

Vergaderjaar 2003–2004

29 394

Voorziening om ter uitvoering van besluiten van instellingen van de Europese Unie regels te kunnen stellen ten aanzien van buitenlandse schepen (Wet buitenlandse schepen)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

§ 1. Inleiding

Het onderhavige voorstel van wet strekt ertoe een wettelijke voorziening te creëren op grond waarvan uitvoering kan worden gegeven aan besluiten van de instellingen van de Europese Unie, voorzover deze besluiten ertoe verplichten om regels te stellen ten aanzien van buitenlandse schepen. Met het voorstel wordt beoogd de uitvoering van een aantal specifieke communautaire verplichtingen met betrekking tot buitenlandse schepen mogelijk te maken.

§ 2. Achtergronden van het wetsvoorstel

§ 2.1 Internationale ontwikkelingen

Op het gebied van de zeescheepvaart is de laatste jaren sprake van toenemende aandacht voor de veiligheid van schepen onder vreemde vlag. Na landen als de Verenigde Staten en Australië, die al langere tijd regelgeving kennen voor buitenlandse schepen die havens in deze landen aandoen of anderszins in hun territoriale wateren actief zijn, neemt ook in Europa de aandacht voor de veiligheid van buitenlandse schepen toe. Dit blijkt uit een groot aantal besluiten en initiatieven in het kader van de Europese Unie en op enkele terreinen zelfs daarbuiten uit verdragen tussen Europese landen. Gegeven het mondiale karakter van een bedrijfstak als de zeescheepvaart is dit een verklaarbare ontwikkeling. Een veiligheidsbeleid voor – bijvoorbeeld – Europese wateren is immers alleen effectief als het zich richt tot alle schepen in Europese wateren en niet slechts tot schepen varende onder een Europese vlag. Niet alleen omdat anders nog steeds vervoer met, naar Europese maatstaven, minder veilige schepen mogelijk blijft, maar ook omdat veiligheidsmaatregelen die uitsluitend tot de «eigen» vloot zijn gericht de concurrentiepositie van die vloot kunnen aantasten, waardoor uiteraard ook het effect van die maatregelen afneemt. Bij significante verschillen in veiligheidsniveaus bestaat bovendien het risico dat reders van in een lidstaat van de Europese Unie geregistreerde schepen die schepen uitvlaggen naar (veelal niet-

Europese) registers met een minder streng veiligheidsregime, waardoor het effect van een Europees veiligheidsbeleid nog verder zou afnemen. Tegen deze achtergrond is het verklaarbaar waarom bijvoorbeeld de aangescherpte stabiliteitseisen voor passagiersschepen die werden opgesteld naar aanleiding van de ramp met de veerboot Estonia in 1994, van toepassing zijn op alle passagiersschepen die lijndiensten onderhouden van en naar havens in Noord-West-Europa en de Baltische Zee, ongeacht de vlag waaronder zij varen (zie het op 28 februari 1996 te Stockholm totstandgekomen Verdrag inzake stabiliteitsvereisten voor passagiersschepen die geregelde internationale lijndiensten van en naar havens in Noord-West-Europa en de Baltische Zee onderhouden, met Bijlagen en Aanhangsel, Trb. 1997, 72; hierna: Verdrag van Stockholm).

§ 2.2 Havenstaatcontrole

De toegenomen Europese aandacht voor buitenlandse schepen kwam aanvankelijk vooral tot uitdrukking in een verscherping van de controle op de naleving van de internationale verdragen. In 1982 zijn tussen de maritieme autoriteiten van diverse Europese landen, waaronder Nederland, afspraken gemaakt over de wijze waarop door deze landen uitvoering wordt gegeven aan de in diverse verdragen verankerde bevoegdheid van staten om buitenlandse schepen die hun havens aandoen, op de naleving van die verdragen te controleren («havenstaatcontrole»). Deze afspraken zijn neergelegd in het op 26 januari 1982 te Parijs totstandgekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat (Trb. 1982, 59 en 1996, 248), het «MOU van Parijs». In 1995 werd dit MOU, waarbij zich inmiddels ook Canada en de Russische Federatie hebben aangesloten, door de Europese Unie verder aangescherpt en bovendien ook in het communautaire recht verankerd door middel van richtlijn nr. 95/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole (PbEG L 157).

Hoewel de havenstaatcontrole zoals deze in het kader van het MOU van Parijs en richtlijn nr. 95/21/EG wordt uitgeoefend, een belangrijk middel is ter bevordering van de veiligheid op zee, biedt zij niet in elk opzicht uitkomst. Voor het onderhavige wetsvoorstel is vooral van belang dat havenstaatcontrole uitsluitend betrekking heeft op de naleving van internationale voorschriften. Dit betekent dat havenstaatcontrole slechts uitkomst biedt, voorzover de internationale verdragen voor een bepaalde categorie schepen in voorschriften voorzien. Zo bevatten bijvoorbeeld veel verdragen een uitzondering voor schepen waarmee slechts «binnenlandse zeereizen» worden gemaakt. Zolang deze schepen niet ook voor internationale zeereizen worden gebruikt, worden deze schepen dus niet in het kader van havenstaatcontrole gecontroleerd, terwijl het wel degelijk om buitenlandse schepen kan gaan. Ook komt het voor dat internationaal wel voorschriften voor een bepaalde categorie schepen zijn opgesteld, maar dat die voorschriften nog niet van kracht zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval met het op 2 april 1977 te Torremolinos totstandgekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen, met Bijlage (Trb. 1980, 139; Verdrag van Torremolinos)¹, dat onder meer voorschriften met betrekking tot de bouw en uitrusting van vissersvaartuigen bevat.

§ 2.3 Vlagoverstijgende voorschriften

Sinds een aantal jaren valt naast de havenstaatcontrole, naar aanleiding van hetgeen hiervoor is uiteengezet, dan ook een tweede ontwikkeling te zien, waarbij in Europese context totstandgekomen voorschriften ook van toepassing worden verklaard op buitenlandse schepen in Europese wateren. Afgezien van het hiervoor reeds aangehaalde Verdrag van Stockholm en een aantal andere regionale afspraken met betrekking tot Scan-

¹ De technische eisen van het Verdrag van Torremolinos bleken voor de vissersvloot van veel landen te zwaar te zijn. Als gevolg daarvan zijn niet genoeg landen tot het verdrag toegetreden en is het nooit in werking getreden.

dinavische wateren, valt deze ontwikkeling vooral goed waar te nemen in de regelgeving van de Europese Unie. Steeds vaker zijn richtlijnen en ook verordeningen met betrekking tot zeeschepen van toepassing op alle schepen die – ongeacht hun vlag – van of naar een communautaire haven varen of in EU-wateren activiteiten verrichten. In een aantal gevallen gaat het daarbij om regelgeving die betrekking heeft op een onderwerp of een categorie van schepen waarvoor internationaal (nog) geen voorschriften gelden. In dit verband kan bijvoorbeeld worden gewezen op richtlijn nr. 97/70/EG van de Raad van de Europese Unie van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt (PbEG L 34), waarbij normen worden voorgeschreven, gebaseerd op het op 2 april 1993 te Torremolinos totstandgekomen Protocol¹ bij het Verdrag van Torremolinos (Trb. 2001, 168), een internationaal evenmin in werking getreden verlichting van het oorspronkelijke verdrag, voor vissersvaartuigen die in Europese wateren vissen, en voorts op richtlijn nr. 98/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen (PbEG L 144), die voorschriften bevat voor de bouw en uitrusting van passagiersschepen waarmee in de Europese Unie binnenlandse reizen worden gemaakt. In andere gevallen gaat het, soms vooruitlopend op internationale voorschriften, om aanvullende maatregelen die noodzakelijk geacht worden voor de veiligheid in Europese wateren. Zo bevat bijvoorbeeld het pakket van communautaire maatregelen naar aanleiding van de ramp met de Maltese olietanker Erika voor de kust van Frankrijk in 1999 onder meer een verordening betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (Verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, PbEG L 64. Deze verordening is gewijzigd naar aanleiding van de ramp met de olietanker Prestige voor de kust van Galicië, Spanje (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 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (PbEU L 249)). Genoemde verordeningen zijn tevens van toepassing op buitenlandse olietankschepen die communautaire havens aandoen. Onderstaand is, voorzover relevant in het kader van dit wetsvoorstel, een overzicht opgenomen van nog een aantal andere besluiten en voorstellen van de Europese Unie die eveneens betrekking hebben op buitenlandse schepen. Deze besluiten en voorstellen zijn:

- richtlijn nr. 98/41/EG van de Raad van de Europese Unie van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PbEG L 188);
- richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PbEG L 138);
- richtlijn nr. 94/58/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 319)
- verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van de Europese Unie van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen (PbEG L 320);
- 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

¹ Ook het Protocol is, net als het Verdrag, als gevolg van een te gering aantal toetredende landen niet in werking getreden.

- zeescheepvaart en de intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208);
- richtlijn nr. 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (PbEU L 123);
 - voorstel voor een richtlijn inzake normen voor bepaalde zeeschepen voor het vervoer van levende dieren (nog niet gepubliceerd);
 - voorstel voor een verordening betreffende veiligheid van schepen en havenfaciliteiten (nog niet gepubliceerd).

Van belang is wellicht nog om te benadrukken dat de hierboven genoemde richtlijnen en verordeningen niet zijn ingegeven door overwegingen die hoofdzakelijk betrekking zouden hebben op niet in de Europese Unie geregistreerde schepen, maar door overwegingen die in feite «vlag-overstijgend» zijn en evenzeer gelden ten aanzien van schepen uit de Europese Unie zelf. Zo liggen bijvoorbeeld aan richtlijn nr. 98/41/EG (registratie van opvarenden van passagiersschepen) onder meer de overwegingen ten grondslag dat «personen die in de Gemeenschap van passagiersschepen (...) gebruik maken, mogen verwachten en erop vertrouwen dat (...) er een goed informatiesysteem bestaat dat opsporings- en reddingsoperaties (...) zal vergemakkelijken» en dat «vaststelling van gegevens over passagiers en bemanning noodzakelijk is ter vergemakkelijking van opsporings- en reddingsoperaties en de efficiënte afhandeling van de gevolgen van een ongeval». De nationaliteit van het schip speelt daarbij geen enkele rol. De richtlijn is ingegeven door de wens om bij ongevallen met passagiersschepen herhalingen van situaties zoals die zich voordeden bij de ramp met de Herald of Free Enterprise en de ramp met de Estonia, waarbij onder meer onduidelijkheid bestond over het aantal passagiers dat zich ten tijde van de ramp aan boord bevond, te voorkomen en geldt voor alle passagiersschepen waarmee vanuit EU-havens vervoer van passagiers plaatsvindt.

§ 3. Volkenrechtelijke aspecten

Bij de besprekingen in Brussel over bovengenoemde richtlijnen en verordeningen is uiteraard ook het ruimere internationale kader waarin die maatregelen moeten worden geplaatst, aan de orde geweest. Daarbij is onder meer aandacht geschonken aan de verschillende vormen van jurisdictie die ten aanzien van zeeschepen bestaan.

In het internationale recht bestaat van oudsher een spanningsveld tussen vlaggenstaatjurisdictie enerzijds en territoriale soevereiniteit anderzijds. Algemeen aanvaard is dat de rechtsmacht over een schip primair toekomt aan de staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren (de «vlaggenstaat»); ten aanzien van schepen op volle zee komt die rechtsmacht in beginsel zelfs uitsluitend aan de vlaggenstaat toe. Het volkenrechtelijke beginsel van de territoriale soevereiniteit van staten brengt echter met zich dat ook aan andere staten dan de vlaggenstaat rechtsmacht over een schip kan toekomen. Als een schip zich bijvoorbeeld in de territoriale zee of in een haven van een kuststaat bevindt, is het in beginsel mede aan de rechtsmacht van die kuststaat onderworpen. In hoeverre de kuststaat vervolgens gerechtigd is om ook daadwerkelijk rechtsmacht over dat schip te vestigen en uit te oefenen, is een vraag waarvoor internationaal nog geen volledig uitgekristalliseerd antwoord bestaat, zij het dat met het op 10 december 1982 te Montego Bay totstandgekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, met Bijlagen (Trb. 1983, 83; hierna: VN-Zeerechtverdrag) wel reeds een groot aantal aspecten van deze rechtsmachtkwestie is geregeld.

Eén van de aspecten die het VN-Zeerechtverdrag regelt, betreft de rechtsmacht van kuststaten ten aanzien van vreemde schepen, varende in hun

territoriale zee. Nadat in artikel 2 uitdrukkelijk is bevestigd dat de territoriale soevereiniteit van een kuststaat zich mede uitstrekt over – kort gezegd – de kustwateren van die staat (de «territoriale zee»), bepaalt artikel 17 van het verdrag dat alle schepen, ongeacht hun vlag, het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee genieten. Onder doorvaart wordt volgens artikel 18 van het verdrag verstaan: de vaart door territoriale zee met de bedoeling die zee te doorkruisen zonder binnenwateren binnen te varen en zonder een buiten de binnenwateren gelegen rede of havenvoorziening aan te lopen, alsmede de vaart door territoriale zee met de bedoeling zich van of naar binnenwateren te begeven of een buiten de binnenwateren gelegen rede of havenvoorziening aan te lopen. De doorvaart dient bovendien in beginsel snel en ononderbroken te zijn (artikel 18, tweede lid). Artikel 19, eerste lid, bepaalt vervolgens dat de doorvaart als onschuldig geldt, zolang zij geen gevaar oplevert voor de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat, waarna het tweede lid van dat artikel de activiteiten opsomt die geacht worden een zodanig gevaar op te leveren. Van onschuldige doorvaart is bijvoorbeeld geen sprake bij de beoefening van visserij of bij het verrichten van activiteiten die niet rechtstreeks samenhangen met de doorvaart (zie de onderdelen i en l van artikel 19, tweede lid).

Het recht van onschuldige doorvaart beperkt onder meer de bevoegdheid van de kuststaat om wetgeving ten aanzien van vreemde schepen tot stand te brengen. Voor het onderhavige wetsvoorstel is van belang dat de kuststaat bijvoorbeeld wel wetgeving tot stand mag brengen met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart, maar dat deze wetgeving, voorzover zij betrekking heeft op het ontwerp, de constructie, het bemannen of de uitrusting van vreemde schepen, slechts uitvoering mag geven aan algemeen aanvaarde internationale regels of normen (artikel 21, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, van het VN-Zeerechtverdrag).

Voor de havens en de (overige) binnenwateren van een kuststaat (d.w.z. de aan de landzijde van de basislijn waar de territoriale zee begint, gelegen wateren) ligt dat anders. Het internationale recht voorziet niet, als pendant van het recht dat schepen in de territoriale zee genieten, in zoiets als een algemeen recht op onschuldige doorvaart in binnenwateren, noch bestaat er zoiets als een algemeen recht op toegang tot een haven. Een schip dat een haven binnenloopt of de binnenwateren van een staat binnenvaart, wordt – bijzondere situaties daargelaten – geacht dit vrijwillig te doen en zich daarmee in beginsel ook aan de rechtsmacht van de desbetreffende kuststaat te onderwerpen.

Zoals ook blijkt uit de in paragraaf 2 geschetste ontwikkelingen, wordt door kuststaten in toenemende mate invulling gegeven aan hun jurisdictionele bevoegdheden ten aanzien van buitenlandse schepen. Niet alleen wordt de ruimte die het VN-Zeerechtverdrag biedt om regels te stellen ten aanzien van schepen die zich in doorvaart in de territoriale zee bevinden, redelijk intensief benut, ook gaan steeds meer kuststaten ertoe over om voorschriften op te leggen aan schepen die hun havens aandoen. Dat deze ontwikkeling door staten met een aanzienlijk vlaggenstaatbelang niet wordt toegejuicht, moge duidelijk zijn. In het internationale krachtenveld hebben, met name sinds de tweede helft van de vorige eeuw, de kust- en havenstaatjurisdictie echter steeds meer aan belang gewonnen, zulks ten koste van de vlaggenstaatjurisdictie.

Nederland is in het verleden relatief terughoudend geweest met het vestigen en uitoefenen van rechtsmacht ten aanzien van buitenlandse schepen. De in paragraaf 2 geschetste ontwikkelingen noodzaken evenwel tot een minder terughoudende opstelling. Met name binnen de Europese Unie is een ruime meerderheid van lidstaten van oordeel dat de veiligheid

van een vreemd schip, indien met dat schip bijvoorbeeld passagiersdiensten van of naar een haven in de Europese Unie worden onderhouden, niet uitsluitend een zaak van de vlaggenstaat van het schip is, maar ook van de lidstaat van of naar wiens haven dat schip vaart. Bij het verrichten van personenvervoer van of naar EU-havens is geen sprake van een louter interne aangelegenheid van het schip en zijn vlaggenstaat, maar heeft ook de «ontvangende staat» een legitiem belang bij de veiligheid van dat vervoer en mag dus, zo is men binnen de Europese Unie vrij unaniem van oordeel, ook eisen stellen aan dat vervoer.

§ 4. Het onderhavige wetsvoorstel

In de Nederlandse wetgeving ontbreekt thans in veel opzichten een wettelijke basis om ook ten aanzien van buitenlandse schepen uitvoering te kunnen geven aan de in paragraaf 2.3 genoemde besluiten en verdragen. Weliswaar voorziet een aantal wetten, zoals de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) en de Scheepvaartverkeerswet, ook ten aanzien van buitenlandse schepen in regelgevende bevoegdheid, doch deze wetten bieden slechts in beperkte mate uitkomst. Niet alleen omdat zij slechts betrekking hebben op bepaalde aspecten van de zeescheepvaart, maar ook omdat – zoals bijvoorbeeld voor de Wvvs geldt – de regelgevende bevoegdheid ten aanzien van buitenlandse schepen vaak beperkt is tot de uitvoering van de onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde «algemeen aanvaarde» internationale voorschriften.

Vooraf op het gebied van de scheepsveiligheid bestaat grote behoefte om, ter uitvoering van communautaire verplichtingen, ook regels ten aanzien van buitenlandse schepen te kunnen stellen. De bij uitstek op dit onderwerp betrekking hebbende wet, de Schepenwet, biedt uitsluitend mogelijkheden tot het stellen van regels met betrekking tot de veiligheid van Nederlandse schepen. Ook de Wet havenstaatcontrole, een wet die uitsluitend van toepassing is op buitenlandse schepen en voor een belangrijk deel betrekking heeft op de veiligheid van die schepen, biedt geen uitkomst. Kenmerkend voor de Wet havenstaatcontrole – die strekt ter uitvoering van (de in paragraaf 2.2 reeds aangehaalde) richtlijn nr. 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole – is immers juist dat zij specifiek betrekking heeft op de algemeen aanvaarde internationale voorschriften en zich bovendien beperkt tot de handhaving daarvan; tot het opleggen van voorschriften biedt zij geen mogelijkheden.

Door het ontbreken van een toereikende wettelijke basis kunnen communautaire verplichtingen, die zowel ten aanzien van Nederlandse schepen als ten aanzien van buitenlandse schepen moeten worden uitgevoerd, momenteel ten aanzien van buitenlandse schepen vaak niet volledig worden geïmplementeerd. Het is daarom noodzakelijk om een wettelijke voorziening te treffen op grond waarvan – ter uitvoering van communautaire verplichtingen – voorschriften kunnen worden opgelegd aan buitenlandse schepen. Dit wetsvoorstel beoogt hierin te voorzien.

Het wetsvoorstel is opgezet als een raamwet. De reden hiervoor is dat het wetsvoorstel er uitsluitend toe strekt om de uitvoering van communautaire verplichtingen mogelijk te maken. Een raamwet biedt daarvoor – ook met het oog op toekomstige verplichtingen – een bij uitstek geschikte structuur. Bovendien dient te worden bedacht dat het gaat om verplichtingen met betrekking tot nogal uiteenlopende onderwerpen en categorieën van schepen, terwijl ook de mate waarin bedoelde verplichtingen in voorschriften met betrekking tot een bepaald onderwerp voorzien, sterk kan verschillen. Zo bevat bijvoorbeeld richtlijn nr. 98/18/EG (passagiersschepen in nationale vaart) voorschriften ten aanzien van

vrijwel alle aspecten van de scheepsveiligheid, terwijl richtlijn nr. 2003/25/EG (specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen) hoofdzakelijk op het veiligheidsaspect «stabiliteit van schepen» ziet. Ook met het oog op deze grote diversiteit in uit te voeren communautaire verplichtingen ligt een raamwet voor de hand. Door de grote diversiteit is het immers niet mogelijk om in algemene wettelijke norm te voorzien.

Opgemerkt zij nog dat ervan is afgezien de Schepenwet uit te breiden met een aantal bepalingen op grond waarvan uitvoering kan worden gegeven aan communautaire verplichtingen als bedoeld in paragraaf 2.3. Nog afgezien van de praktische problemen die inpassing van de in dit wetsvoorstel opgenomen bepalingen binnen de bestaande structuur van de Schepenwet met zich zou brengen, dient te worden bedacht de Schepenwet een rijkswet is die als zodanig mede voor de Nederlandse Antillen en Aruba geldt, terwijl de in paragraaf 2.3 bedoelde verplichtingen uitsluitend voor (het land) Nederland behoeven te worden uitgevoerd. Het is niet nodig, noch is het wenselijk om de wettelijke basis die dit wetsvoorstel beoogt te bieden, in een rijkswet op te nemen. Het is niet nodig, omdat het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden daartoe niet verplicht; het is niet wenselijk, omdat het niet juist voorkomt om aangelegenheden die slechts één land van het Koninkrijk regarderend, in rijkswetgeving te regelen. Bovendien zou het opnemen van een wettelijke basis in rijkswetgeving tot gevolg hebben dat met de implementatie van bijvoorbeeld een richtlijn meer tijd gemoeid zou zijn, zulks vanwege de daarbij nu eenmaal noodzakelijke betrokkenheid van de Nederlandse Antillen en Aruba. Ook met het oog op een tijdige implementatie komt het daarom niet wenselijk voor om de benodigde wettelijke basis in de Schepenwet op te nemen.

§ 5. Handhaving

In de regel verplichten EG-richtlijnen ertoe om een stelsel van «doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende» sancties in te voeren. Voorgesteld wordt om de handhaving van de aan buitenlandse schepen op te leggen voorschriften vooral in een bestuursrechtelijke context te laten plaatsvinden. Het wetsvoorstel voorziet in twee bijzondere bestuursrechtelijke sancties: de aanhouding van een schip (artikel 7, eerste lid, onderdeel a) en de stopzetting van een activiteit (artikel 7, eerste lid, onderdeel b). In de artikelsgewijze toelichting wordt op deze sancties nader ingegaan.

Met de keuze voor handhaving in een bestuursrechtelijke context wordt niet alleen aangesloten bij wat in vergelijkbare nationale en internationale scheepvaartwetgeving gebruikelijk is, ook geldt dat bestuursrechtelijke handhaving in de praktijk tamelijk effectief is gebleken. Dit geldt in het bijzonder voor de aanhouding van schepen, een instrument waarvan – zowel vanwege de onverwijdheid van de sanctie als vanwege de vaak aanzienlijke financiële consequenties van het feit dat het schip zijn reis niet kan vervolgen – in de praktijk een vele malen grotere dreiging uitgaat dan van (repressief) strafrechtelijk optreden. Van belang is voorts ook dat sancties zoals de aanhouding van een schip een reparatoir karakter hebben, waardoor gevaarlijke of ongewenste situaties vrijwel onmiddellijk kunnen worden beëindigd of zelfs – bijvoorbeeld door het schip te beletten uit te varen – kunnen worden voorkomen.

In het wetsvoorstel is – wederom in navolging van hetgeen ook in vergelijkbare wetten gebruikelijk is – de bevoegdheid tot aanhouding van schepen en tot stopzetting van activiteiten bij de toezichthouder neergelegd (artikel 7). Hiervoor is gekozen omdat zich in de praktijk situaties kunnen voordoen waarin onmiddellijk ingrijpen is geboden; de toezicht-

houder is, vanwege het feit dat hij reeds ter plaatse is, dan de meest gereede persoon om ook onmiddellijk actie te ondernemen. Bovendien is de toezichthouder ook vaak bij uitstek degene die over de benodigde (technische) kennis beschikt voor gericht bestuurlijk ingrijpen. Om te voorkomen dat de rechtstreekse toekenning van bestuursrechtelijke handhavingsbevoegdheden aan de toezichthouder tot regionale verschillen in de handhavingspraktijk zou kunnen leiden, wordt van de besluiten van de toezichthouders administratief beroep op de Minister van Verkeer en Waterstaat opengesteld (artikel 10).

In aanvulling op de bestuursrechtelijke handhaving voorziet het wetsvoorstel tevens in strafrechtelijke sancties (artikel 11). Hoewel het accent ligt op de bestuursrechtelijke handhaving, kan strafrechtelijk optreden niet volledig worden gemist. Er zijn situaties denkbaar waarin bestuursrechtelijke handhaving niet of minder geschikt is, bijvoorbeeld wanneer het gaat om de naleving van administratieve voorschriften. Wanneer gedurende een reis bepaalde journaals niet zijn bijgehouden of bepaalde meldingsverplichtingen niet tijdig zijn nagekomen, bieden sancties met een reparatoir karakter geen uitkomst meer en past nog slechts (repressief) punitief optreden. Bovendien is bij bestuursrechtelijke instrumenten als aanhouding van schepen strafrechtelijke handhaving veelal een noodzakelijke sluitpost. De aanhouding van een schip zou immers gedeeltelijk illusoir worden als de kapitein die aanhouding straffeloos zou kunnen doorbreken (vgl. artikel 11, eerste lid, j^o. artikel 8).

Er zij nog opgemerkt dat wat betreft de strafrechtelijke handhavingscomponent bewust niet is gekozen voor strafbaarstelling via de Wet op de economische delicten, maar voor strafbaarstelling via het commune strafrecht. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat de wet op grond waarvan het merendeel van de in paragraaf 2.3 genoemde communautaire verplichtingen ten aanzien van Nederlandse schepen is of zal worden uitgevoerd, te weten de Schepenwet, eveneens voorziet in strafbaarstelling via het commune strafrecht. Met het oog op de deels (wegens communautaire verplichtingen) noodzakelijke en de overigens (ter voorkoming van concurrentievervalsingen) wenselijke gelijke behandeling van Nederlandse en buitenlandse schepen, komt het dan ook juist voor om ook ten aanzien van buitenlandse schepen te voorzien in strafbaarstelling via het commune strafrecht. Om diezelfde reden is ook met betrekking tot de strafmaat aansluiting gezocht bij de strafbepalingen uit de Schepenwet.

Tot besluit wordt opgemerkt dat de omvang van de krachtens dit wetsvoorstel uit te voeren controle en toezicht op de naleving van krachtens artikel 3, eerste lid, gestelde regels, eerst precies duidelijk zal zijn nadat die regels zijn vastgesteld. Derhalve is het nu niet aan te geven in welke mate van de onderhavige bevoegdheden gebruik zal worden gemaakt. Dat laat onverlet dat in het wetsvoorstel is voorzien in een adequate regeling met betrekking tot het toezicht op de naleving en de handhaving van bedoelde regels.

§ 6. Lasten voor overheid en bedrijfsleven

Het wetsvoorstel, dat slechts een basis biedt voor de uitvoering van communautaire verplichtingen, brengt op zichzelf geen lasten met zich. Uit de op grond van het voorstel tot stand te brengen uitvoeringsregelgeving zullen uiteraard wel kosten voortvloeien, zowel voor de Nederlandse overheid als voor exploitanten van buitenlandse schepen. Voor exploitanten van Nederlandse schepen brengt het voorstel géén lasten met zich.

Artikel 1

Het eerste lid bevat de voor het wetsvoorstel noodzakelijke begripsbepalingen. Daarbij is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij bestaande wetgeving. De omschrijving van «buitenlands schip» in onderdeel a is ingegeven door de begripsbepalingen van «Nederlands schip» in de Zeevaartbemanningswet, de Wet Raad voor de Transportveiligheid en de Wet scheepsuitrusting. In deze wetten wordt «Nederlands schip» gedefinieerd als «een schip dat [op grond van Nederlandse rechtsregels] gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren». De in onderdeel a opgenomen omschrijving van «buitenlands schip» is hieraan gespiegeld. Het in onderdeel b opgenomen begrip «haven» is ontleend aan de Wet havenstaatcontrole. Verder is het in onderdeel c opgenomen begrip «kapitein» ontleend aan de Schepenwet; de begripsomschrijving van «exploitant» in onderdeel d komt overeen met de in de Wvvs en de Wet havenstaatcontrole gegeven omschrijvingen.

Het tweede lid voorziet in een gelijkstelling van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen met buitenlandse schepen. Hoewel Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen volkenrechtelijk gezien geen buitenlandse schepen zijn – zij hebben immers dezelfde nationaliteit als in Nederland geregistreerde schepen – is de gelijkstelling met buitenlandse schepen nodig om Nederland, zijnde het enige land van het Koninkrijk dat (ook ten aanzien van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen) tot uitvoering van de in paragraaf 2.3 genoemde richtlijnen gehouden is, in staat te stellen die richtlijnen volledig, dus ook ten aanzien van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen in Nederlandse wateren, te implementeren. Zonder deze gelijkstelling, die erop neerkomt dat ten aanzien van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen – gelijk ten aanzien van de «echte» buitenlandse schepen het geval is – gebruik wordt gemaakt van de bevoegdheid om als kust- of havenstaat regels te stellen, zou ten aanzien van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen slechts door middel van vlaggenstaatwetgeving uitvoering kunnen worden gegeven aan de richtlijnen in kwestie. Een dergelijke constructie stuit echter op het bezwaar dat de vaak toch al gecompliceerde implementatie van maritieme richtlijnen daardoor nog verder bemoeilijkt zou worden, bijvoorbeeld omdat dan ook bijzondere voorzieningen moeten worden getroffen voor het toezicht op de naleving van EG-voorschriften aan boord van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen. Gewezen zij onder meer op de verplichting uit bepaalde richtlijnen om in het land van ontvangst (lees: Nederland) bepaalde onderzoeken uit te voeren, soms zelfs tezamen met instanties uit een andere lidstaat (vgl. richtlijn nr. 1999/35/EG), aan welke verplichting dan ten aanzien van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen uitvoering zou moeten worden gegeven door de met het toezicht op de naleving van de vlaggenstaatwetgeving aan boord van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen belaste ambtenaren in de Nederlandse Antillen en Aruba. Dit nog afgezien van het meer principiële punt dat implementatie door middel van vlaggenstaatwetgeving er bovendien toe zou leiden dat de Nederlandse Antillen en Aruba medeverantwoordelijk worden gemaakt voor de implementatie en handhaving van richtlijnen die, gelet op deel IV van het Verdrag van de Europese Gemeenschappen en de daarop gebaseerde associatieregelingen, uitsluitend het land Nederland verbinden. Aan de constructie waarbij Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen met buitenlandse schepen worden gelijkgesteld, kleven dergelijke bezwaren niet.

Artikel 2

De verschillende richtlijnen tot implementatie waarvan dit wetsvoorstel strekt, bevatten niet alleen een grote diversiteit aan onderwerpen, ze bevatten veelal ook een verschillend toepassingsbereik. Zo is richtlijn nr. 98/18/EG van toepassing op passagiersschepen en hogesnelheids-schepen in nationale vaart. Richtlijn nr. 98/35/EG is van toepassing op de veilige exploitatie van geregelde diensten van ro-ro-veerboden en hogesnelheidspassagiersschepen van en naar havens in de lidstaten. Derhalve is in artikel 2 van het wetsvoorstel bepaald dat de wet van toepassing is op buitenlandse schepen in Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie. Voor de omschrijving van dit toepassingsbereik is aangesloten bij het voorstel van rijkswet tot instelling van een Onderzoeksraad voor veiligheid (Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid) (Kamerstukken II 2002/03, 28 634 (R 1727)).

Het wetsvoorstel is niet van toepassing op buitenlandse oorlogsschepen en voor andere dan handelsdoeleinden gebruikte overheidsschepen. Deze schepen hebben internationaalrechtelijk een bijzondere positie en genieten in veel opzichten immuniteit. Derhalve worden die schepen – evenals in de Wvvs (zie artikel 3) en de Wet havenstaatcontrole (zie artikel 2, tweede lid) – uitgezonderd.

Artikel 3

Artikel 3 bevat de kern van het wetsvoorstel en maakt het mogelijk om communautaire verplichtingen die reeds voor Nederlandse schepen gelden, ook op buitenlandse schepen op te leggen. Met het oog op de diversiteit van de verplichtingen waarvoor het wetsvoorstel een wettelijke basis beoogt te bieden, en voorts rekening houdend met toekomstige verplichtingen, is ervoor gekozen om in het eerste lid in algemene zin aan te geven met betrekking waartoe op grond van dit wetsvoorstel regels kunnen worden gesteld. De regels die op grond van dit wetsvoorstel kunnen worden gesteld, zijn beperkt tot de onderwerpen waarop ook de Schepenwet betrekking heeft. Het komt ondergetekende voor dat deze – algemene – benadering het meest recht doet aan de doelstelling van het wetsvoorstel, dat immers een algemene voorziening beoogt te bieden ter uitvoering van communautaire verplichtingen, terwijl op deze wijze ook het risico dat de wet regelmatig aanpassing zou behoeven, kan worden geminimaliseerd. Bovendien dient te worden bedacht dat de bevoegdheid om voorschriften op te leggen aan buitenlandse schepen een belangrijke beperking kent, in die zin dat deze voorschriften steeds moeten strekken ter uitvoering van communautaire verplichtingen. Het wetsvoorstel biedt geen ruimte voor een zelfstandig nationaal beleid ten aanzien van buitenlandse schepen. Opgemerkt zij nog dat ook de communautaire verplichtingen waaraan op grond van dit wetsvoorstel uitvoering kan worden gegeven, geen wezenlijke ruimte laten voor nationaal beleid. Deze verplichtingen hebben over het algemeen een sterk harmoniserend karakter en regelen vaak tot in detail aan welke eisen schepen moeten voldoen.

De regels die op grond van het eerste lid kunnen worden vastgesteld hebben betrekking op de veiligheid van de zeescheepvaart in Europese wateren onder de jurisdictie van de lidstaten van de EU en strekken ter uitvoering van communautaire besluiten. Die besluiten bevatten over het algemeen regels inzake de veiligheid van schepen, de afgifte van certificaten, het aan boord hebben van certificaten waaruit blijkt dat aan de veiligheidseisen is voldaan, de onderzoeken die in het kader van – de afgifte van – certificaten moeten worden gedaan en verplichtingen van de kapitein. Deze materie is voor Nederlandse schepen in de Schepenwet geregeld. Derhalve is voor de regels die met betrekking tot buitenlandse

schepen kunnen worden gesteld, aangesloten bij de Schepenwet. Het betreft meer specifiek de bij of krachtens de artikelen 3, 3a, 4, 6, en 9 van de Schepenwet gestelde regels. Op grond van artikel 3, eerste lid, van dit wetsvoorstel kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de overeenkomstige toepassing van regels gesteld bij of krachtens genoemde artikelen van de Schepenwet op buitenlandse schepen.

Uiteraard berusten de overeenkomsten met de Schepenwet niet op toeval. Het onderhavige wetsvoorstel is in veel opzichten een (vereenvoudigde) afspiegeling van die wet, omdat de Schepenwet doorgaans de wet is op grond waarvan ten aanzien van Nederlandse schepen uitvoering wordt gegeven aan communautaire (en internationale) verplichtingen met betrekking tot de in het eerste lid genoemde onderwerpen. Voor de redenen waarom in de Schepenwet geen voorziening is opgenomen om ter uitvoering van communautaire besluiten regels te stellen met betrekking tot buitenlandse schepen, wordt verwezen naar paragraaf 4 van het algemeen deel van de memorie van toelichting.

Voorzien is in delegatie van regelgevende bevoegdheid op het niveau van een ministeriële regeling omdat de communautaire verplichtingen tot implementatie waarvan dit wetsvoorstel strekt veelal technische en zeer gedetailleerde eisen en voorschriften bevatten.

Op grond van artikel 3 kunnen geen regels worden gesteld met betrekking tot de veiligheid van het scheepvaartverkeer en de voorkoming van verontreiniging door schepen. De reden hiervoor is dat de Scheepvaartverkeerswet en – zij het in beperktere mate – de Wvvs reeds in regelgevende bevoegdheid ten aanzien van buitenlandse schepen voorzien. Het ligt dan ook voor de hand om de uitvoering van communautaire (en andere internationale verplichtingen) met betrekking tot de veiligheid van het scheepvaartverkeer en de voorkoming van verontreiniging, op die beide wetten te (blijven) baseren. Wel voorziet dit wetsvoorstel in een verruiming van de mogelijkheden om op grond van de Wvvs voorschriften aan buitenlandse schepen op te leggen (zie artikel 14). Verder ontbreekt uiteraard de havenstaatcontrole, waarin immers reeds door de Wet havenstaatcontrole wordt voorzien.

Het tweede lid is opgenomen teneinde gebruik te kunnen maken van de in sommige communautaire besluiten geboden mogelijkheid om ontheffing van bepaalde verplichtingen te verlenen voor bepaalde categorieën van schepen of bepaalde activiteiten. Indien een communautair besluit daarin voorziet, kunnen aan die ontheffing tevens voorschriften of beperkingen worden verbonden.

Artikel 4

Dit artikel maakt het mogelijk om bepaalde kosten die verband houden met de uitvoering van de wet aan de exploitant in rekening te brengen. De doorberekening van de kosten voor de werkzaamheden, bedoeld in de onderdelen a en b, spreekt vermoedelijk voor zich. Op grond van de Schepenwet (artikel 72) worden de kosten van dergelijke werkzaamheden ook aan exploitanten van Nederlandse schepen in rekening gebracht. In een aantal gevallen is de doorberekening van deze kosten bovendien verplicht op grond van een richtlijn (vgl. artikel 8, derde lid, van richtlijn nr. 1999/35/EG).

Onderdeel c voorziet in de mogelijkheid om ook de kosten van een aanhouding aan de exploitant door te berekenen. Hoewel de kosten voor preventieve en repressieve handhaving ingevolge het rapport «Maat houden» in beginsel niet worden doorberekend, is dit onderdeel opgenomen met het oog op de mogelijkheid dat richtlijnen kunnen verplichten dergelijke kosten wel door te berekenen (vgl. richtlijn nr. 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole). Van de in onderdeel c geboden mogelijkheid

zal derhalve alleen gebruik worden gemaakt indien dat uit een communautaire verplichting voortvloeit. Overigens voorziet blijkens de memorie van toelichting bij de rijkswet van 12 april 1995 tot wijziging van de Schepenwet (Stb. 301) (Kamerstukken II 1992/93, 23 237 (R 1476), nr. 3, blz. 18) ook de Schepenwet, hoewel niet uitdrukkelijk, in de mogelijkheid om de kosten van aanhoudingen van (Nederlandse) schepen door te berekenen.

De hoogte van de op grond van artikel 4 verschuldigde vergoedingen zal mede afhankelijk zijn van de aard van de verrichte werkzaamheden. Daarnaast is het uitgangspunt dat de tarieven kostendekkend zijn. Voor een indicatie van de hoogte van de vergoedingen, wordt verwezen naar de Regeling Nederlandse tarieven Schepenwet 2003.

Artikel 5

Artikel 5, eerste lid, regelt de aanwijzing van de met het toezicht op de naleving van deze wet belaste ambtenaren. Er is voor gekozen om het toezicht in organisatorische zin reeds bij de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat neer te leggen, doch de aanwijzing voor het overige aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over te laten. De reden daarvoor is dat in richtlijnen soms eisen worden gesteld aan de bekwaamheid, ervaring of opleiding van de met bepaalde taken te belasten toezichthouders. De tussenkomst van de minister maakt het mogelijk om met deze eisen rekening te houden; hiernaar verwijst ook de zinsnede «met inachtneming van de besluiten, bedoeld in artikel 3, eerste lid» in het eerste lid.

Het tweede lid van het onderhavige artikel regelt de mogelijkheid om ook ambtenaren van andere diensttakken bij het toezicht te betrekken. De diversiteit van de onderwerpen waarop de op grond van dit wetsvoorstel uit te voeren communautaire verplichtingen betrekking kunnen hebben, brengt met zich dat niet zonder meer één divisie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat of zelfs één inspectiedienst valt aan te wijzen, waaraan het toezicht in zijn totaliteit kan worden opgedragen. De ambtenaren van de divisie Scheepvaart zullen mogelijk niet in alle gevallen over de benodigde expertise of feitelijke mogelijkheden beschikken om in elk opzicht op de naleving van de wet te kunnen toezien. Door ambtenaren van andere divisies of van andere inspectiediensten ter beschikking te stellen aan de divisie Scheepvaart kan dan op maat in de toezichtbehoefte worden voorzien. Te denken valt bijvoorbeeld aan de ambtenaren van de divisie vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen en aan het Agentschap Telecom van het Ministerie van Economische Zaken, waar het gaat om voorschriften met betrekking tot radioapparatuur aan boord van schepen.

Ingevolge het derde lid geschiedt de uitoefening van het toezicht op de naleving op buitenlandse schepen in de Nederlandse territoriale zee, al dan niet op weg naar of komend vanuit een Nederlandse haven, met inachtneming van het VN-Zeerechtverdrag. Op deze wijze wordt juridisch verankerd dat de in dat verdrag neergelegde waarborg met betrekking tot het recht op onschuldige doorvaart door de territoriale zee doorwerkt in het op grond van dit wetsvoorstel uitgeoefende toezicht.

Het vijfde lid van artikel 5 is opgenomen om uitvoering te kunnen geven aan bepalingen in richtlijnen die ertoe verplichten om regels te stellen met betrekking tot de wijze waarop toezichthouders hun taak uitoefenen.

Artikel 6

Dit artikel regelt de bevoegdheden van de toezichthouder. In het eerste en tweede lid worden – in navolging van de artikelen 18 en 19 van de Wet havenstaatcontrole – aan de toezichthouder twee bevoegdheden toegekend, die hem niet reeds op grond van Afdeling 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) toekomen. De in het eerste lid geregelde bevoegdheid is noodzakelijk om ook de bemanningsverblijven van schepen te kunnen inspecteren, terwijl de in het tweede lid opgenomen bevoegdheid nodig is om te kunnen beoordelen of de bemanningsleden van een schip voldoen aan de met betrekking tot hun vakbekwaamheid gestelde eisen, en of zij in staat zijn bepaalde operationele handelingen met de daarvoor benodigde kennis en vaardigheid te verrichten. Te denken valt bijvoorbeeld aan een onderzoek naar de bekendheid met de zgn. «alarmrol» en het vermogen van de bemanning om in noodsituaties overeenkomstig de alarmrol te handelen. Wellicht ten overvloede zij nog opgemerkt dat bij het binnentreden van woongedeelten van schepen de procedureregels van de Algemene wet op het binnentreden gelden.

Artikel 7

Artikel 7 voorziet in een tweetal belangrijke handhavingsinstrumenten: de aanhouding en de stopzetting van een activiteit. Aanhouding is in de zeescheepvaartpraktijk doorgaans het meest effectieve instrument om de exploitant van een schip tot naleving van wettelijke voorschriften te bewegen. Van aanhouding gaat over het algemeen een grotere dreiging uit dan van bijvoorbeeld strafrechtelijk optreden, omdat aanhouding betekent dat een schip zijn reis niet kan vervolgen, met alle – vaak niet geringe – financiële consequenties van dien. Scheepsexploitanten zullen daarom in de regel geneigd zijn om aanhouding te voorkomen of – bij aanhouding – de gebreken die tot de aanhouding hebben geleid, zo snel mogelijk te herstellen. Met het oog op een adequate handhaving van de regels waarvoor dit wetsvoorstel een basis beoogt te bieden, komt het dan ook wenselijk voor om – evenals in de Schepenwet, de Wvvs en de Wet havenstaatcontrole – ook in dit wetsvoorstel in de mogelijkheid van aanhouding te voorzien. Zulks nog afgezien van de mogelijkheid dat EU-besluiten verplichtingen tot aanhouding kunnen verplichten.

Het eerste lid, onderdeel a, van het onderhavige artikel geeft in algemene zin de gronden die tot aanhouding kunnen leiden, doch delegeert de bevoegdheid om te bepalen in welke gevallen tot aanhouding kan worden overgegaan. Deze constructie is noodzakelijk, omdat niet valt uit te sluiten dat communautaire besluiten een limitatieve opsomming geven van de gevallen waarin tot aanhouding kan of moet worden overgegaan (zie bijv. richtlijn nr. 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole). Aan deze besluiten zou, indien de wet reeds bepaalt in welke gevallen tot aanhouding wordt overgegaan, niet naar behoren uitvoering kunnen worden gegeven.

Behoudens de niet-naleving van de krachtens artikel 3 gestelde regels, zijn in het eerste lid, onderdeel a, als mogelijke aanhoudingsgronden ook het niet voldoen van krachtens artikel 4 verschuldigde vergoedingen (onder 2o) en de belemmering van de toezichthouder in de uitoefening van zijn taak opgenomen (onder 3o). Het niet voldoen van de verschuldigde vergoedingen is opgenomen, omdat dit op grond van artikel 16, vijfde lid, van de Schepenwet ook een aanhoudingsgrond voor Nederlandse schepen oplevert. Belemmering van de toezichthouder als aanhoudingsgrond is opgenomen voor het geval een schip zich, door de toezichthouder geen medewerking te verlenen of deze zelfs tegen te werken, tracht aan een inspectie te onttrekken (vgl. de artikelen 20, onderdeel d, van de Wvvs en 7, eerste lid, onderdeel e, van de Wet havenstaatcontrole).

In voorkomende gevallen zal de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de toezichthouder aanwijzingen kunnen geven met betrekking tot voorafgaand overleg over een voornemen van de toezichthouder tot gebruikmaking van de bevoegdheid om een buitenlands schip aan te houden. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn indien de politieke relatie tussen Nederland en de Staat wiens vlag het desbetreffende schip voert daartoe aanleiding geeft.

Het tweede handhavingsinstrument waarin het onderhavige artikel voorziet, is de stopzetting van een activiteit (eerste lid, onderdeel b). Dit aan artikel 6 van de Wet havenstaatcontrole ontleende instrument is opgenomen om ook feitelijk uitvoering te kunnen geven aan de in sommige richtlijnen opgenomen verplichtingen om te verhinderen dat een bepaalde activiteit plaatsvindt. In dit verband kan bijvoorbeeld worden gewezen op richtlijn nr. 1999/35/EG, die de lidstaten er in bepaalde gevallen toe verplicht het onderhouden van een lijndienst van of naar een EU-haven te beletten indien niet aan die richtlijn wordt gedaan, en op richtlijn nr. 97/70/EG, die er in bepaalde gevallen toe verplicht om het vangen van vis of het aan land brengen van gevangen vis te verhinderen.

Tot op heden is het merendeel van de communautaire verplichtingen met betrekking tot de zeescheepvaart in richtlijnen vervat. Er bestaat echter de tendens om communautaire verplichtingen in verordeningen vast te leggen. Voor wat de veiligheid van de zeescheepvaart betreft, wordt verwezen naar het voorstel voor een verordening betreffende de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Verordeningen behoeven, vanwege de rechtstreekse werking daarvan in de rechtsorde van de lidstaten van de EU, in beginsel geen implementatie. De rechtstreekse werking neemt niet weg dat voor een juiste toepassing van verordeningen toch uitvoeringsregels nodig zijn. Zo is een wettelijke voorziening nodig voor de bevoegdheid tot het aanhouden van schepen of het stopzetten van activiteiten die aan boord van of met een schip worden verricht indien bepalingen van een verordening niet zijn nageleefd. Het derde lid strekt daartoe. De verplichting tot het naleven van bepaalde voorschriften van een verordening vloeit reeds uit de desbetreffende verordening voort. De toezichthouder kan de hem toegekende handhavingsinstrumenten inzetten indien de desbetreffende verplichtingen niet worden nageleefd. Bij ministeriële regeling zal worden vastgesteld om welke verplichtingen het precies gaat. In het derde lid is reeds rekening gehouden met de totstandkoming van het Verdrag tot vaststelling van een grondwet voor Europa. Het instrument «verordening» als zodanig blijft wel bestaan, maar zal met een andere term worden aangeduid. Het vijfde lid bepaalt dat de bevoegdheid tot aanhouding of tot stopzetting van een activiteit niet als bestuursdwang dient te worden aangemerkt. Voor aanhouding volgt dit uit het feit dat aanhouding slechts een vorm van quasi-bestuursdwang is: weliswaar mag een aangehouden schip pas weer uitvaren, als de redenen die tot aanhouding hebben geleid zijn weggenomen, doch het is de exploitant of de kapitein die deze redenen kan wegnemen, en niet de overheid. Voor de stopzetting van een activiteit is er voor gekozen om die bevoegdheid uitdrukkelijk niet als bestuursdwang aan te merken. Daarmee wordt aangesloten bij de systematiek van de Wet havenstaatcontrole. In het onderhavige wetsvoorstel is in feite ook sprake van het door buitenlandse schepen (niet) naleven van internationale verplichtingen, zij het dat die communautaire verplichtingen in nationale regels worden omgezet. Daarnaast is het niet wenselijk dat een in feite identiek handhavingsinstrument in de Wet havenstaatcontrole niet als bestuursdwang wordt aangemerkt en in het onderhavige wetsvoorstel wel als zodanig wordt aangemerkt.

Artikel 8

Dit artikel vormt de logische pendant van artikel 7 en regelt onder meer de voor de kapitein en de exploitant van een schip uit een aanhouding of de stopzetting van een activiteit voortvloeiende verplichtingen (vgl. artikel 54 van de Schepenwet, artikel 23 van de Wvvs en de artikelen 12 en 13 van de Wet havenstaatcontrole). De kapitein die een aanhouding doorbreekt is strafbaar, gelijk ook de kapitein of exploitant die een stopgezette activiteit voortzet of hervat strafbaar is: zie artikel 11.

Artikel 9

Dit artikel bevat een bijzondere regeling voor de bekendmaking van krachtens de artikel 7 genomen besluiten en stemt grotendeels overeen met artikel 8 van de Wet havenstaatcontrole. Aan het onderhavige artikel liggen in hoofdzaak dezelfde overwegingen ten grondslag als aan artikel 8 van de Wet havenstaatcontrole, namelijk dat de door artikel 3:41, eerste lid, van de Awb voorgeschreven bekendmaking van een besluit door toezending of uitreiking aan de belanghebbende(n) op praktische problemen stuit, omdat het vaak moeilijk zal zijn de belanghebbende(n) te identificeren en met de vereiste spoed te bereiken. Gekozen is daarom voor uitreiking van het besluit aan de kapitein (eerste lid) of aan de daarvoor meest gereede persoon (tweede lid). Voor een nadere uiteenzetting zij verwezen naar de memorie van toelichting bij de Wet havenstaatcontrole (Kamerstukken II 1996/97, 25 254, nr. 3, blz. 15) en de nota van wijziging bij de wet van 1 juli 1999 tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole (Stb. 312) (Kamerstukken II 1998/99, 26 383, nr. 6, blz. 1–2).

Artikel 10

Tegen de in de artikel 7 bedoelde besluiten van een toezichthouder wordt in het eerste lid van het onderhavige artikel administratief beroep opgesteld op de Minister van Verkeer en Waterstaat. Hiervoor is gekozen omwille van de uniformiteit van de besluitvorming. Een bezwarenprocedure, waarbij tegen de besluiten van toezichthouders bij die toezichthouders zelf bezwaar moet worden gemaakt, zou, mede vanwege het feit dat toezichthouders veelal lokaal opereren, teveel het risico van (regionale) differentiatie in de besluitvorming in zich bergen.

Voorts is bij de keuze voor administratief beroep meegewogen dat ook de Wet havenstaatcontrole en de Wvvs – wetten die eveneens op buitenlandse schepen van toepassing zijn – in administratief beroep op de minister voorzien (zie artikel 26 van de Wet havenstaatcontrole en artikel 27 van de Wvvs).

Het tweede lid strekt ertoe om ook buitenlandse belanghebbenden die de Nederlandse taal niet machtig zijn, adequate toegang tot de beroepsprocedure te bieden door te bepalen dat beroepschriften ook in de Engelse taal mogen worden gesteld. Bovengenoemde artikelen uit de Wet havenstaatcontrole en de Wvvs bevatten bepalingen van gelijke strekking.

Naar verwachting zullen de gevolgen voor de rechterlijke macht beperkt zijn; er wordt over het algemeen weinig gemaakt van de mogelijkheid om een in administratief beroep genomen besluit bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State aan te vechten.

Artikel 11

Zoals reeds in paragraaf 5 opgemerkt, kan ter handhaving van de aan buitenlandse schepen op te leggen voorschriften niet uitsluitend worden

volstaan met bestuursrechtelijke instrumenten. In bepaalde situaties zijn strafrechtelijke sancties nodig. Hierin beoogt artikel 11 te voorzien. Daarbij is, zowel wat betreft de keuze voor het commune strafrecht als wat betreft de zwaarte van de sancties, zoveel mogelijk aangesloten bij de sancties die op grond van de Schepenwet kunnen worden opgelegd voor vergelijkbare overtredingen, begaan met Nederlandse schepen (vgl. de artikelen 56, eerste lid en tweede lid, jo. 54, en 58 van die wet).

Artikel 13

Voorgesteld wordt om twee nieuwe doelstellingen aan de Scheepvaartverkeerswet toe te voegen, te weten het voorkomen of beperken van verontreiniging door schepen en het voorkomen of beperken van externe veiligheidsrisico's in verband met schepen. Daartoe worden in het eerste lid van artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet twee onderdelen toegevoegd. Deze wijziging strekt ter uitvoering van een aantal communautaire besluiten.

De toevoeging van het belang «het voorkomen of beperken van verontreiniging door schepen» strekt er mede toe een goede toepassing van Verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad 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 (PbEG L 64) en Verordening (EG) nr. 1726/EG tot wijziging van Verordening nr. (EG) 417/2002 mogelijk te maken. Voor een goede toepassing van genoemde verordening is het noodzakelijk om over juridisch waterdichte instrumenten te beschikken teneinde zeker te stellen dat bepaalde (buitenlandse) enkelwandige olietankschepen Nederlandse havens niet in- of uitvaren, voorzover die verordening ten aanzien van de desbetreffende tankers het verbod bevat een haven van een lidstaat van de EU binnen te varen of te verlaten. Hoewel het voornemen is het overtreden van een dergelijk verbod krachtens het voorgestelde artikel 36a van de Wvvs (verwezen zij naar artikel 14 van dit wetsvoorstel en de toelichting daarop) strafbaar te stellen, is het om operationele redenen alsmede om redenen van verkeersmanagement noodzakelijk om te kunnen beschikken over het instrument van het geven van verkeersaanwijzingen omdat het niet opvolgen van een verkeersaanwijzing met bestuursdwang kan worden gehandhaafd.

De toevoeging van het belang «het voorkomen of beperken van externe veiligheidsrisico's in verband met schepen» houdt verband met de goede toepassing van Verordening (EG) nr. [...] van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van [...] betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU [...])¹. Deze verordening bevat een nieuw beveiligingsregime voor de maritieme sector (internationaal aangeduid als «security»). Op grond van de voorgestelde wijziging kan de rijkshavenmeester bijvoorbeeld een schip verbieden een haven in te varen of bepalen dat een schip een door hem bepaalde ligplaats inneemt indien vermoed wordt dat dat schip zal worden gebruikt voor terroristische activiteiten, ongeacht de vlag die het schip voert.

Artikel 14

In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 3 is reeds opgemerkt dat het de bedoeling is om communautaire en internationale verplichtingen die betrekking hebben op de voorkoming van verontreiniging door schepen, onder de Wvvs uit te (blijven) voeren. De mogelijkheden die de Wvvs daar thans toe biedt, zijn evenwel beperkt. Met het oog hierop wordt voorgesteld om ook de Wvvs te wijzigen en de mogelijkheden om op grond van die wet uitvoering te geven aan communautaire en internationale verplichtingen te verruimen. Daarbij dient niet alleen gedacht te worden

¹ De definitieve tekst van deze verordening is nog niet vastgesteld.

aan verplichtingen die betrekking hebben op de voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu, maar ook aan verplichtingen ter beperking van luchtvervuilende emissies (vgl. richtlijn nr. 99/32/EG van de Raad van de Europese Unie van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van richtlijn nr. 93/12/EEG, PbEG L 121).

De in de onderdelen A tot en met C voorgestelde wijzigingen strekken ertoe om in de Wvvs een grondslag voor implementatie op te nemen, die naar zijn beoogde werking overeenkomt met artikel 3 van dit wetsvoorstel. De gekozen constructie, waarbij de artikelen 7 en 10 van de Wvvs ook op buitenlandse schepen van toepassing worden verklaard, sluit aan bij de in de Wvvs ten aanzien van buitenlandse schepen gehanteerde systematiek (zie bijv. de artikelen 11, vijfde lid, en 12, vierde lid, van die wet). De richtlijnen met betrekking tot scheepvaart hebben vaak een verschillend toepassingsbereik. Derhalve is in de artikelen 7, vierde lid, en 10, derde lid, van de Wvvs opgenomen dat de krachtens artikel 7, eerste lid, respectievelijk artikel 10, eerste lid, gestelde regels van toepassing kunnen worden verklaard op buitenlandse schepen in Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie. In de desbetreffende ministeriële regeling zal nader worden bepaald in welke wateren die regels van toepassing zijn. Indien uit een onderzoek blijkt dat een schip voldoet aan de in artikel 7, eerste lid, bedoelde eisen, wordt ten blijke daarvan een certificaat afgegeven. Het voorgestelde artikel 8b bevat een vergelijkbare bepaling voor buitenlandse schepen indien de eisen van artikel 7, eerste lid, van die schepen van toepassing zijn verklaard. Er is in het onderhavige wetsvoorstel reeds rekening gehouden met het voorstel van wet, houdende 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, 29 984, nr. 2). In dat wetsvoorstel wordt een artikel 8a ingevoegd. Derhalve is, om reden van wetgevingsefficiëntie, er voor gekozen om in het onderhavige voorstel een artikel 8b in te voegen.

Daarnaast is gebleken dat er behoefte bestaat aan een grondslag om voor de juiste uitvoering van een verordening van een of meer van de instellingen van de Europese Unie regels te stellen. Het in onderdeel D voorgestelde artikel 10a biedt daartoe de mogelijkheid. Zoals ook bij de toelichting op artikel 7, derde lid, van dit wetsvoorstel uiteen is gezet, worden volgens de algemene beginselen van het Europees recht Europese verordeningen niet in nationale regelgeving geïmplementeerd, aangezien een verordening rechtstreeks in al haar onderdelen van toepassing is in de lidstaten. Het feit dat een verordening rechtstreeks in de Nederlandse rechtsorde doorwerkt, neemt echter niet weg dat veelal nog regelgeving nodig is om de juiste toepassing van een verordening te garanderen. Daarbij kan worden gedacht aan handavings- en uitvoeringsmaatregelen. Meer concreet gaat het om onder meer het aanwijzen van toezichthouders, het kunnen vaststellen van tarieven voor verrichte werkzaamheden en het afgeven van certificaten. Ter illustratie daarvan kunnen worden genoemd Verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad 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 (PbEG L 64) en Verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEG L 115). Verordening (EG) nr. 417/2002 bevat, zoals hiervoor ook al is aangegeven, ten aanzien van bepaalde (ook buitenlandse) enkelwandige olietankschepen het verbod om een haven in

een van de lidstaten van de Europese Unie in- of uit te varen. Het gaat hier om een geleidelijke uitfasering van enkelwandige olietankschepen. Een dergelijk verbod is alleen effectief indien daarop ook toezicht kan worden uitgeoefend en, indien nodig, handhavend kan worden opgetreden. Daartoe is een voorziening in de Nederlandse regelgeving nodig. Op grond van artikel 5, tweede lid, van Verordening (EG) nr. 782/2003 mag op schepen, ongeacht de vlag die ze voeren, geen aangroeiwerend systeem dat organische tinverbindingen als biocide bevat, meer voorkomen. De Commissie van de Europese Gemeenschappen kan op grond van het derde lid van artikel 6 van genoemde verordening maatregelen nemen om buitenlandse schepen in staat te stellen aan te tonen dat ze voldoen aan de eisen van artikel 5. Indien daarvoor bijvoorbeeld een certificatiesysteem wordt gekozen, dan is regelgeving nodig teneinde die verordening op juiste wijze te kunnen toepassen. Daarbij moet gedacht worden aan de aanwijzing van de instantie die certificaten afgeeft en het vaststellen van een tarief voor die afgifte. Tevens moet het mogelijk zijn om zeker te stellen dat zo'n schip de voorschriften naleeft die van toepassing zijn nadat een schip aan een onderzoek is onderworpen of een certificaat heeft gekregen. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan de naleving van de voorschriften van artikel 4 van het Besluit voorkoming olie-verontreiniging door schepen.

Zoals uit het voorgaande al kan worden afgeleid, lijkt de Europese Unie de afgelopen jaren met name op het gebied van het voorkomen van verontreiniging door zeeschepen de voorkeur te geven aan het vaststellen van verordeningen in plaats van richtlijnen. Deze tendens kan mede worden gezien als reactie op de rampen met olietankers die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden (de Erika en de Prestige). De in die verordeningen geregelde onderwerpen zijn veelal ingegeven door overwegingen die vlagoverstijgend zijn. De krachtens artikel 10a te stellen regels kunnen derhalve zowel Nederlandse als buitenlandse schepen betreffen.

Teneinde een effectieve en juiste toepassing van verordeningen mogelijk te maken, moet eveneens worden voorzien in strafbaarstelling van het overtreden van in een verordening neergelegd verbod. Het enkele feit dat een bepaalde gedraging ingevolge een verordening is verboden, is immers niet voldoende om tegen overtreding van het desbetreffende verbod op te treden. Het in onderdeel H voorgestelde artikel 36a van de Wvvs bepaalt dat het verboden is om in strijd te handelen met een in een verordening neergelegd verbod. Aangezien de verordening reeds het verbod bevat, wordt bij ministeriële regeling bepaald om welke artikelen van de specifieke verordening het gaat. In de krachtens artikel 36a op te stellen ministeriële regeling zal bijvoorbeeld artikel 4, tweede lid, van (de gewijzigde) Verordening nr. (EG) 417/2002, dat het in- en uitvaarverbod in, onderscheidenlijk uit havens van een lidstaat van bepaalde olietankschepen bevat, worden opgenomen. Sanctionering van het overtreden van dat verbod geschiedt via de Wed. Het ligt in het voornemen het overtreden van vergelijkbare verbodsbepalingen van verordeningen op het gebied van de voorkoming van verontreiniging door schepen op grond van het voorgestelde artikel 36a van de Wvvs strafbaar te stellen en op grond van de Wed te sanctioneren. Daartoe strekt artikel 15, onderdeel A, van dit wetsvoorstel.

Voor het bij ministeriële regeling aanwijzen van artikelen van verordeningen, is tevens gekozen omdat verordeningen over het algemeen van kracht worden binnen enkele weken na de publicatie daarvan in het Publicatieblad van de EU. Gezien het belang van keuzes inzake strafbepalingen en sanctionering, wordt voorgesteld om een regeling als bedoeld in artikel 36a Wvvs eerst in ontwerp aan de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal voor te leggen, alvorens de desbetreffende regeling vast te stellen. De termijn van twee weken houdt verband met de veelal korte termijn waarop verordeningen moeten worden toegepast. Op deze manier

kan worden zeker gesteld dat tijdig over de voor een goede toepassing van een verordening benodigde instrumenten wordt beschikt.

De voorgestelde sanctivering van de in de eerder genoemde verordeningen opgenomen verbodsbepalingen is in lijn met het in de Wvvs gehanteerde sanctiesysteem.

Indien er op het terrein van de voorkoming van de verontreiniging door schepen verordeningen van de EU tot stand komen, die een andersoortige verbod bevatten dan de hiervoor bedoelde verordening, zal steeds worden bezien wat de aard is van de (eventueel) in de desbetreffende verordening opgenomen verbodsbepalingen. Tevens zal dan worden bezien of de strafbaarstelling en de sanctivering van een in een verordening opgenomen verbod past binnen de in artikel 36a van de Wvvs en de Wed voorgestelde systematiek. Indien een in andere verordeningen neergelegd verbod op een andere manier gesanctioneerd moet worden, zal geen gebruik worden gemaakt van de in artikel 36a van de Wvvs voorgestelde mogelijkheid.

Aangezien niet uitgesloten kan worden dat een verordening voorziet in de mogelijkheid van ontheffing of vrijstelling van een verbod, is in het tweede lid van artikel 36a bepaald dat bij ministeriële regeling regels kunnen worden gesteld met betrekking tot ontheffing of vrijstelling kan worden verleend. De mogelijkheid tot ontheffing van een verbod is bijvoorbeeld opgenomen in Verordening nr. (EG) 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). Die verordening bevat een verbod op het vervoer van zware oliesoorten in enkelwandige olietankschepen. Ingevolge genoemde verordening kan een lidstaat, indien de ijsgang het gebruik van een voor de vaart in ijs versterkt schip vereist, echter onder bepaalde voorwaarden toestaan dat een enkelwandig olietankschip dat een zware oliesoort vervoert en voor de vaart in ijs is versterkt zijn haven binnenvaart of uitvaart of voor anker gaat in een gebied onder zijn jurisdictie. Uiteraard zal van de mogelijkheid van het voorgestelde artikel 36a, derde lid, van de Wvvs alleen gebruik worden gemaakt indien een verordening uitdrukkelijk voorziet in de mogelijkheid tot ontheffing of vrijstelling.

Voor de reden van de gekozen nummering van artikel 36a, wordt verwezen naar het laatste deel van de toelichting op de onderdelen A tot en met C.

In artikel 37 Wvvs (onderdeel I) wordt de mogelijkheid om een borgsom op te leggen uitgebreid tot de situatie waarin het vermoeden bestaat dat een krachtens artikel 36a Wvvs vastgesteld verbod wordt overtreden.

Artikel 15

Voor een toelichting op onderdeel A wordt verwezen naar de toelichting op onderdeel H van artikel 14 van het onderhavige wetsvoorstel.

Overtreding van artikel 10, eerste lid, onderdelen b en d, van de Wvvs is in artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten (Wed) strafbaar gesteld als economisch delict. De in artikel 15, onderdeel B, voorgestelde wijziging van de Wed strekt ertoe om overtreding van de krachtens (het nieuwe) artikel 10, vierde lid, j°, artikel 10, eerste lid, onderdelen b en d, gestelde regels eveneens uitdrukkelijk strafbaar te stellen. Van de gelegenheid is vanzelfsprekend gebruik gemaakt om in artikel 1a, onder 2°, van de Wed de verwijzing naar de artikelen 16 en 31 van de Wvvs, die bij de Aanpassingswet derde tranche Awb II zijn vervallen, te schrappen. Daarnaast is artikel 17 van de Wvvs niet meer opgenomen in artikel 1a, onder 2°, van de Wed, aangezien dat artikel van de Wvvs in het voorstel van wet, houdende 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 komt te vervallen.

Opgemerkt zij nog dat de Wed geen wijziging behoeft om de kapitein van een buitenlands schip die, na aanhouding van het schip, in strijd handelt met artikel 23, vijfde j°. tweede of derde lid, van de Wvvs, met straf te kunnen bedreigen. Overtreding van artikel 23, vijfde lid, van de Wvvs is reeds strafbaar gesteld in artikel 1a, onder 1°, van de Wed.

Artikel 16

Voorgesteld wordt om het tijdstip van inwerkingtreding van de artikelen 14 en 15 (de wijzigingen van de Wvvs en de daarmee verband houdende wijziging van de Wed) bij koninklijk besluit vast te stellen. Dit houdt verband met het feit dat er naast dit wetsvoorstel nog een aantal andere voorstellen van wet in procedure is gebracht waarbij de Wvvs wordt gewijzigd. Het gaat onder meer om het voorstel van wet, houdende wijziging van een aantal wetten op het terrein van de scheepvaart in verband met de reorganisatie van de inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Kamerstukken II 2002/03, 29 011) en 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 zone en enkele andere onderwerpen. Mede op grond van het voorgestelde artikel 15 wordt zeker gesteld dat de verschillende wijzigingen van de Wvvs in de juiste volgorde van kracht worden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs