdeel J, hangt samen met het vervallen van de mogelijkheid om in geval van havencongestie het aanhoudingsbevel in verband met het ontbreken van voornoemde documenten in te trekken. In verband met het voorkomen van havencongestie is in artikel 20, negende lid, van richtlijn 2009/16 wel een algemene mogelijkheid opgenomen toestemming te verlenen om een aangehouden schip naar een andere haven te verplaatsen indien dat op een veilige manier kan gebeuren. Hieraan is uitvoering gegeven met het nieuwe artikel 9, vierde lid, van de wet.

Artikel I, onderdeel I

Met dit onderdeel wordt voorgesteld artikel 9 te vervangen. Het eerste lid wordt meer in overeenstemming gebracht met artikel 21, eerste lid, van de richtlijn. Voorts wordt de groep van betrokkenen die worden geïnformeerd over de voorwaarden ingeval van verplaatsing van een aangehouden schip naar een reparatiewerf buiten Nederland, uitgebreid. In overeenstemming met artikel 19, zesde lid, in samenhang met artikel 21, derde lid, van de richtlijn wordt voorgesteld ook de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de verstrekking van de bij het schip behorende certificaten te informeren.

Artikel I, onderdeel K

Dit onderdeel wijzigt het opschrift van Hoofdstuk IV. Dit voorstel vult Hoofdstuk IV aan met bepalingen omtrent een weigering van toegang in een haven. Om de reikwijdte van Hoofdstuk IV vollediger te duiden wordt voorgesteld de titel niet te beperken tot verplichtingen van de havenbeheerder maar aan te knopen bij de specifieke situatie van een weigering van toegang tot een haven.

Artikel I, onderdeel L

Het voorgestelde artikel 11 betreft de situaties waarin de havenbeheerder een schip weigert. Met dit artikel wordt artikel 16 van richtlijn 2009/16 geïmplementeerd. Het eerste lid van artikel 11 voorziet in de categorieën van schepen die de toegang tot een haven moeten worden geweigerd. De criteria die van belang zijn bij de vaststelling of een schip in één van deze categorieën valt, zijn de prestaties van de vlaggenstaat -staat deze staat op de zwarte of grijze lijst van de ParisMoU- en de inspectieresultaten van het schip in een bepaalde periode. Artikel 11 bepaalt voorts de gevolgen van een of meerdere toegangsweigeringen. Hierbij wordt aangesloten bij artikel 16 van de richtlijn.

Verder geeft artikel 11 de havenbeheerder ter uitvoering van Bijlage VIII (punt 5) van de richtlijn de bevoegdheid om in overeenstemming met Onze Minister een schip dat de toegang tot de haven is geweigerd, desondanks toe te staan zich naar een haven te begeven voor het uitvoeren van een hernieuwde inspectie met het oog op de opheffing van de weigering.

Artikel I, onderdeel M

Het voorgestelde artikel 11 bepaalt in welke gevallen de aanhouding van een schip moet worden gevolgd door de weigering van toelating van dit schip in havens van de lidstaten. Indien deze aanhouding plaatsvindt in een Nederlandse haven, moet op grond van de richtlijn in deze haven een besluit worden uitgevaardigd, waarin wordt gemeld dat het schip de toegang zal worden geweigerd in alle havens van de lidstaten. Met het nieuw in te voegen artikel 11a wordt hieraan uitvoering gegeven. Omdat de ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat degene is die het schip aanhoudt, zal ook hij degene zijn die – namens Onze Minister – dit besluit uitvaardigt en opheft.

Naast de situaties zoals opgenomen in het voorgestelde artikel 11 weigert de havenbeheerder ook schepen die toestemming hadden gekregen naar een reparatiewerf te vertrekken maar niet aan de daartoe gestelde voorwaarden hebben voldaan of zich niet naar de gekozen dichtstbijzijnde haven hebben begeven. Artikel I, onderdeel N, voorziet in een in te voegen artikel 11b dat betrekking heeft op een dergelijke weigering van

toegang, ter implementatie van artikel 21, vierde lid, van de richtlijn. Dit artikel komt overeen met het huidige artikel 11.

Het nieuw in te voegen artikel 11c geeft de havenbeheerder de bevoegdheid om in overleg met de Minister van Verkeer en Waterstaat een schip dat de toegang geweigerd is, onder bepaalde omstandigheden toch in de haven toe te laten. Bij overmacht, in situaties die de veiligheid voor mens en milieu in gevaar brengen of wanneer tekortkomingen moeten worden verholpen is het niet opportuun te blijven vasthouden aan een weigering van toegang. Voorwaarde hierbij is wel dat de kapitein afdoende maatregelen heeft genomen voor een veilige binnenkomst. Dit artikel komt overeen met het huidige artikel 11, vijfde lid. Omdat de in dit artikel geboden voorziening ook van toepassing is op situaties als bedoeld in het voorgestelde artikel 11 (artikel I, onderdeel L) is er voor gekozen deze bepaling in een afzonderlijk artikel op te nemen.

Artikel I, onderdeel N

Bijlage VIII van de richtlijn bevat de mogelijkheid voor de bevoegde instantie van een lidstaat een schip, dat de toegang tot een haven is geweigerd, toe te staan zich naar deze haven te begeven voor een hernieuwde, uitgebreide inspectie, met het oog op de opheffing van de weigering van toegang. Hieraan is uitvoering gegeven in artikel 11, vijfde lid. Omdat de toestemming die op grond van het nieuwe artikel 11, vijfde lid, van de wet aan het schip wordt gegeven om zich naar een haven te begeven louter dient om een hernieuwde inspectie in die haven te kunnen uitvoeren, wordt een vierde lid toegevoegd aan artikel 12, op grond waarvan het uitvoeren van ladingoperaties in die haven wordt verboden totdat het besluit, waarbij is meegedeeld dat het schip de toegang zal worden geweigerd tot alle havens van de EU-lidstaten, is opgeheven.

Artikel I, onderdelen O, P en Q

De voorgestelde wijzigingen houden verband met de herschikking van richtlijn 95/21 door richtlijn 2009/16. Voorts wordt met onderdeel O de kosten die moeten worden vergoed door de exploitant van het schip uitgebreid met de kosten die worden gemaakt in verband met de aanhouding van het schip. Artikel 28, derde lid, van de richtlijn verplicht hiertoe.

Artikel I, onderdelen R en T

Onderdelen R en S vormen de implementatie van artikel 18 van de richtlijn, waarin een klachtenprocedure is neergelegd. Blijkens de in de richtlijn gegeven definitie van het begrip «klacht» kan de klacht worden ingediend door een persoon of organisatie die een legitiem belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de veiligheids- en gezondheidsrisico's voor de bemanning, leef- en werkomstandigheden aan boord en de voorkoming van verontreiniging. Zoals aangegeven in de toelichting bij Artikel I, onderdeel A, is deze definitie overgenomen in de wet. In onderdeel S wordt Onze Minister belast met de behandeling van deze klachten en wordt een basis gecreëerd om bij ministeriële regeling uitvoering te geven aan de in de richtlijn opgenomen gedetailleerde regels met betrekking tot de behandeling van deze klachten.

Artikel I, onderdeel S

Artikel 26, vierde lid, geeft Onze Minister de bevoegdheid te bepalen dat een beroep tegen het besluit een schip aan te houden, de werking van dit besluit schorst. Alleen de schorsing van een besluit tot aanhouding van

een schip is hiervan uitgezonderd. Artikel 20 van de richtlijn bepaalt echter dat ook de werking van een besluit tot weigering van toegang van een schip niet kan worden geschorst. Met de aanpassing van artikel 26, vierde lid, wordt hieraan uitvoering gegeven.

Artikel I, onderdeel U

Artikel 28 van de wet betreft de grondslag voor publicatie door de Minister van Verkeer en Waterstaat van inspectiegegevens van schepen, met uitzondering van vissersvaartuigen, die zijn aangehouden of zijn onderworpen aan een weigering van toegang in de voorgaande maand. Richtlijn 2009/16 legt deze verantwoordelijkheid in artikel 26 van de richtlijn neer bij de Commissie. In dat verband kunnen de artikelen 28 en 32 van de wet vervallen.

Artikel I, onderdeel W

Deze wijzigingen vervangen verwijzingen naar bepalingen uit richtlijn 95/21 door verwijzingen naar de relevante bepalingen van richtlijn 2009/16. Artikel I, onderdeel U, onder 2, hangt samen met de herschikking van het huidige artikel 11 van de wet, zoals beschreven in artikel I, onderdeel L.

Artikel II

Met dit artikel wordt de strafbaarstelling geregeld van het met dit wetsvoorstel aan artikel 12 van de wet toe te voegen verbod tot het uitvoeren van ladingoperaties op een schip, dat is toegelaten tot een haven ondanks het ten aanzien van dit schip uitgevaardigde besluit dat het de toegang tot alle EU-havens zal worden geweigerd. Dit verbod wordt toegelicht bij artikel I, onderdeel N. De strafbaarstelling wordt toegelicht in paragraaf 8 van het algemeen deel van deze toelichting.

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