

**30974 Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255)**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Op 17 april 2007 heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat belast met het voorbereidend onderzoek naar de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) verslag uitgebracht.

De regering heeft met belangstelling kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de leden en zij gaat er van uit dat met deze beantwoording de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende is voorbereid.

**Inleiding**

De leden van de CDA-fractie ontvangen graag een reactie op een aantal vragen en opmerkingen in verband met het rapport van het Centraal Planbureau "Beoordeling projecten ruimtelijke economie, innovatie en onderwijs" van oktober 2006<sup>1</sup> waarin wordt gesteld, dat de baten van het project beperkt zijn. Het is het CPB niet duidelijk waarom de regering het volledige project moet bekostigen. In het kader van het level playing field ten opzichte van het wegvervoer zet het CPB hier vraagtekens bij.

Alvorens antwoord te geven op de vragen van de leden van de CDA-fractie is het, ter voorkoming van eventuele verwarring, verstandig, eerst meer in het algemeen in te gaan op hetgeen waartoe de richtlijn 2005/44/EG (RIS-richtlijn) verplicht.

De RIS-richtlijn legt de verplichting op aan de lidstaten om aan de binnenvaart navigatieondersteuning en informatiesystemen ter beschikking te stellen die geharmoniseerd, interoperabel en vrij toegankelijk zijn. Schippers worden op grond van de richtlijn echter niet verplicht om gebruik te maken van deze geharmoniseerde diensten. Wel zullen de lidstaten alles in het werk moeten stellen om de schippers te overtuigen van het nut en de noodzaak om van deze aangeboden diensten gebruik te maken.

Nederland, maar ook de andere EU-lidstaten, kent al geruime tijd een meldplicht voor het vervoer van bepaalde stoffen en voor bepaalde categorieën van vaartuigen (zie artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitiereglement en artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement).

Ook worden schippers nu al voorzien van actuele (vaarweg)informatie via de zogeheten berichten aan de scheepvaart. De richtlijn zorgt voor harmonisering van deze systemen binnen de Europese Unie. Dit is op de allereerste plaats van

---

<sup>1</sup> CPB Document no 130 oktober 2006: Beoordeling projecten ruimtelijke economie, innovatie en onderwijs, (2006) p.76.

belang voor de binnenvaart zelf. Een schipper kan overal in Europa op precies dezelfde manier gebruik maken van de diensten die de autoriteiten aanbieden. River Information Services (RIS) maken het ook mogelijk om nieuwe toepassingen in te voeren die het verkeersmanagement voor de binnenwateren, een publieke taak van de overheid, efficiënter en beter laten verlopen en de veiligheid op de vaarwegen op een hoger plan brengen. Dat betekent onder andere aanpassing van de bestaande verkeersposten en plaatsing van aanvullende walinfrastructuur. Daarnaast is het de bedoeling dat binnenschepen (net als zeeschepen) worden voorzien van transponders (zend-ontvangstapparatuur via het zogenaamde Automatic identification system (AIS)), waarmee de actuele positie-informatie van elk schip beschikbaar komt voor de verkeersposten en voor alle andere verkeersdeelnemers. Dit positie-informatiesysteem voor de binnenvaartvloot zal daarmee naadloos aansluiten op dat voor de zeevaart. Dit betekent dat ook in de wateren waar zowel zee- als binnenschepen varen, elke verkeersdeelnemer over alle verkeersinformatie beschikt van de overige vaarweggebruikers. De veiligheid is daarmee ook in deze zogeheten menggebieden gewaarborgd.

Om een snelle invoering van dit AIS-systeem, dat zowel de autoriteiten als de gebruikers voordelen biedt en de veiligheid op de vaarweg verhoogt, mogelijk te maken is de Staat bereid om gedurende de periode van vrijwillige invoering, voor een nader te bepalen deel van de kosten van de aanschaf en installatie van AIS aan boord van binnenschepen, een rol te spelen in de financiering, een en ander onder de voorwaarde dat de Europese Commissie hiermee akkoord gaat. Dit is vastgelegd in een op 14 november 2006 getekend convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel. Ook is in het convenant vastgelegd dat er voor 2009 in Nederland geen verplichting zal komen tot het aan boord hebben van AIS.

De leden van de CDA-fractie hebben een aantal vragen en opmerkingen naar aanleiding van het hierboven genoemde CPB-rapport. Anders dan de leden van de CDA-fractie veronderstellen, heeft het bedoelde rapport slechts betrekking op de invoering van AIS (in het rapport aangeduid met de termen "elektronische melding" en "monitornetwerk") en niet op de invoering van RIS als geheel.

Noch de RIS-richtlijn, noch dit wetsvoorstel verplicht tot de invoering van AIS. De RIS-richtlijn, verplicht de lidstaten wat betreft de verkeersgerelateerde informatiediensten (slechts) tot het aanbieden van inland ECDIS (elektronische navigatiekaarten), gestandaardiseerde berichten aan de scheepvaart en het mogelijk maken van de ontvangst van elektronische berichten. Dit wetsvoorstel treft daarvoor de nodige wettelijke bepalingen.

Wel laat de RIS-richtlijn de mogelijkheid, AIS als onderdeel van RIS aan te bieden. Deze mogelijkheid staat los van dit wetsvoorstel en behoeft derhalve ook niet op de implementatiedatum van de RIS-richtlijn (20 oktober 2007) in Nederland te zijn geïmplementeerd. Over de wijze waarop de invoering van AIS voor de binnenvaart kan plaatsvinden zal ik de Kamer in de tweede helft van dit jaar nader informeren. Ik zal daarbij dan ook meer uitgebreid ingaan op het rapport van het CPB en de vragen die daarover leven bij de leden van de CDA-fractie.

In Oostenrijk is, in reactie op een daartoe strekkende vraag van de leden van de CDA-fractie, al begonnen met de installatie van transponders ten behoeve van

AIS aan boord van schepen die varen over Oostenrijkse wateren. Het Oostenrijkse ministerie overweegt om het gebruik daarvan vanaf begin 2008 verplicht te stellen. Het Oostenrijkse systeem is uiteraard in overeenstemming met de technische richtsnoeren die op grond van de richtlijn kunnen worden vastgesteld en zal daarom uitwisselbaar zijn met het Nederlandse systeem. Duitsland en België beraden zich nog over aanpak en invoering van positie-informatie apparatuur.

Wat betreft de kostenverdeling die de invoering van AIS in Oostenrijk met zich brengt wordt opgemerkt dat de Oostenrijkse overheid het grootste deel van de kosten voor haar rekening zal nemen. De overheid financiert de kosten van een transponder en vergoedt de installatie- en aansluitingskosten aan boord.

De schipper krijgt voor een bedrag van € 500 een functionerende transponder voor een periode van 3 jaar in bruikleen. Na afloop van die periode wordt de transponder eigendom van de schipper.

### **Doel van de richtlijn**

De leden van de CDA-fractie horen graag van de regering voor welke actoren RIS voordelen biedt boven de huidige systemen en welke vereenvoudiging van taken er optreedt voor de betrokken bevoegde instanties.

De RIS-richtlijn heeft voor verschillende actoren grote voordelen. Op dit moment sluiten de informatiesystemen die in de verschillende lidstaten in gebruik zijn, niet op elkaar aan. Informatie is daarom niet of pas na veel inspanningen, overdraagbaar naar een buurland. De RIS-richtlijn stelt regels voor harmonisering van deze systemen. Dankzij deze harmonisering kunnen de autoriteiten uit de verschillende lidstaten voortaan op eenvoudige wijze elkaars informatie ontvangen. Dit is niet alleen van groot belang bij bijvoorbeeld calamiteiten, stremmingen etc. maar naar verwachting zal de kwaliteit van de verzamelde informatie over de binnenvaart ook toenemen. Anderzijds vaart ook de schipper er wel bij: hij hoeft zijn scheepsgegevens nog maar één keer op te geven, namelijk op het moment van vertrek. Alle verplichte meldingen bij het passeren van regiogrenzen of landsgrenzen komen te vervallen; zij worden automatisch doorgegeven. De melding van de scheepsgegevens vindt plaats volgens een vast format waardoor de kans op fouten aanzienlijk vermindert. Zeker rekening houdend met de huidige praktijk waarin informatieoverdracht meestal plaatsvindt via marifoon of fax. Hierbij ontstaan snel fouten. Ook de berichten aan de scheepvaart zullen binnen de lidstaten in verschillende talen, waaronder het Nederlands, in een vast format worden weergegeven. Omdat elektronische navigatiekaarten volgens dezelfde standaarden worden vervaardigd kan de schipper deze kaarten voortaan bij grensoverschrijdingen blijven gebruiken.

Tenslotte mag hier niet onvermeld blijven dat RIS het bedrijfsleven de kans biedt om met de informatie die in RIS beschikbaar komt, toepassingen te ontwikkelen voor de binnenvaartsector. Denk daarbij aan bijvoorbeeld de ontwikkeling van logistieke planningssystemen die de kwaliteit van de binnenvaart zal doen toenemen.

De RIS-richtlijn richt zich tot de vaarwegen van klasse IV en hoger. Dit zijn, in reactie op een daartoe strekkende vraag van de leden van de CDA-fractie, alle relevante scheepvaartwegen, in Nederland, maar ook in de andere lidstaten. Binnen Nederland worden hiermede bijvoorbeeld de routes Amsterdam –

Antwerpen, Rotterdam – Duitsland, Maastricht – Rotterdam en de route Amsterdam-Delfzijl volledig gedekt.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering wat zij verstaat onder 'alle relevante gegevens' die door de overheid verstrekt moeten worden om RIS optimaal te laten functioneren. Hieronder worden alle relevante gegevens verstaan die nodig zijn voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, zowel in de normale situatie als bij bijvoorbeeld incidenten en calamiteiten. Gedacht moet bijvoorbeeld worden aan openingstijden van sluisen en bruggen, stremmingen als gevolg van werkzaamheden of incidenten, maar ook aan afwijkende waterhoogten.

De leden van de fracties van CDA en PvdA stellen terecht dat de richtlijn de schipper niet verplicht om de RIS-systemen te gebruiken. Vanzelfsprekend zullen de lidstaten proberen de schippers te overtuigen van het nut en van de noodzaak om van deze diensten gebruik te maken. Daartoe vindt overleg plaats met de brancheorganisaties, zowel op nationaal niveau als op internationaal niveau. Negatieve gevolgen of -consequenties voor niet deelnemende schippers zijn er derhalve niet. Het blijft voor schippers mogelijk om de huidige werkwijze aan te houden.

De leden van de fracties van CDA en PvdA stellen verschillende vragen over het te verwachten gebruik van RIS. In reactie daarop wordt opgemerkt dat Nederlandse schippers op dit moment al veelvuldig gebruik maken van verschillende, op zichzelf staande toepassingen, die hier al geruime tijd geleden zijn geïntroduceerd en die nu onder de noemer van RIS komen te vallen. De systematiek van de verspreiding van de "berichten aan de scheepvaart", maar ook de verplichte melding van bepaalde stoffen en voor bepaalde categorieën van schepen (al dan niet elektronisch) zullen vanzelfsprekend ook na de harmonisatie blijven bestaan. Nieuw zijn de elektronische navigatiekaarten en het uitzenden van actuele positie-informatie via de transponder (AIS). Steeds meer schippers zijn zich bewust van de grote voordelen van goede, actuele navigatiekaarten. Uit verkoopcijfers van leveranciers van zogenaamde elektronische kaart-viewers valt af te leiden dat inmiddels al een kwart van de schippers hiervan gebruik maakt.

In aanvulling op de beantwoording van de eerste vraag in deze nota waarbij is ingegaan op het positiebepalingssysteem met AIS-transponders, ligt het niet in de lijn der verwachting dat er wat dat systeem betreft een kritische ondergrens wordt bereikt. De in het verleden opgedane ervaringen met de introductie van de marifoon en radar kunnen hier wellicht als leidraad dienen. Ook toen waren veel schippers aanvankelijk sceptisch. Thans ligt voor de beroepsscheepvaart de uitrustingsgraad van deze instrumenten tussen de 80 en 100%.

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten welke voordelen er precies voor schippers zijn en hoe groot deze zijn.

Het voordeel van RIS is dat de informatie en de diensten die de overheid ter beschikking wil stellen aan de schipper zijn geconcentreerd in één systeem. Alle informatie die de schipper nodig heeft om zijn reis voor te bereiden en uit te voeren, is daarin voor hem direct beschikbaar via één webadres. Schippers hoeven hun informatie niet langer op tal van plaatsen bij elkaar te zoeken. Voorts hoeft de schipper met RIS nog maar éénmaal zijn scheeps- en ladinggegevens te verstrekken. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie waar hij steeds opnieuw bij het passeren van regio- en landsgrenzen gegevens moet

doorgeven. Daarnaast kunnen schippers direct worden geïnformeerd bij calamiteiten, stremmingen etc. Invoering van AIS betekent dat schippers over de juiste positie-informatie beschikken van de andere vaarweggebruikers. Hierdoor zullen zij in staat zijn veiliger te navigeren.

Wat de kosten betreft wordt, in antwoord op een daartoe strekkende vraag van de leden van de PvdA-fractie opgemerkt dat in de meeste gevallen schippers met bestaande apparatuur, al dan niet met een update van de software, kunnen deelnemen. In voorkomende gevallen zal alsnog moeten worden overgegaan tot de aanschaf van een computer met software. Hieraan zijn de gebruikelijke kosten die de aanschaf van een nieuwe computer met zich brengt verbonden.

In reactie op opmerkingen van de leden van de PVV-fractie aangaande administratieve rompslomp of investeringen in apparatuur als gevolg van dit wetsvoorstel wordt opgemerkt dat de administratieve lasten voor schippers bij het gebruik van RIS naar verwachting zullen dalen. Immers de schipper hoeft zich per reis nog maar eenmaal te melden met een elektronisch bericht. Op dit moment moet hij nog op verschillende plaatsen gegevens opgeven. De papieren die de ladinginformatie bevatten zijn niet langer nodig. De gegevens reizen elektronisch mee met het schip. Echter, als al eerder opgemerkt, de invoering van RIS, zoals bedoeld in dit wetsvoorstel, staat het continueren van de huidige werkwijze niet in de weg. Een schipper is immers niet verplicht van de aangeboden RIS-diensten gebruik te maken.

#### **Verhouding tot andere Europese richtlijnen en daarop gebaseerde relevante Nederlandse regelgeving**

De leden van de CDA-fractie zouden graag van de regering vernemen wat zij in deze verstaat onder een 'bepaalde hoedanigheid' waarover men moet beschikken alvorens gebruik te kunnen maken van RIS. Anders dan in de Telecommunicatiewet, waar sprake is van een openbaar elektronisch communicatienetwerk dat voor een ieder beschikbaar is, is het hebben van een bepaalde hoedanigheid noodzakelijk om van de RIS-diensten gebruik te mogen maken. RIS is geen openbaar elektronisch communicatienetwerk. In verband daarmee is deze dienst ook niet voor een ieder beschikbaar. Dit blijkt ook uit de definitie in de RIS-richtlijn van RIS (artikel 3, onderdeel a) en van RIS-gebruikers (artikel 3, onderdeel g). RIS zijn immers diensten ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersmanagement voor de binnenvaart. Om deze reden wordt in de memorie van toelichting over "een bepaalde hoedanigheid" gesproken. Uit de definitie van RIS-gebruikers kunnen de door de leden van de CDA-fractie gevraagde tien meest voor de hand liggende categorieën die over de bepaalde hoedanigheid beschikken worden afgeleid. Te denken valt dan aan: schippers, RIS-operatoren, sluis-, of brugwachters, bevoegde autoriteiten, haven- en terminalexploitanten, operatoren van calamiteitencentra, vlootbeheerders, scheepsagenten, verladers en tussenpersonen op het gebied van het vervoer. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat de in de richtlijn opgenomen definitie van RIS-gebruikers in de algemene maatregel van bestuur die ter verdere implementatie van deze richtlijn tot stand zal worden gebracht, zal worden geïmplementeerd (artikel 1 Besluit gegevens scheepvaart 2007).

De leden van de CDA-fractie vragen of het mogelijk is te voorkomen dat persoonsgegevens worden gebruikt voor andere doeleinden dan strikt

noodzakelijk voor het functioneren van RIS. Alhoewel misbruik van persoonsgegevens natuurlijk nooit volledig kan worden uitgesloten, zijn ter voorkoming hiervan een aantal voorzieningen getroffen. In het voorgestelde artikel 4, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet, is de zogenaamde doelbinding voor de verwerking van persoonsgegevens zoals noodzakelijk op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens. Dit betekent dat de verwerking van persoonsgegevens alleen zal mogen geschieden indien dit noodzakelijk is voor een goede uitvoering van de bij of krachtens de Scheepvaartverkeerswet gestelde voorschriften omtrent de toepassing van RIS. In de voorgestelde algemene maatregel van bestuur (Besluit gegevens scheepvaart 2007) wordt daarnaast nog expliciet bepaald dat de verwerking van zogenaamde locatiegegevens slechts onder aldaar genoemde voorwaarden geoorloofd is. Ook wordt bepaald dat de verwerking van gegevens ten behoeve van een RIS-dienst slechts is toegestaan voor zover en voor zolang dat noodzakelijk is voor de levering van die RIS-dienst. Daarnaast geeft artikel 9 van de Wet bescherming persoonsgegevens een algemeen afwegingskader dat in ieder geval altijd moet gevolgd.

In het Besluit gegevens scheepvaart 2007 wordt daarnaast een zorgplicht op de bevoegde autoriteit gelegd om zorg te dragen voor de bescherming van de persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer van RIS-gebruikers. Tevens is de bevoegde autoriteit gehouden om in het belang van de bescherming van de persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer van de RIS-gebruikers passende technische en organisatorische maatregelen te nemen ten behoeve van de veiligheid en de beveiliging van de aangeboden RIS-diensten.

De regering is van mening dat met bovengenoemde regelgeving een afdoende juridisch kader wordt geboden om te voorkomen dat persoonsgegevens voor commerciële doeleinden zouden worden misbruikt. Toezicht op de naleving en de handhaving van alle wetgeving met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens die worden verwerkt in overeenstemming met het EU-recht, is opgedragen aan het College bescherming persoonsgegevens. Dit geldt ook voor het bijgaande wetsvoorstel.

Eventuele individuele gevallen van misbruik van persoonsgegevens door ambtenaren kunnen worden aangepakt via het tuchtrecht voor ambtenaren. Daarnaast staat voor burgers en bedrijven in gevallen van vermoeden van misbruik van persoonsgegevens de in het kader van de privacybescherming gebruikelijke weg open naar de burgerlijke rechter ten behoeve van een aansprakelijkheidsstelling.

Tevens vragen de leden van de CDA-fractie of de regering nader kan toelichten hoe gewaarborgd wordt dat bij de implementatie van de RIS-richtlijn de bescherming van persoonsgegevens gewaarborgd wordt, conform Europese en Nederlandse regelgeving.

Los van het algemeen toepasselijke kader op basis de Wet bescherming persoonsgegevens<sup>2</sup>, worden in het Besluit gegevens scheepvaart 2007 de relevante bepalingen uit de Telecommunicatiewet, zij het terminologisch meer op RIS toegespitst, overgenomen. Deze bepalingen uit de Telecommunicatiewet dienen specifiek ter implementatie van richtlijn nr. 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 juli 2002

---

<sup>2</sup> In deze wet is de algemene Europese privacyrichtlijn, te weten richtlijn nr. 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PbEG L 281), geïmplementeerd.

betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie) (PbEG L 201). De RIS-richtlijn verplicht in artikel 9, eerste lid, tot het inacht nemen van deze richtlijn uit 2002. Langs deze weg wordt een dekkend stelsel van privacybescherming ten aanzien van RIS bereikt. Voor een meer uitgebreide toelichting op dit punt wijs ik graag op betreffende paragraaf in de memorie van toelichting.

### **Advies Raad van State**

De leden van de fractie van het CDA en VVD vragen wie wordt aangewezen als autoriteit voor het verwerken van RIS-gegevens. In reactie hierop wordt opgemerkt dat als autoriteit voor het verwerken van de gegevens van RIS, net zoals dat op dit moment feitelijk reeds het geval is in de gevallen waarin sprake is van een wettelijke meldingsplicht, steeds de Hoofdingenieur- directeur van de betreffende directie van Rijkswaterstaat (in het dagelijks spraakgebruik aangeduid als HID) zal worden aangewezen.

Wat betreft de opmerkingen van de Raad van State inzake het aan de minister delegeren van de bevoegdheid tot het stellen van regels, wordt, in reactie op opmerkingen van de leden van de fracties van CDA en VVD, opgemerkt dat het goed gebruik is bij het opstellen van nieuwe wetgeving te trachten deze nieuwe wetgeving zo veel mogelijk te laten aansluiten bij bestaande wetgeving. Omdat de nieuwe wetgeving in dit geval betrekking heeft op de bescherming van persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer in het kader van het scheepvaartverkeer, diende er een keuze gemaakt te worden tussen de structuur van de wetgeving op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens en die van de Scheepvaartverkeerswet. Gelet op het feit dat het het meest in de rede lag de RIS-richtlijn in de scheepvaartverkeerswetgeving te implementeren, is het, wat betreft de bevoegdheidsverdeling in deze, bijna onontkoombaar bij het systeem van die wetgeving aan te sluiten. Op grond van de scheepvaartverkeerswetgeving is de HID op dit moment al de bevoegde autoriteit aan wie diverse wettelijk vastgelegde meldingen gedaan moeten worden. Gedacht moet worden aan bijvoorbeeld de meldingen omtrent het tijdstip van vertrek uit een haven door bepaalde categorieën van schepen of met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van het al eerder genoemde artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitierglement en artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitierglement.

Om deze reden is er, wat betreft het beheer van het meldingssysteem voor gekozen, diezelfde bevoegde autoriteit, zoals dat nu ook al het geval is, aan te wijzen als verantwoordelijke voor de bescherming van persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer.

Wat betreft de eisen die aan de bevoegde autoriteit gesteld zouden moeten worden in het kader van de bescherming van persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer, is, zoals al gezegd, aansluiting gezocht bij de betreffende bepalingen uit hoofdstuk 11 van de Telecommunicatiewet die zijn gesteld als gevolg van de in de implementatie van de in artikel 9 van de RIS-richtlijn aangehaalde richtlijnbevestigingen inzake privacybescherming. Deze bepalingen laten de lidstaten geen ruimte tot eigen beleidsinhoudelijke keuzes. Daarbij komt dat ook de combinatie van de aanwijzingen 26, tweede lid, en 339 van de Aanwijzingen voor de regelgeving naar mening van de regering delegatie aan de minister tot het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften in deze mogelijk maken. Er is hier immers sprake van implementatiewetgeving waarbij de Nederlandse wetgever, behoudens op

punten van ondergeschikte aard, geen ruimte wordt gelaten voor het maken van beleidsinhoudelijke keuzes.

Alhoewel ik begrip heb voor de wens van de leden van de CDA-fractie de bedoelde algemene maatregel van bestuur (Besluit gegevens scheepvaart 2007) bij uw Kamer voor te hangen, ben ik niet voornemens dit wettelijk te regelen. Aanwijzing 35 van de Aanwijzingen voor de regelgeving stelt immers dat hiervoor bijzondere redenen aanwezig moeten zijn. Omdat, zoals gezegd, de richtlijn geen ruimte laat (ook niet wat betreft de privacy-bescherming) voor beleidsinhoudelijke keuzes en het besluit inhoudelijk overeenkomt met vergelijkbare bepalingen uit de Telecommunicatiewet, zijn er op dit moment geen bijzondere redenen wettelijk vast te leggen dat een concept van dit besluit dient te worden voorgehangen. Kabinetsbeleid is immers terughoudendheid te betrachten met parlementaire betrokkenheid bij gedelegeerde regelgeving ter voorkoming van de verlenging van de totstandkomingsprocedure van algemene maatregelen van bestuur (Kamerstukken II, 2006/07, 29 383, nr. 75). Een en ander neemt echter niet weg dat een ontwerp van het betreffende besluit, dat tevens aan het College bescherming persoonsgegevens ter advisering wordt aangeboden en bij het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat in consultatie gaat, ter informatie als bijlage bij deze nota is gevoegd. In artikel 11, derde lid, van het bijgevoegde ontwerp-besluit is, in reactie op een daartoe strekkende vraag van de leden van de CDA-fractie, bepaald dat persoonsgegevens uitsluitend ten behoeve van RIS-doeleinden mogen worden verwerkt.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa



# BIJLAGE bij nota naar aanleiding van het verslag

## **Concept- Besluit van ..... houdende regels aangaande het ontvangen, bewaren en verstrekken van gegevens met betrekking tot de scheepvaart door organisaties en personen die niet aan het scheepvaartverkeer deelnemen en met betrekking tot de toepassing van River Information Services op de binnenwateren (Besluit gegevens scheepvaart 2007)**

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van ....., nr. HDJZ/SCH/2007-....., Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208), op richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) en op artikel 4, eerste lid, onderdeel e, derde, vierde, zesde en zevende lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van ....., nr..... );

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van....., nr.HDJZ/SCH/2007-....., Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

### **HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN**

#### **Artikel 1**

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart: richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208);
- b. richtlijn River Information Services: richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255);
- c. bevoegde autoriteit:
  - 1°. voor de wateren in beheer bij het Rijk: de ambtenaar of de ambtenaren die als zodanig zijn aangewezen door Onze Minister of de personen die als zodanig door de havenmeester van Rotterdam zijn aangewezen;
  - 2°. voor de wateren in beheer bij een ander openbaar lichaam: het bestuur van dat openbaar lichaam, dan wel de ambtenaar of ambtenaren die als zodanig door het bestuur zijn aangewezen;
- d. RIS: River Information Services als bedoeld in artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet;
- e. RIS-toepassing: het verlenen van RIS via specifieke systemen;
- f. RIS-centrum: de plaats waar RIS wordt beheerd;

- g. RIS-gebruikers: alle gebruikers van RIS, waaronder in elk geval worden begrepen degene die het schip of een ander vaartuig voert dan wel verkeersdeelnemer is, RIS-operatoren, bevoegde autoriteiten, haven- en terminalexploitanten, operatoren van calamiteitencentra, vlootbeheerders, scheepsagenten, verladers en tussenpersonen op het gebied van vervoer;
- h. verkeersgegevens: gegevens die worden verwerkt voor het uitwisselen of overbrengen van informatie tussen RIS-gebruikers;
- i. locatiegegevens: gegevens die worden verwerkt in RIS en waarmee de geografische positie van de randapparatuur van een RIS-gebruiker wordt aangegeven;
- j. toestemming van een RIS-gebruiker: toestemming van een betrokkene als bedoeld in artikel 1, onder i, van de Wet bescherming persoonsgegevens, met dien verstande dat de toestemming mede betrekking kan hebben op gegevens van RIS-gebruikers die geen natuurlijke personen zijn.

## **HOOFDSTUK 2. GEGEVENSVERSTREKKING IN VERBAND MET DE ZEESCHEEPVAART**

### **Artikel 2**

1. Indien aan een bevoegde autoriteit gegevens meegedeeld worden als bedoeld in de artikelen 4 en 13 van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, meldt zij dit onverwijld aan de zich bij de European Maritime Safety Agency bevindende indexserver. Bij de melding worden de bij ministeriële regeling aangeduide gegevens verstrekt, op een bij die regeling aangegeven wijze.

2. De bevoegde autoriteit verstrekt de gegevens die door middel van een in het eerste lid bedoelde melding zijn verkregen, op een bij ministeriële regeling aangegeven wijze aan een bevoegde instantie als bedoeld in artikel 3, onderdeel k, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, van een andere lidstaat van de Europese Unie, indien deze daarom verzoekt.

3. De bevoegde autoriteit bewaart de door middel van een in het eerste lid bedoelde melding verkregen gegevens gedurende een termijn van ten minste dertig dagen gerekend vanaf het moment van ontvangst.

### **Artikel 3**

1. Het Nederlands Kustwachtcentrum deelt bij hem bekende relevante informatie met betrekking tot in artikel 16, eerste lid, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, bedoelde schepen onverwijld, op een bij ministeriële regeling aangegeven wijze, mede aan de betrokken kuststations, bedoeld in artikel 3, onderdeel n, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, van de overige lidstaten van de Europese Unie langs de door het zeeschip te volgen route.

2. Het Nederlands Kustwachtcentrum verstrekt de in artikel 17 van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, bedoelde informatie, op een bij ministeriële regeling aangegeven wijze aan een bevoegde instantie als bedoeld in artikel 3, onderdeel k, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, van een andere lidstaat van de Europese Unie, die daar uit veiligheidsoverwegingen om verzoekt.

#### **Artikel 4**

Het Nederlands Kustwachtcentrum maakt door middel van een radiobericht in het betrokken zeegebied openbaar:

- a. een aan hem gemeld incident of ongeval op zee als bedoeld in artikel 17, eerste lid, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, met een zeeschip;
- b. een aan hem bekende aanwezigheid van zeeschepen die een bedreiging vormen voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen of het mariene milieu.

#### **Artikel 5**

1. De exploitant van een zeeschip die door de kapitein van dat schip op de hoogte is gesteld van een incident of ongeval met dat schip op zee als bedoeld in artikel 17, eerste lid, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, neemt onmiddellijk contact op met het Nederlands Kustwachtcentrum en houdt zich voor zover nodig ter beschikking van dit centrum.

2. Overtreding van het eerste lid is een strafbaar feit.

#### **Artikel 6**

Dit hoofdstuk is niet van toepassing met betrekking tot gegevens verkregen van:

- a. een oorlogsschip, een ander marineschip, of een ander schip in eigendom of in dienst van de overheid, dat voor niet-commerciële doeleinden wordt gebruikt;
- b. een historisch schip of een replica daarvan, met inbegrip van een schip dat ontworpen is om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, dat als levend cultuurmonument volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek wordt bestuurd;
- c. een vissersschip;
- d. een pleziervaartuig met een lengte van minder dan 45 meter.

### **HOOFDSTUK 3. INFORMATIE- EN GEGEVENSBEHEER VOOR DE BINNENVAART**

#### *§ 1. Verplichtingen voor Onze Minister en voor de bevoegde autoriteit*

#### **Artikel 7**

Onze Minister draagt, met inachtneming van artikelen 3, onderdelen d en h, 4, tweede lid, derde lid, onderdelen a, b, c, eerste volzin, en d, vierde en vijfde lid, en de daarbij behorende bijlagen, artikel 5, eerste lid, en de daarop gebaseerde richtsnoeren en technische specificaties en artikel 9, tweede lid, van de richtlijn River Information Services, zorg voor RIS-toepassing op de in de bijlage bij dit besluit genoemde scheepvaartwegen.

#### **Artikel 8**

De bij of krachtens verdrag of bij of krachtens artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet vastgestelde algemene maatregel van bestuur gemelde

gegevens van een schip dat een grens met een naburige lidstaat zal overschrijden, worden, voordat dat schip de grens met die naburige lidstaat bereikt, door de bevoegde autoriteit van het laatste RIS-centrum in Nederland op de route van dat schip, doorgezonden aan de bevoegde autoriteit van het eerste RIS-centrum in die naburige lidstaat op de route van dat schip.

## *§ 2. Privacy-aspecten bij RIS-toepassing*

### **Artikel 9**

Onverminderd de Wet bescherming persoonsgegevens en de artikelen van deze paragraaf, draagt de bevoegde autoriteit zorg voor de bescherming van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van RIS-gebruikers.

### **Artikel 10**

1. De bevoegde autoriteit treft in het belang van de bescherming van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van RIS-gebruikers passende technische en organisatorische maatregelen ten behoeve van de veiligheid en beveiliging van de aangeboden diensten. De maatregelen garanderen, rekening houdend met de stand van de techniek en de kosten van de tenuitvoerlegging, een passend beveiligingsniveau dat in verhouding staat tot het desbetreffende risico.

2. De bevoegde autoriteit draagt er zorg voor dat RIS-gebruikers worden geïnformeerd over:

- a. de bijzondere risico's voor de doorbreking van de veiligheid of de beveiliging van RIS de daarbij aangeboden diensten;
- b. de eventuele middelen waarmee de onder a bedoelde risico's kunnen worden tegengegaan, voor zover het andere maatregelen betreft dan die welke de bevoegde autoriteit op grond van het eerste lid gehouden is te treffen, alsmede een indicatie van de te verwachten kosten.

### **Artikel 11**

1. De verwerking van locatiegegevens ten behoeve van de levering van een RIS-dienst, niet zijnde verkeersgegevens, betreffende RIS-gebruikers, is slechts geoorloofd, indien:

- a. deze gegevens zijn geanonimiseerd, of
- b. de desbetreffende RIS-gebruiker voor de verwerking van deze gegevens toestemming heeft gegeven.

2. Voorafgaand aan het verkrijgen van toestemming als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, verstrekt de bevoegde autoriteit de volgende informatie:

- a. de soort locatiegegevens die zullen worden verwerkt;
- b. de doeleinden waarvoor de locatiegegevens worden verwerkt;
- c. de duur van de verwerking, en
- d. of de gegevens aan een derde zullen worden verstrekt ten behoeve van de levering van de betreffende RIS-dienst.

3. De verwerking van de gegevens ten behoeve van de levering van een RIS-dienst als bedoeld in het eerste lid is slechts toegestaan voor zover en voor zolang dat noodzakelijk is voor de levering van de betreffende RIS-dienst.

4. Een RIS-gebruiker kan de verleende toestemming voor de verwerking van de hem betreffende gegevens, op elk moment intrekken.

5. De bevoegde autoriteit biedt de RIS-gebruiker wiens gegevens worden verwerkt, de mogelijkheid om kosteloos en op eenvoudige wijze de verwerking van diens gegevens tijdelijk te beletten.

6. De verwerking van de gegevens mag slechts plaatsvinden door personen die werkzaam zijn onder het gezag van de bevoegde autoriteit of de derde, bedoeld in het tweede lid, onder d, en is beperkt tot die gegevens die noodzakelijk zijn om de RIS-dienst te kunnen aanbieden.

## **Artikel 12**

1. De bevoegde autoriteit geeft slechts inzage in RIS-gegevens of verstrekt deze aan:

- a. ambtenaren die als toezichthouder belast zijn met het toezicht op de naleving van de Wet bescherming persoonsgegevens en de Scheepvaartverkeerswet voor zover gericht naar gegevens wordt gevraagd;
- b. ambtenaren die belast zijn met de opsporing van strafbare feiten bij of krachtens in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering;
- c. ambtenaren aangesteld voor de uitvoering van de politietaak;
- d. een verzekeraar als bedoeld in artikel 1:1 van de Wet op het financieel toezicht indien deze verzekeraar aannemelijk maakt gegevens nodig te hebben voor het behartigen van de belangen van een RIS-gebruiker die bij hem verzekerd is en nadat deze verzekerde daarvoor toestemming heeft verleend;
- e. een advocaat of procureur indien deze aannemelijk maakt de gegevens nodig te hebben voor het behartigen van de belangen van een RIS-gebruiker die zijn cliënt is, en
- f. het Centraal Bureau voor de Statistiek, voor zover hiervoor bij of krachtens een wettelijke voorschrift een verplichting bestaat.

2. Een verzoek om inzage of verstrekking van gegevens wordt schriftelijk ingediend.

3. Aan de inzage of verstrekking kan de bevoegde autoriteit voorwaarden verbinden.

4. Bij het ter inzage geven of verstrekken van persoonsgegevens worden gegevens van andere personen voor zover mogelijk anoniem gemaakt.

5. Na inzage of verstrekking van gegevens wordt schriftelijk vastgelegd:

- a. de naam van de RIS-gebruiker waarop de gegevens betrekking hebben;
- b. de wijze van inzage of verstrekking;
- c. het tijdstip;
- d. welke gegevens het betref, en
- e. naam en adres van de verzoeker.

## **HOOFDSTUK 4. SLOTBEPALINGEN**

### **Artikel 13**

Een wijziging van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart of van de richtlijn River Information Services of de daarbij behorende bijlagen onderscheidenlijk de vaststelling of wijziging van RIS-richtsnoeren of technische specificaties als bedoeld in artikel 5 van de richtlijn River Information Services, gaat voor de toepassing van dit besluit of voor de hierop berustende bepalingen gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn dan wel de gewijzigde bijlagen of vastgestelde of gewijzigde RIS-richtsnoeren of technische specificaties, uitvoering moet zijn

gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekend gemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

**Artikel 14**

Het Besluit gegevens scheepvaart wordt ingetrokken.

**Artikel 15**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

**Artikel 16**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit gegevens scheepvaart 2007.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa

Bijlage als bedoeld in artikel 7 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007:

Op de hieronder genoemde scheepvaartwegen en de aan deze vaarwegen gelegen havens, wordt RIS aangeboden:

1. de Maasmond;
2. de Nieuwe Waterweg;
3. de Nieuwe Maas;
4. de Koningshaven;
5. de Hollandsche IJssel;
6. het Zuiddiepje;
7. de Oude Maas;
8. het Hartelkanaal;
9. het Calandkanaal;
10. het Beerkanaal;
11. de Noord;
12. de Beneden-Merwede;
13. de Boven-Merwede;
14. de Nieuwe Merwede;
15. de Dordtsche Kil en daarop aansluitend de vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk;
16. het Zuid-Hollandsch Diep;
17. het Hollandsch Diep;
18. de Schelde-Rijnverbinding;
19. het Volkerak, het Zuid-Vlije en de Krammer beoosten de Krammersluizen;
20. het vaarwater van de Krammer, Zijpe, Keeten en Oosterschelde tussen de Krammersluizen en de ingang van het Kanaal door Zuid-Beveland;
21. het Kanaal door Zuid-Beveland;
22. het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaansluizen en het IJ;
23. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
24. het Afgesloten-IJ;
25. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
26. het Amsterdam-Rijnkanaal;
27. het Lekkanaal;
28. de Geldersche IJssel;
29. de Twenthekanalen;
30. het Keteldiep;
31. de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder;
32. de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, voor zover niet zijnde voorhavens van sluizen;
33. de havens van Termunten, Delfzijl, Hefshuizen (Eemshaven) en Scheveningen;
34. de Westerschelde;
35. de Maas;
36. de Bergse Maas;
37. de Gelderse IJssel;
38. de Boven-Rijn,
39. de Waal,
40. het Pannerdensch Kanaal,
41. de Neder-Rijn;
42. de Lek;
43. het Meppelerdiep;
44. het Zwarte Water;

45. het Zwolle-Ijsselkanaal;
46. het van Starckenborghkanaal; en
47. het Prinses Margrietkanaal.



## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen deel

#### **1.1 Aanleiding**

Het onderhavige besluit dient in eerste instantie ter implementatie van een deel van de richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) (hierna te noemen: de RIS-richtlijn). Een ander deel van de RIS-richtlijn is geïmplementeerd in een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet<sup>3</sup>. Door wijziging van artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet zijn de voor dit besluit (en voor een nog op te stellen ministeriële regeling) benodigde delegatiebepalingen vastgesteld. Waar de diverse onderdelen van de RIS-richtlijn precies zijn geïmplementeerd, blijkt uit de in de bijlage 1 bij deze nota van toelichting gevoegde transponeringstabel. Omdat de implementatie van de RIS-richtlijn noopte tot een behoorlijke technische aanpassing van het Besluit gegevens scheepvaart wordt dat besluit in het onderhavige besluit ingetrokken. Dit wil echter niet zeggen dat de inhoud van het Besluit gegevens scheepvaart niet langer relevant is. Het Besluit gegevens scheepvaart, dat eerst met ingang van 12 januari 2005 in werking is getreden, diende immers ter implementatie van de richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208)(hierna te noemen: de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart). Deze laatste richtlijn noopt ertoe bepalingen in het leven te roepen met betrekking tot het ontvangen, bewaren en verstrekken van gegevens door organisaties en personen die (zelf) niet aan het scheepvaartverkeer deelnemen. Het onderhavige besluit dient dan ook tevens gezien te worden als een vernieuwde implementatie van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart wat betreft de bepalingen die in het Besluit gegevens scheepvaart waren opgenomen. De artikelen 1 tot en met 6 van het Besluit gegevens scheepvaart zijn inhoudelijk identiek aan de artikelen 1, onderdeel a, en 2 tot en met 6 van dit besluit. Artikel 7 van het Besluit gegevens scheepvaart komt overeen met artikel 13 van dit besluit. Voor de volledigheid is in bijlage 2 bij deze nota van toelichting een aangepaste transponeringstabel gevoegd.

#### **1.2. RIS in de Nederlandse praktijk**

In de RIS-richtlijn wordt een kader vastgesteld voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde informatiediensten ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersmanagement voor de binnenvaart in de Europese Gemeenschap. In tegenstelling tot andere lidstaten van de Europese Unie is een dergelijke dienst

---

<sup>3</sup> Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) (Kamerstukken II, nr. 30 974, nr. 2)

voor Nederland niet nieuw. Vanuit de Nederlandse overheid wordt, ter bevordering van het snel en efficiënt functioneren van het vervoer over het water, al informatie verstrekt over bijvoorbeeld waterstanden of over de openingstijden van bruggen en sluisen. Daarnaast bestaan er voor schepen op de Nederlandse binnenwateren al verschillende meldingsverplichtingen aan de bevoegde autoriteit op de verkeerscentrales op grond van de diverse scheepvaartreglementen en bijvoorbeeld op grond van artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitie­reglement en artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitie­reglement. Op grond van deze artikelen dient de schipper bijvoorbeeld zijn vertrek uit een haven te melden of te melden als er gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Daarnaast heeft een schipper ook nog de mogelijkheid andere, niet-verplichte, gegevens door te geven die zijn reis kunnen bespoedigen. Hierbij kan door de schipper zelf worden aangegeven aan welke derden deze gegevens mogen worden verstrekt.

Al deze gegevens zijn vastgelegd in diverse verkeersregistratiesystemen en in het Informatie en Volg­stelsel voor de Scheepvaart (IVS90) en daaraan gekoppelde systemen. Deze bestaande systemen zullen, naast nieuw te ontwikkelen toepassingen, deel gaan uitmaken van RIS. In onder andere het Privacy­reglement verkeersregistratiesystemen Rijkswaterstaat (Stcrt. 2003, 129) zijn, in verband met de toepassing van de Wet bescherming persoonsgegevens beleidsregels opgesteld in verband met de op dit moment al noodzakelijke privacy­bescherming.

Wat wel nieuw is, is dat er als gevolg van de implementatie van de RIS-richtlijn, in de gehele Europese Unie een zelfde, door de overheid aangeboden, systeem van informatiediensten ontstaat, waarbij steeds gebruik wordt gemaakt van dezelfde formats. Voor Nederland betekent dit dat een aantal van deze formats zal worden aangepast. Ook nieuw is dat in de scheepvaartwetgeving expliciet wordt vastgelegd dat de bevoegde autoriteit verantwoordelijk wordt voor de bescherming van de persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

### **1.3 Wetgevingsaspecten**

#### *Nieuw Besluit gegevens scheepvaart*

Zowel bij de uitvoering van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart als bij de uitvoering van de RIS-richtlijn is aan bepaalde autoriteiten een belangrijke taak toebedeeld. In het kader van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart is een autoriteit aangewezen met betrekking tot het ontvangen, bewaren en verstrekken van gegevens met betrekking tot de *zeescheepvaart* door organisaties en personen die (zelf) niet aan het scheepvaartverkeer deelnemen. In het kader van de RIS-richtlijn moet een autoriteit worden aangewezen die verantwoordelijk is voor het oprichten en instandhouden van een informatiesysteem voor de *binnenvaart* en alles wat daar verder bij komt kijken. Omdat deze taken in elkaars verlengde liggen, is er voor gekozen degene die krachtens de Scheepvaartverkeerswet al als bevoegde autoriteit is aangewezen ook als bevoegde autoriteit voor het oprichten en instandhouden van een informatiesysteem voor de *binnenvaart* aan te wijzen. Om deze reden is het mogelijk de implementatie van beide richtlijnen (onder intrekking van het Besluit gegevens scheepvaart) in één besluit te doen laten plaatsvinden.

#### *Wijze van implementeren*

Uit het oogpunt van wetgevingsefficiëntie is ervoor gekozen om, waar mogelijk, zo dicht mogelijk bij de tekst van de richtlijnen te blijven, door middel van het maken van zogenaamde dynamische verwijzingen. Hiermee wordt bereikt dat zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan de richtlijn en wordt, uit het oogpunt van beheersing van de regeldruk, voorkomen dat richtlijn bepalingen (vrijwel) letterlijk worden overgeschreven zonder dat dit toegevoegde waarde heeft. Hiermee wordt ook uitvoering gegeven aan de kabinetsdoelstelling minder en anders regelen zoals neergelegd in de programma's Andere Overheid en Bruikbare rechtsorde en in het in 2004 bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gestarte "Programma Beter Geregeld".

Door dynamische verwijzingen worden de richtlijn bepalingen waarnaar wordt verwezen in de Nederlandse wetgeving opgenomen. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat, als gevolg van deze wijze van wetgeven, een aantal artikelen van de RIS-richtlijn, op een andere wijze is geïmplementeerd dan in de memorie van toelichting bij de eerder aangehaalde wijziging van de Scheepvaartverkeerswet was voorzien. In de in de bijlage 1 gevoegde transponeringstabel is aangegeven welke artikelen dit precies betreft.

#### *Verordeningen op grond van artikel 5, tweede lid, van de RIS-richtlijn*

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat door de Europese Commissie, op grond van artikel 5, tweede lid, van de RIS-richtlijn een drietal verordeningen zijn vastgesteld. Deze verordeningen behoeven geen implementatie in de Nederlandse wetgeving. Het betreft:

- Verordening (EG) nr. 414/2007 van de Commissie van 13 maart 2007

betreffende technische richtsnoeren voor de planning, de toepassing en het operationele gebruik van River Information Services (RIS), zoals vermeld in artikel 5 van de Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L105, 1);

- Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van de Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L105, 35); en

- Verordening (EG) nr. 416/2007 van de Commissie van 22 maart 2007 betreffende de technische specificaties voor berichten aan de scheepvaart als bedoeld in artikel 5 van de Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L105, 88).

#### **1.4 Privacy**

Doel van RIS is het stroomlijnen van de informatie-uitwisseling tussen publieke en private partijen op het gebied van transport over de binnenwateren. Hiervoor zullen standaarden komen voor de manier waarop de informatievoorziening en de communicatie plaatsvinden. Omdat het voor een deel van de aangeboden diensten onvermijdelijk is dat

positiegegevens of vaarplannen van een schip beschikbaar moeten worden gesteld en die gegevens onder omstandigheden herleidbaar zijn tot individuele personen, alvorens de betreffende dienst kan worden aangeboden, is het noodzakelijk ook aan de privacyaspecten van RIS speciale aandacht te geven.

Ook artikel 9 van de RIS-richtlijn wijst hierop door een aantal in acht te nemen richtlijnen van toepassing te verklaren.

In het algemeen gedeelte van de memorie van toelichting bij de al eerder aangehaalde wijziging van de Scheepvaartverkeerswet, is op dit punt uitgebreid ingegaan. Voor dit besluit is met name de richtlijn nr. 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie) (PbEG L 201) (hierna: richtlijn 2002/58/EG). Deze richtlijn is met name in hoofdstuk 11 van de Telecommunicatiewet geïmplementeerd. In de genoemde wijziging van de Scheepvaartverkeerswet is in verband hiermee al aangekondigd dat inhoudelijk zoveel mogelijk bij de voor de RIS-richtlijn relevante artikelen uit hoofdstuk 11 van de Telecommunicatiewet zou worden aangesloten. In paragraaf 2 van hoofdstuk 3 van dit besluit, wordt hieraan, op één uitzondering na, uitvoering aan gegeven. Deze uitzondering betreft de regeling van de verstrekking van gegevens aan derden. In de op dit moment in artikel 6 van het Privacyreglement verkeersregistratiesystemen Rijkswaterstaat opgenomen regeling is wat betreft de inzage en verstrekking van persoonsgegevens aan derden is, meer geconcretiseerd vastgelegd in welke gevallen inzage mag worden gegeven of gegevens mogen worden verstrekt. Het opnemen van een hiermee vergelijkbare regeling in dit besluit voldoet beter dan het treffen van een meer algemeen geformuleerde regeling vergelijkbaar met artikel 11.13 van de Telecommunicatiewet.

## **2. Uitvoering- en handhavingsaspecten**

### *Richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart*

Voor zover dit besluit betrekking heeft op de implementatie van de Richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart, zijn in dit besluit geen inhoudelijke wijzigingen aangebracht ten opzichte van het Besluit gegevens scheepvaart. Dit besluit leidt derhalve niet tot wijziging in de bestaande uitvoerings- en handhavingspraktijk.

### *RIS-richtlijn*

Voor zover dit besluit betrekking heeft op de implementatie van de RIS-richtlijn wordt wat betreft de uitvoerings- en handhavingsaspecten verwezen naar het algemeen gedeelte van de nota van toelichting bij de eerder aangehaalde wet tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet.

## **3. Administratieve lasten voor burger en bedrijfsleven**

Er worden als gevolg van dit besluit geen nieuwe administratieve lasten of uitvoeringskosten voorzien voor burger en bedrijfsleven. De RIS-richtlijn bevat louter verplichtingen voor de overheid om al het nodige te doen om de toepassing van RIS op de binnenwateren mogelijk te maken. Een voorontwerp van dit besluit is daarom niet aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten voorgelegd.

## **5. Advies en consultatie**

Ter voorbereiding van dit besluit is het Overlegorgaan goederenvervoer (Ogv) behorend tot de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat om advies gevraagd. Het Ogv heeft aangegeven PM.

Daarnaast is, op grond van artikel 51, tweede lid, van de Wbp, het College bescherming persoonsgegevens (Cbp) om advies gevraagd. Het advies van het Cbp heeft aanleiding gegeven tot PM

## **Artikelsgewijs deel**

### **Artikel 1**

Dit artikel geeft een aantal voor dit besluit noodzakelijke definities.

De onderdelen a en b geven definities van de richtlijnen waarop dit besluit betrekking heeft.

Onderdeel c geeft een definitie van bevoegde autoriteit. De bevoegde autoriteit is een in de Scheepvaartverkeerswet veelvuldig voorkomende figuur. Doorgaans wordt de ambtenaar die op de desbetreffende scheepvaartweg het nautisch beheer uitoefent aangewezen als bevoegde autoriteit. In verband met de privaatrechtelijke rechtsvorm het Havenbedrijf Rotterdam N.V., kan voor die waterwegen niet gesproken worden van ambtenaren, maar van door de havenmeester aangewezen personen.

Onderdeel d definieert de afkorting van River Information services (RIS). Wat daaronder inhoudelijk moet worden verstaan is gedefinieerd in artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet.

De definities in de onderdelen e, f en g, zijn afkomstig uit de RIS-richtlijn. Op een aantal punten is niet de exacte tekst van de richtlijn overgenomen, maar is aansluiting gezocht bij in de Scheepvaartverkeerswet meer gebruikelijke termen. De definities in de onderdelen h, i en j, zijn afgeleid van vergelijkbare definities in artikel 11.1 van de Telecommunicatiewet. Deze definities zijn noodzakelijk in verband met hoofdstuk 3, paragraaf 2. De definitie in onderdeel h, van verkeersgegevens is afgeleid van de definitie van verkeersgegevens in artikel 11.1, onderdeel b, van de Telecommunicatiewet. De definitie van locatiegegevens in onderdeel i, is afgeleid van de definitie van locatiegegevens en communicatie in de onderdelen d en e van artikel 11.1 van de Telecommunicatiewet. De definitie van toestemming van een RIS-gebruiker in onderdeel j, tenslotte, is afgeleid van de definitie van toestemming van een gebruiker of abonnee in onderdeel g, van artikel 11.1 van de Telecommunicatiewet.

### **Artikel 2**

In artikel 2 van het dit besluit (dat inhoudelijk overeenkomst met artikel 2 van het Besluit gegevens scheepvaart) wordt geregeld dat een havenautoriteit (dit is de plaatselijk bevoegde autoriteit, ook wel PBA genoemd) naar wiens haven een zeeschip op weg is, of daaruit vertrekt, de aan die autoriteit gemelde gegevens met betrekking tot het zeeschip, de daarmee vervoerde lading of de uit te voeren reis, onverwijld meldt op een bij ministeriële regeling aangegeven wijze en met een in die regeling aangegeven inhoud. Dit houdt in dat wanneer er een melding omtrent een zeeschip binnenkomt, de vorengenoemde gegevens, 24 uur per dag, onmiddellijk elektronisch worden doorgegeven aan de zich bij de European Maritime Safety Agency (EMSA) bevindende indexserver, door middel waarvan tevens kan worden vernomen bij welke havenautoriteit deze gegevens zich in detail bevinden. De daartoe benodigde infrastructuur is door de Europese Commissie beschikbaar gesteld (SafeSeaNet).

De PBA dient tevens zonder onderbreking in staat te zijn om de vorengenoemde gegevens met betrekking tot zeeschepen te ontvangen en door te geven aan de bevoegde instantie van een andere lidstaat van de Europese Unie, die daarom

verzoekt. De gegevens dienen, omdat het meestal om zeer grote hoeveelheden gaat, en vanwege de tijdwinst die daarmee wordt bereikt, elektronisch te worden doorgegeven.

De gegevens die door de PBA van een zeeschip zijn ontvangen dienen minstens 30 dagen te worden bewaard. Dit is voldoende. Het schip zal in deze periode zeker alweer een andere Europese haven hebben aangedaan, of uit de Europese wateren zijn verdwenen.

#### **Artikel 3 en 4**

Deze artikelen komen overeen met artikel 3 en 4 van het Besluit gegevens scheepvaart en hebben betrekking op de taak van het Nederlands Kustwachtcentrum.

#### **Artikel 5**

Op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen dient de kapitein van een schip dat betrokken is bij een incident of ongeval van dat schip, waardoor een dreiging ontstaat voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen of voor het mariene milieu, de exploitant van dat schip daarvan op de hoogte te stellen. Deze dient, na op de hoogte te zijn gesteld, op grond van artikel 5 van dit besluit, onmiddellijk contact op te nemen met het Nederlands Kustwachtcentrum te Den Helder en zich zover nodig ter beschikking van het centrum te houden. Zo kunnen door het Kustwachtcentrum snel beslissingen worden genomen over noodzakelijke maatregelen. Dit artikel komt overeen met artikel 5 van het Besluit gegevens scheepvaart.

#### **Artikel 6**

In artikel 6 wordt (in navolging van artikel 2, tweede lid, van de Richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart) vastgelegd dat de artikelen 2 tot en met 5 niet van toepassing zijn op een aantal met name genoemde categorieën van schepen. Dit artikel komt overeen met artikel 6 van het Besluit gegevens scheepvaart.

#### **Artikel 7**

Artikel 7 van dit besluit beoogt door middel van een zogenaamde dynamische verwijzing de artikelen 4, 5, eerste lid, en 9, tweede lid, van de RIS-richtlijn (met uitzondering van artikel 4, derde lid, onderdeel c, tweede volzin) te implementeren. Deze artikelen bevatten de opdracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat om RIS, met inachtneming van in die artikelen genoemde specificaties, op te zetten. Door de wijze waarop dit in artikel 7, eerste lid, is geformuleerd wordt beoogd dat de Minister van Verkeer en Waterstaat niet alleen de verplichtingen die zijn opgenomen in de artikelen 4, 5, eerste lid, en 9, tweede lid, van de RIS-richtlijn naleeft, maar tevens de bijlagen I en II en de wijzigingen daarvan. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de richtsnoeren en technische specificaties bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de RIS-richtlijn, die op grond van artikel 5, tweede lid, van die richtlijn, met inachtneming van de uitgangspunten genoemd in bijlage II van de richtlijn, door de Europese Commissie zijn vastgesteld en de eventuele wijzigingen daarvan. Door de Europese Commissie zijn inmiddels in een drietal verordeningen deze richtsnoeren en technische specificaties vastgelegd (Zie hiervoor punt 1.3 algemeen deel van deze toelichting).

Artikel 13 van dit besluit regelt dat zowel wijziging van de RIS-richtlijn, als wijziging van de bijlagen en van de RIS-richtsnoeren en technische specificaties

direct van toepassing worden op het moment dat daaraan uitvoering moet worden gegeven.

Door de directe toepassing van de artikelen 4 en 5, eerste lid, van de richtlijn bleek, anders dan in de implementatietabel bij de eerder aangehaalde wijziging van de Scheepvaartverkeerswet is aangegeven, het ook niet meer noodzakelijk, om in dit besluit definities op te nemen van de termen strategische verkeersinformatie en interoperabiliteit (respectievelijk artikel 3, onderdeel d en h, van de RIS-richtlijn). Deze termen komen dan ook niet als afzonderlijke definities in dit besluit voor. Omdat deze definities wel van belang zijn in relatie met artikel 4 van de richtlijn, wordt er ook naar die definities verwezen in artikel 7 van dit besluit. Hiermee zijn deze definities direct van toepassing in de Nederlandse wetgeving.

In de bijlage bij dit besluit is geregeld op welke binnenwateren RIS aangeboden zal worden. Hierbij is aansluiting gezocht bij de waterwegen genoemd in bijlage 9 van het Binnenvaartpolitiereglement. Het betreft hier binnenwateren van klasse IV en hoger, waartoe artikel 2 van de RIS-richtlijn verplicht, en een enkele waterweg van klasse III.

### **Artikel 8**

Artikel 4, derde lid, onderdeel c, tweede volzin, van de RIS-richtlijn is niet door middel van een dynamische verwijzing in artikel 7 van dit besluit geïmplementeerd. Dit onderdeel van de richtlijn betreft het doorgeven van RIS-gegevens in het geval een schip voornemens de Nederlandse grens te passeren. In dat geval zullen gegevens door het laatste RIS-centrum in Nederland moeten worden doorgezonden naar het dichtstbijzijnde buitenlandse RIS-centrum op de vaarroute van het schip. Omdat het niet in alle gevallen de minister is, die de betreffende gegevens onder zich heeft, wordt dit onderdeel apart geïmplementeerd. Hiermee wordt degene die de gegevens onder zich heeft verplicht deze door te zenden.

Gedacht moet hier worden aan meldingen krachtens artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitiereglement of artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement.

### **Artikel 9**

In artikel 9 wordt, in navolging van artikel 11.2 van de Telecommunicatiewet, een algemene zorgplichtbepaling met betrekking tot privacybescherming in het leven geroepen ten behoeve van RIS-gebruikers. Hiermee wordt verzekerd dat RIS-gebruikers over ten minste een algemene waarborg beschikken met behulp waarvan de rechten op bescherming van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer die uit de nationale en de internationale privacyregelgeving voortvloeien, kunnen worden gegarandeerd. Artikel 9 van de RIS-richtlijn verplicht de lidstaten hierop toe te zien. Deze zorgplicht werkt uiteraard subsidiair ten opzichte van de andere bepalingen van paragraaf 2, van hoofdstuk 3, van dit besluit en de Wet bescherming persoonsgegevens.

De zorgplicht is alleen opgelegd aan de bevoegde autoriteiten. Omdat RIS-gebruikers niet alleen natuurlijke personen kunnen zijn, ziet de bescherming (als gevolg van de definitie van toestemming van een RIS-gebruiker in artikel 1, onderdeel j, van dit besluit) ook op niet-natuurlijke personen.

### **Artikel 10**

In navolging van artikel 11.3 van de Telecommunicatiewet is er in artikel 10 van dit besluit voor gekozen, de zorg voor de veiligheid en de beveiliging van RIS op de bevoegde autoriteit te leggen. Deze dient passende en organisatorische maatregelen te nemen ter bescherming van persoonsgegevens en de

bescherming van de persoonlijke levenssfeer van RIS-gebruikers. Dit neemt niet weg dat RIS-gebruikers ook door deze bevoegde autoriteit geïnformeerde dienen te worden over de bijzondere risico's die het gebruik van RIS met zich meebrengt, indien de aangebrachte beveiligingen worden doorbroken. Van de gebruiker wordt verwacht dat hij ook zelf middelen treft waarmee dergelijke risico's kunnen worden uitgesloten of verkleind. Het kan daarbij gaan om middelen om de inhoud van berichten te versleutelen of om bijvoorbeeld middelen om aanvallen van derden op de eigen computer tijdens het afnemen van de RIS-dienst af te slaan. De bevoegde autoriteit kan volstaan met het aangeven van enkele van die middelen en een indicatie van de verwachte kosten daarvan.

### **Artikel 11**

Artikel 11 geeft, in navolging van artikel 11.5a van de Telecommunicatiewet een regeling voor een specifieke categorie gegevens, te weten locatiegegevens, niet zijnde verkeersgegevens. Voor de verwerking van dergelijke gegevens zullen specifieke technische voorzieningen getroffen moeten worden, waarmee het mogelijk is om nauwkeurige locatiegegevens te genereren. De verwerking van dergelijke gegevens zal (veelal) uitsluitend plaatsvinden met het oog op de levering van specifieke RIS-diensten. Hoe nauwkeuriger de locatiegegevens zijn, hoe specifiek en hoe meer op de situatie van de desbetreffende RIS-gebruiker toegesneden de desbetreffende dienst zal kunnen zijn. Het is evident dat locatiegegevens als hier bedoeld, wanneer deze zijn gerelateerd aan een persoon, een bijzondere bescherming verdienen. Aangezien de binnenvaartsector in belangrijke mate uit eenmansbedrijven bestaat, verdient de bescherming van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer bijzondere aandacht. De gegevens kunnen immers inzicht geven in de (nauwkeurige) locatie waar iemand zich bevindt en waardoor het mogelijk zal zijn om iemand in «real time» te volgen. Om deze reden is het noodzakelijk aan de verwerking van deze gegevens eisen te stellen, die erop gericht zijn de persoonlijke levenssfeer van de desbetreffende RIS-gebruiker zo goed mogelijk te beschermen.

De verwerking van deze gegevens mag slechts plaatsvinden indien de gegevens zijn geanonimiseerd of indien de RIS-gebruiker voor de verwerking van deze gegevens toestemming heeft.

Voorafgaand aan het verkrijgen van de toestemming van de RIS-gebruiker, dient de bevoegde autoriteit de aan de betreffende RIS-gebruiker, de in het tweede lid van artikel 11 genoemde informatie te hebben verstrekt.

Heeft de RIS-gebruiker toestemming gegeven voor de verwerking van gegevens, dan is deze verwerking slechts toegestaan voor zover en voor zolang dat voor de levering van de desbetreffende dienst noodzakelijk is. Na de levering van de dienst dient de verwerking te worden gestaakt. Aan de RIS-gebruiker die toestemming heeft gegeven voor de verwerking van hem betreffende locatiegegevens, komt ingevolge het vierde lid het recht toe om de verleende toestemming elk moment in te trekken. Het vijfde lid voegt daaraan toe dat de gebruiker wiens gegevens worden verwerkt, de mogelijkheid wordt geboden om kosteloos en op eenvoudige wijze de verwerking van diens gegevens tijdelijk te beletten. In beide gevallen mogen de gegevens dan niet meer worden verwerkt.

Het zesde lid tenslotte bepaalt dat de verwerking van locatiegegevens als bedoeld in dit artikel slechts mag plaatsvinden door personen die werkzaam zijn onder het gezag van de bevoegde autoriteit of de derde, bedoeld in het tweede



lid, onder d, en beperkt is tot die gegevens die noodzakelijk zijn om de betreffende RIS-dienst te kunnen verlenen.

#### **Artikel 12**

Uitgangspunt in artikel 12 van dit besluit is dat er aan derden in beginsel geen inzage in of verstrekking plaatsvindt van persoonsgegevens die zich in RIS bevinden. Deze gegevens kunnen zich op allerlei gegevensdragers bevinden. Niet alleen in computerbestanden maar ook op bijvoorbeeld op videobeelden, radarbeelden of geluidsbanden.

Dit uitgangspunt komt overeen met het tot op heden gevoerde beleid op grond van artikel 6 van het Privacyreglement verkeersregistratiesystemen Rijkswaterstaat.

Slechts in een limitatief aantal gevallen zal wel aan een verzoek om inzage of verstrekking van persoonsgegevens van RIS-gebruikers kunnen worden voldaan. Deze gevallen zijn limitatief opgesomd in het eerste lid.

De bevoegde autoriteit kan voorwaarden stellen aan de inzage in of het verstrekken van de gevraagde gegevens. Gedacht moet worden aan de voorwaarde dat de gegevens slechts gebruikt mogen worden voor het doel waarvoor ze worden verstrekt.

#### **Artikel 13**

Zie toelichting bij artikel 7, eerste lid, van dit besluit.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa

Bijlage 1  
Transponeringstabel

Richtlijn nr. 2005/44/EG <sup>4</sup>	Implementatie in <sup>5</sup>
Artikel 1 (Onderwerp)	
eerste lid en tweede lid	Behoeven voor implementatie geen wetgeving.
Artikel 2 (Toepassingsgebied)	
eerste lid	In de bijlage bij artikel 7 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007 is een opsomming opgenomen van de scheepvaartwegen waar RIS wordt aangeboden.
tweede lid	In de bijlage bij artikel 7 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007 zijn ook scheepvaartwegen opgenomen die niet in artikel 2, eerste lid, van de richtlijn worden genoemd.
Artikel 3 (Definities)	
onderdeel a: definitie River Information Services (RIS)	Artikel 1, onderdeel p, Scheepvaartverkeerswet.
onderdeel b: definitie vaarweginformatie	Artikel 1, onderdeel q, Scheepvaartverkeerswet.
onderdeel c: definitie tactische verkeersinformatie	Artikel 1, onderdeel r, Scheepvaartverkeerswet.
onderdeel d: definitie strategische verkeersinformatie	Artikel 7, eerste lid Besluit gegevens scheepvaart 2007. <sup>6</sup> (*)
onderdeel e: definitie RIS-toepassing	Artikel 1, onderdeel e, Besluit gegevens scheepvaart 2007.
onderdeel f: definitie RIS-centrum	Artikel 1, onderdeel f, Besluit gegevens scheepvaart 2007.
onderdeel g: definitie RIS-gebruikers	Artikel 1, onderdeel g, Besluit gegevens scheepvaart 2007.
onderdeel h: definitie interoperabiliteit	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007.(*)
Artikel 4 (Toepassing van RIS)	
eerste lid	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007.(*)
tweede lid	Artikel 7, eerste lid Besluit gegevens scheepvaart 2007. (*).
derde lid	
onderdeel a	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007. (*)

<sup>4</sup> Richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255).

<sup>5</sup> In de gevallen dat in deze tabel wordt verwezen naar de Scheepvaartverkeerswet wordt bedoeld te verwijzen naar de Scheepvaartverkeerswet zoals deze komt te luiden na Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) (Kamerstukken II, nr. 30 974, nr. 2)

<sup>6</sup> In de met (\*) aangegeven gevallen is in dit besluit (anders dan is aangegeven in de memorie van toelichting bij het in voetnoot 2 genoemde wetsvoorstel) gebruik gemaakt van dynamische verwijzingen. Hierdoor zijn de bedoelde richtlijnbevestigingen direct van toepassing in de Nederlandse wetgeving, waardoor met minder (delegatie)bepalingen dan oorspronkelijk was voorzien, kan worden volstaan. Zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 1.2 van het algemeen deel van de toelichting.

onderdeel b	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007.(*)
onderdeel c	Eerste volzin: Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007(*). Tweede volzin: Het ontvangen van elektronische scheepsrapporten is reeds geregeld door middel van artikel 9.07 van het Binnenvaartpolitiereglement en de Regeling communicatie rijksbinnenwateren en artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement. De doorzendplicht wordt opgenomen in artikel 8 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007.
onderdeel d	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007.(*)
vierde lid	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007. (*)
vijfde lid	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007.(*)
zesde lid	Behoeft voor implementatie geen wetgeving.
zevende lid	Behoeft voor implementatie geen wetgeving.
Artikel 5 (Technische richtsnoeren en specificaties)	
eerste lid	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007. (*)
tweede en derde lid	Behoeven voor implementatie geen wetgeving.
Artikel 6 (Plaatsbepaling per satelliet)	Behoeft voor implementatie geen wetgeving.
Artikel 7 (Type goedkeuring van RIS-apparatuur)	
eerste lid	-Indien nodig wordt in een regeling voorzien op basis van artikel 3.1.2 van de ontwerp-Binnenvaartwet. Artikel 4.06 van het Binnenvaartpolitiereglement bevat reeds een basis voor typegoedkeuring voor radarapparatuur aan boord van schepen op de binnenwateren. -In artikel 4, achtste lid, van de Scheepvaartverkeerswet wordt een grondslag opgenomen voor het zo nodig kunnen stellen van regels met betrekking tot apparatuur en softwaretoepassingen die in het kader van RIS worden gebruikt door personen die niet deelnemen aan het scheepvaartverkeer.

tweede lid	Behoeft voor implementatie geen wetgeving.
derde lid	In een op grond van artikel 3.1.2 van de Binnenvaartwet vast te stellen regeling wordt een wederzijdse erkenningsbepaling opgenomen voor typegoedkeuringen uit andere lidstaten. Hetzelfde zal geschieden in een op grond van artikel 4, achtste lid, van de Scheepvaartverkeerswet vast te stellen regeling.
Artikel 8 (Bevoegde instanties)	In artikel 1, onderdeel c, Besluit gegevens scheepvaart 2007 (*) is een wettelijke basis gemaakt om bij ministeriële regeling bevoegde autoriteiten aan te wijzen.
Artikel 9 (Regels inzake privacy, veiligheid en het hergebruik van informatie)	
eerste lid	In artikel 4, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet is de doelbinding voor het verwerken van persoonsgegevens opgenomen. Dit is nader uitgewerkt in de artikelen 9 tot en met 12 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007 opgenomen.
tweede lid	Artikel 7, eerste lid, van het Besluit gegevens scheepvaart 2007. (*)
derde lid	Regels terzake zijn opgenomen in Hoofdstuk V-A van de Wet openbaarheid van bestuur.
Artikel 10 (Wijzigingsprocedure)	Behoeft voor implementatie geen wetgeving.
Artikel 11 (Comitéprocedure)	Behoeft voor implementatie geen wetgeving.
Artikel 12 (Omzetting)	
eerste, tweede, vierde, vijfde en zesde lid	Behoeft voor implementatie geen wetgeving.
derde lid	Er zal geen gebruik worden gemaakt van deze mogelijkheid
Artikel 13 (Inwerkingtreding)	Behoeft voor implementatie geen wetgeving.
Artikel 14 (Adressaten)	Behoeft voor implementatie geen wetgeving.
Bijlage I (Minimumvereisten voor de gegevens)	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007. (*)
Bijlage II (Beginselen voor de RIS-richtsnoeren en technische specificaties)	Artikel 7, eerste lid, Besluit gegevens scheepvaart 2007. (*)

## Bijlage 2

Aangepaste transponeringstabel:

<b>richtlijn nr. 2002/59/EG<sup>7</sup></b>	<b>Implementatie in</b>
Artikel 1	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling
Artikelen 2, 4, 13	het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Binnenvaartpolitiereglement, de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart en het Besluit gegevens scheepvaart.
Artikel 3, onderdelen b, c, d, e, f, i, j, m, en r	deze definities zijn niet nodig in de Nederlandse regelgeving die strekt tot implementatie van deze richtlijn
Artikel 3, onderdelen a, g, h en q	het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Binnenvaartpolitie-reglement, en het Besluit gegevens scheepvaart.
Artikel 3, onderdeel o	artikel 1 Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer
Artikelen 5 en 7, eerste lid	het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Besluit routerings- en meldingssystemen en de Regeling routeringssysteem Noord Hinder-Duitse Bocht
Artikel 6, eerste lid	uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 en de Wet buitenlandse schepen
Artikel 6, tweede lid	het operationeel houden van het AIS maakt onderdeel uit van de voorgeschreven meldingen
Artikel 7	behoeft geen implementatie aangezien Nederland een dergelijk systeem niet heeft vastgesteld
Artikel 8	behoeft geen implementatie aangezien Nederland dergelijke systemen niet heeft vastgesteld
Artikel 9	behoeft geen implementatie (betreft zorgplicht van Nederland als lidstaat); de infrastructuur voor de walkant wordt momenteel gebouwd
Artikel 10, eerste lid	uitvoeringsregelgeving onder het Schepenbesluit 2004 en de Wet buitenlandse schepen
Artikelen 10, tweede lid, en 11	artikelen 27 t/m 33 Schepenwet, Hoofdstuk 5, § 1, van de Rijkswet Onderzoeksraad

<sup>7</sup> Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208).

	voor veiligheid, en artikel 10 van het Besluit onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 12	artikel 13a Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Artikel 13, eerste en tweede lid	het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Binnenvaartpolitiereglement en de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart; het Besluit tot wijziging van uitvoeringsbesluiten Scheldereglement i.v.m. implementatie richtlijn nr. 2002/59/EG (Stcrt 2004, nr. 61)
Artikel 13, derde lid, 1 <sup>e</sup> alinea en vierde lid, 1 <sup>e</sup> alinea	de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart
Artikel 13, derde lid, 2 <sup>e</sup> alinea en vierde lid, 2 <sup>e</sup> alinea	artikel 2 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007, en de daarop gebaseerde ministeriële regeling
Artikel 14	artikel 3, eerste lid, onderdeel e, en 4, eerste lid, onderdeel e, van de Scheepvaartverkeerwet en artikel 2 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007 en de daarop gebaseerde ministeriële regeling
Artikel 15, eerste, tweede en derde lid	het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, en het Binnenvaartpolitiereglement
Artikel 15, vierde lid	Behoeft geen implementatie i.v.m. aard van de bepaling
Artikel 16, eerste, tweede lid en derde lid, 1 <sup>e</sup> volzin	artikel 4, eerste lid, onderdeel e, Scheepvaartverkeerwet en artikel 3 van het Besluit gegevens scheepvaart 2007, en de daarop gebaseerde ministeriële regeling
Artikel 16, derde lid, 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> volzin	inspecties zullen door de IVW in het kader van havenstaatcontrole worden gedaan
Artikel 17	artikel 12 Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee, en de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart
Artikel 18, eerste lid, onder a	de Beschikking wind- en stormwaarschuwingsdienst
Artikel 18, eerste lid, onder b, en tweede lid	het niet uitvaren in dergelijke situaties wordt gereguleerd door het goed zeemanschap; de mogelijkheid om een schip te beletten een haven in te varen kan reeds op grond van artikel 4, eerste lid, Scheepvaartverkeerwet
Artikel 18, eerste lid, onder c	artikel 13 Scheepvaartreglement territoriale zee

Artikel 18, derde lid	de Beschikking wind- en stormwaarschuwingdienst (KNMI)
Artikel 19, eerste lid, en bijlage IV, artikel 20	artikelen 5 en 6 Wet bestrijding ongevallen Noordzee en het Besluit organisatie en coördinatie bestrijding schadelijke gevolgen ongevallen
Artikel 19, tweede lid	artikel 12, vierde lid, Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Artikel 19, derde lid, 1 <sup>e</sup> volzin	het Schepenbesluit 2004
Artikelen 19, derde lid, 2 <sup>e</sup> volzin, 21, eerste en tweede lid	Respectievelijk artikel 5, eerste lid, artikel 4, en artikel 3, tweede lid, van het Besluit gegevens scheepvaart 2007
Artikel 21, derde lid	Voorzover het om incidentschepen als bedoeld in artikel 16 richtlijn gaat: in artikel 3 van het Besluit gegevens scheepvaart; betreft tevens de zorgplicht van Nederland als lidstaat
Artikel 22, eerste lid	De desbetreffende ministeriële regelingen tot aanwijzing van bevoegde autoriteiten.
Artikel 22, tweede lid	dit gebeurt d.m.v publicatie in de Staatscourant
Artikel 22, derde lid	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling
Artikel 23	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling
Artikel 24	met betrekking tot gegevens die tot een persoon te herleiden zijn, zijn door de havenautoriteiten reeds privacyreglementen opgesteld; de Wet openbaarheid van bestuur voorzover het gaat om het (niet) verstrekken van 'bedrijfsvertrouwelijke' informatie
Artikel 25, eerste lid	Het betreft hier de zorgplicht van de Nederlandse staat.
Artikel 25, tweede lid	artikel 31 Scheepvaartverkeerswet, artikel 5, tweede lid, van het Besluit gegevens scheepvaart 2007, en de eerdergenoemde scheepvaartreglementen krachtens de Scheepvaartverkeerswet.
Artikel 25, derde lid	behoeft geen implementatie i.v.m. aard bepaling
Artikel 25, vierde lid, 1 <sup>e</sup> alinea	het Schepenbesluit 2004
Artikel 25, vierde lid, 2 <sup>e</sup> alinea	artikel 7 Schepenwet en het Schepenbesluit 2004
Artikelen 26 t/m 32	behoeven geen implementatie i.v.m. aard bepalingen