

Vergaderjaar 2024–2025

36 647 (R2204)

Wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels, het opleggen van verplichtingen aan de scheepseigenaar en het invoegen van een mogelijkheid tot ongevalonderzoek

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Dit voorstel van rijkswet voorziet in de wijziging van de Schepenwet.¹ De Schepenwet en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelgeving vormen het kader ten aanzien van de veiligheid van schepen, en dragen daarmee in belangrijke mate bij aan de veiligheid van de ongeveer 1.300 onder de vlag van het Koninkrijk varende zeeschepen. Binnen de Schepenwet en uitvoeringsregelgeving hebben diverse verdragen en EU recht nationaal hun uitwerking gevonden.

De Schepenwet is sinds zijn totstandkoming in 1909 meerdere keren gewijzigd, onder meer om uitvoering te geven aan het toenemende aantal internationale en Europese verplichtingen. Ook in de afgelopen decennia is de Schepenwet een aantal keer gewijzigd, maar voornamelijk in het kader van de totstandkoming van andere wet- en regelgeving binnen (landen van) het Koninkrijk (hierna vaak «landen» genoemd).² De laatste grote inhoudelijke wijziging dateert uit 1998.³ Inmiddels is gebleken dat een aantal voorschriften in de Schepenwet niet (meer) aansluiten op de bestaande praktijk, onder andere vanwege de enorme ontwikkelingen op het gebied van digitalisering en communicatietechniek sinds 1998. Daarnaast is de staatkundige structuur van het Koninkrijk gewijzigd door de opheffing van de Nederlandse Antillen, en zijn onder meer het

¹ Wet van 1 juli 1909, houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen, tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van kapiteins, stuurlieden of machinisten. Stb. 1909, 219, laatstelijk gewijzigd bij Stb. 2010, 339.

² Onder meer in het kader van de inwerkingtreding van het wetsvoorstel houdende wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (Stb. 2005, 51) en de Rijkswet aanpassing rijkswetten aan de oprichting van de nieuwe landen (Stb. 2010, 339). In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de artikelen die niet (langer) op alle delen van het Koninkrijk van toepassing zijn.

³ Stb. 1995, 301.

Schepenbesluit 2004 en de onderliggende ministeriële regelingen⁴ tot stand gekomen. Dit alles brengt met zich mee dat het wenselijk is de Schepenwet te vereenvoudigen en wordt waar nodig aangesloten bij de terminologie in andere scheepvaartregelgeving en bij de praktijk. Waar het artikel, – lid of – onderdeel opnieuw wordt vastgesteld wordt tevens het taalgebruik gemoderniseerd. Waar slechts een beperkte toevoeging of wijziging wordt gedaan, is dat doorgaans niet het geval. Met deze wijziging wordt voorzien in grondslagen om verplichtingen die voortvloeien uit internationale en (voor Europees Nederland) Europese regelgeving volledig en tijdig om te zetten.

In deze memorie van toelichting wordt met Scheepvaartinspectie steeds de inspecties binnen de landen van het Koninkrijk bedoeld. In de praktijk zijn dit de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT), die in Nederland toezichthouder is en certificerende taken verricht, en de Maritieme Autoriteit Curaçao (hierna: MAC), die deze taken in Curaçao uitvoert. Voor een nadere toelichting op de verhoudingen en de relatie tussen de Inspecties van de landen van het Koninkrijk en het Hoofd van de Scheepvaartinspectie (hierna: HSI) wordt verwezen naar paragraaf 6.

2. Hoofdpijnen van het voorstel

Ter voorbereiding van de wijziging van dit voorstel hebben alle delen van het Koninkrijk gezamenlijk geïnventariseerd welke onderwerpen voor wijziging in aanmerking komen. De belangrijkste onderwerpen worden hieronder toegelicht.

2.1. Toepassingsbereik moderniseren (artikel 2)

Het huidige artikel 2, eerste lid, van de Schepenwet beperkt het toepassingsbereik van de Schepenwet voor het land Nederland tot «in Nederland thuis behorende» schepen. In het huidige derde lid wordt nader uitgewerkt wanneer een schip wordt geacht in Nederland thuis te behoren. In de praktijk wordt de Schepenwet echter toegepast op schepen waarvoor op basis van de Zeebrievenwet⁵ of het Zeebrievenbesluit van Curaçao en Sint Maarten⁶ een zeebrief is afgegeven, en die daardoor gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren, ongeacht of het schip ingevolge het derde lid in Nederland «thuis behoort». Naast het feit dat de formulering gemoderniseerd kan worden, komt de tekst voor Nederland niet meer overeen met de praktijk. In andere scheepvaartregelgeving wordt reeds aangesloten bij de vlag van het schip, aangezien op grond van artikel 94 van het VN-Zeerechtverdrag⁷ de vlaggenstaat eisen stelt ten aanzien van de veiligheid op zee. Voorgesteld wordt om ook in de Schepenwet aan te sluiten bij de vlag van het schip. Uitzonderingen op het toepassingsbereik worden nader toegelicht in het artikelsgewijze deel van deze toelichting (onderdeel B).

Mede gelet op het gegeven dat ook in de Rijkswet nationaliteit zeeschepen (Rnz) wordt uitgegaan van een «schip dat op grond van voor Nederland, Aruba, Curaçao onderscheidenlijk Sint Maarten geldende rechtsregels gerechtigd is om de vlag van het Koninkrijk te voeren», worden de schepen onder vlag samengevoegd in 1 lid waardoor het toepassings-

⁴ Schepenbesluit 2004, Stb. 2004, 284, Regeling veiligheid zeeschepen, Stcrt. 2004, 248 en Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaoose en Sint Maartense zeeschepen, Stcrt. 2004, 246.

⁵ Stb. 1926, 178.

⁶ Stb. 1993, 302.

⁷ Het in 1982 te Montego-Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee (Trb. 1983, 83).

bereik van de Schepenwet voor de vier landen binnen het Koninkrijk gelijkluidend zal zijn.

Op de eilanden van Caribisch Nederland kunnen lokaal varende schepen worden ingeschreven op grond van de Vaartuigenwet 1930 BES. Hoewel deze schepen niet onder vlag van het Koninkrijk varen, is het desalniettemin wenselijk om eisen te kunnen blijven stellen om een bepaald veiligheidsniveau te borgen. Sinds 1 juli 2014 worden aan dergelijke schepen op basis van de Regeling veiligheid zeeschepen veiligheidseisen gesteld. Doordat in het toepassingsbereik nu wordt aangesloten bij de vlag van het schip in plaats van het «in Nederland thuisbehoren», is het voor Caribisch-Nederlandse schepen nodig om expliciet aan te sluiten bij het toepassingsbereik van de Vaartuigenwet 1930 BES.

2.2. Artikel 2bis-verklaring (artikel 2bis)

De HSI kan op basis van artikel 2bis een tijdelijke vergunning verlenen (de zogenoemde «2bis-verklaring») aan bepaalde Nederlandse zeeschepen die ingevolge de Schepenwet niet verplicht zijn om één of meerdere certificaten te hebben. Deze vergunning kan als vervanger van de normale veiligheidscertificaten alleen voor in de Schepenwet bepaalde gevallen worden afgegeven en geldt slechts voor een daarvoor bepaalde periode. Het afgeven van de 2bis-verklaring is momenteel abusievelijk niet mogelijk voor Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen of voor Caribisch-Nederlandse schepen die op basis van de Vaartuigenwet 1930 BES in de lokale registers op één van de eilanden van Caribisch Nederland ingeschreven staan. Met dit voorstel wordt dit gecorrigeerd.

Door de voorgestelde aanpassing van artikel 2bis wordt het ook mogelijk is om 2bis-verklaringen af te geven in het geval een schip vertrekt uit een haven van één van de Caribische delen van het Koninkrijk. Op grond van het huidige artikel 2bis kan een artikel 2bis-verklaring abusievelijk slechts worden afgegeven, indien een schip in Europees Nederland buitengaats gebracht wordt, oftewel vertrekt uit een Europees Nederlandse haven.

2.3. Aanwijzing van erkende organisaties (artikel 6)

Het uitgangspunt van de Schepenwet is dat ambtenaren van de Scheepvaartinspectie de onderzoeken aan de schepen verrichten. Deze taak kan door de Minister van IenW worden geattribueerd (overgedragen) aan daartoe aangewezen organisaties. Dit kunnen klassenbureaus zijn of in bepaalde onderzoeken gespecialiseerde organisaties. Voordat deze organisaties worden aangewezen, moet worden beoordeeld of aan bepaalde eisen en kwaliteitsstandaarden wordt voldaan. De Schepenwet kent in het huidige artikel 6, tweede tot en met vijfde lid, een ingewikkeld systeem voor de aanwijzing van erkende organisaties. Zo is steeds een wijziging van de Regeling erkende organisaties Schepenwet en het Besluit erkende organisaties Schepenwet nodig, indien er nieuwe eisen komen of een nieuwe organisatie verzoekt te worden aangewezen. Dit werkt vertragend voor de sector, die enkele maanden tot een jaar moet wachten totdat deze gewijzigde regelgeving in werking treedt waarmee de aanwijzing afgerond is. Voorgesteld wordt daarom om dit systeem te vereenvoudigen.

2.4. Eigenaar (artikelen 9a en 59)

In de Schepenwet zijn de meeste verplichtingen opgelegd aan de kapitein. De kapitein is immers eindverantwoordelijke voor het schip. Dit doet echter niet in alle gevallen recht aan het gegeven dat een kapitein mede afhankelijk is van aan hem geboden middelen en ondersteuning vanuit de

eigenaar om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen. Hiervoor is het noodzakelijk dat de eigenaar voldoende middelen en ondersteuning ter beschikking stelt aan de kapitein. Te denken valt aan financiële middelen voor het herstel van bepaalde tekortkomingen aan een schip. Op grond van internationale verdragen en Codes, zoals het SOLAS-verdrag en de ISM-Code, regionale Codes zoals de SCV-Code, en (voor Europees Nederland) Europese regelgeving rusten bovendien verplichtingen op de eigenaar van een schip. Zo vereist bijvoorbeeld de ISM-Code dat het schip goed onderhouden wordt, dat de bemanning gekwalificeerd, gecertificeerd en fit is en dat de eigenaar de kapitein ondersteunt zodat deze diens verplichtingen veilig kan nakomen. Daarom wordt een verplichting voor de eigenaar voorgesteld ter bescherming van de kapitein en wordt in het tweede lid een grondslag opgenomen om nadere regels te kunnen stellen ter uitvoering van internationale verdragen of besluiten. Hierop kan worden gehandhaafd door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete in het geval een eigenaar zich niet aan de gestelde geboden en verboden houdt.

2.5. Ongevallenonderzoek (artikel 12a)

Met de komst van richtlijn 2009/18/EG betreffende het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector⁸ is de grondslag voor het ongevallenonderzoek ten aanzien van zeeschepen die zijn gerechtigd de vlag van het Koninkrijk te voeren en van zeeschepen onder buitenlandse vlag die in Nederlandse wateren varen, voor Nederland uit de Schepenwet geschrapt.⁹ Voor 2005 werd het onderzoek naar de oorzaak van ongevallen met zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk op basis van hoofdstukken III, IV en V van de Schepenwet geregeld, waarbij de Scheepvaartinspectie de bevoegdheid had om een voorlopig onderzoek naar het voorval te doen. In Nederland kon dit voorlopig onderzoek worden gevolgd door een onderzoek door de Raad voor de Scheepvaart. Sinds 2005 is de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid van kracht. Als gevolg van het instellen van één Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) zijn de destijds bestaande ongevallenraden opgeheven. De bevoegdheid tot dit ongevallenonderzoek is exclusief belegd bij de OvV, die zelf bepaalt welke ongevallen wel en welke niet worden onderzocht. Als gevolg van het instellen van één Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn de onderzoekstaken van de Raad voor de Scheepvaart in Nederland overgenomen door de OvV. De Raad voor de Scheepvaart is daarom voor Nederland op 1 juli 2010 opgeheven. In Nederland heeft het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, per 1 januari 2010 haar tuchtrechtelijke taken overgenomen. Voor de Caribische landen van het Koninkrijk zijn de bepalingen met betrekking tot de Raad van de Scheepvaart nog van toepassing.

Scheepsongevallen en -incidenten worden gemeld bij de Scheepvaartinspectie van het betreffende land binnen het Koninkrijk (de vlaggenstaat van het schip). Doordat de OvV niet alle ongevallen die zij mag onderzoeken ook daadwerkelijk onderzoekt, is de afgelopen jaren bij de Scheepvaartinspectie de behoefte ontstaan om ook zelfstandig onderzoek te doen naar ongevallen met zeeschepen die onder de vlag van het Koninkrijk varen. Vanuit de Scheepvaartinspectie wordt op basis van bemanningsregelgeving na binnenkomst van een melding bekeken of er

⁸ Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU L 131).

⁹ Wetsvoorstel houdende wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (Stb. 2005, 51). Uit Stb. 2009, 563 blijkt dat dit alleen voor Nederland in werking is getreden.

nader onderzoek nodig is bijvoorbeeld in het kader van mogelijke tuchtrechtelijke overtredingen. Indien dit niet het geval is, worden ongevallen die niet door de OvV worden onderzocht, in de meeste gevallen ook door de Scheepvaartinspectie niet nader geanalyseerd, ook niet om bijvoorbeeld na te gaan of hieruit lessen kunnen worden getrokken, of om te onderzoeken of het nodig is om regels te stellen ter voorkoming van voorvallen. De ILT stelt naar aanleiding van incidenten slechts incidenteel een zogenaamd safety improvement sheet¹⁰ op, dat wordt gepubliceerd op haar website.

Om veiligheidsrisico's beter te onderkennen, is het van belang om ook die ongevallen die niet door OvV worden onderzocht, te analyseren en te onderzoeken om waar nodig beleid of regelgeving aan te passen of om een signaal te kunnen geven aan de sector daarover.

2.6. Algemene veiligheidscommissie (ACVAZ) (vervallen van artikelen 26a tot en met 26d)

In artikel 26a, eerste lid, is de Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (hierna: ACVAZ) ingesteld. Deze Commissie heeft zichzelf begin 2017 opgeheven. De ACVAZ was een onafhankelijke commissie van vertegenwoordigers van de werkgevers- en werknemersorganisaties en de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Haar taak was de Minister van Infrastructuur en Waterstaat te adviseren over maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen bij zeevarenden. De aan de commissie gerelateerde artikelen 26a tot en met 26d kunnen worden geschrapt als gevolg van de opheffing van de Commissie.

Sinds het ontstaan van de ACVAZ in de jaren 80 van de vorige eeuw hebben zich in Nederland veel veranderingen voorgedaan. In de afgelopen jaren zijn veel soortgelijke bijzondere adviescolleges op verzoek van de regering opgeheven, mede als gevolg van een wildgroei aan adviesorganen die was ontstaan. Daarnaast worden belangenorganisaties tegenwoordig structureel betrokken bij de ontwikkeling van beleid en regelgeving, en hebben zij diverse mogelijkheden om met elkaar en de overheid in overleg te treden. Een en ander heeft er uiteindelijk toe geleid dat zowel de ambtelijke als de niet-ambtelijke leden van ACVAZ tot de conclusie zijn gekomen dat de commissie niet langer noodzakelijk is als uitwerking van het Maritiem Arbeidsverdrag.

2.7. Hoogtes van op te leggen strafrechtelijke boetes (artikelen 57 en 58)

In de artikelen 57 en 58 (oud) van de Schepenwet wordt de hoogte bepaald van de strafrechtelijke boetes die kunnen worden opgelegd voor overtreding van diverse geboden en verboden. De hoogte van deze boetes is gegeven in absolute bedragen, die sinds 1998 niet meer zijn geactualiseerd of geïndexeerd. Het indexeren of anderszins aanpassen van de hoogte van boetebedragen is niet mogelijk zonder wetswijziging. Om dit wel mogelijk te maken wordt voorgesteld om de genoemde bedragen te vervangen door boetecategorieën als benoemd in de Wetboeken van Strafrecht van de verschillende landen van het Koninkrijk. Dit is gebruikelijk in de verschillende wettelijke regelingen en voorkomt verschillen in de hoogte van de op te leggen boetes. Om te kunnen verwijzen naar die verschillende boetecategorieën worden die in artikel 1 gedefinieerd.

¹⁰ Deze safety improvement sheets zijn te vinden op: Zoekresultaat - Netherlands Regulatory Framework (NeRF) – Maritime (overheid.nl).

2.8. Strafbaarstelling van Engelstalige normen (artikel 66)

Uit het strafrechtelijke legaliteitsbeginsel, zoals dat onder meer is neergelegd in artikel 16 van de Grondwet en artikel 1, eerste lid, van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht, vloeit voort dat strafbepalingen in het Nederlands moeten zijn gesteld. Burgers moeten kunnen weten voor welke gedragingen zij gestraft kunnen worden. Daarom heeft de Nederlandse Hoge Raad in een arrest¹¹ bepaald dat vanwege de strekking van artikel 16 van de Grondwet en artikel 1, eerste lid, van het Wetboek van Strafrecht met het begrip «wettelijke strafbepaling» uitsluitend wordt bedoeld op van een strafbedreiging voorziene normen die in de Nederlandse taal zijn gesteld en bekendgemaakt. Derhalve is het noodzakelijk dat een internationaal voorschrift in een Nederlandse vertaling bekend is gemaakt, alvorens tegen een overtreding strafrechtelijk kan worden opgetreden.

In de praktijk heeft een Nederlandse vertaling van (IMO-)verdragen, Codes, routeringsmaatregelen en andere resoluties niet of nauwelijks toegevoegde waarde. Het is bekend dat de nautische wereld de Engelstalige versies van internationale regelgeving gebruikt in het dagelijkse werk. Om te stoppen met het maken van overbodige vertalingen is per 1 januari 2014 in Nederland een wet¹² aangenomen waardoor in een aantal wetten (waaronder de Scheepvaartverkeerswet en de Wvvs) – bij wijze van uitzondering op de hoofdregel van het arrest – is bepaald dat strafrechtelijke vervolging ook mogelijk is op basis van de authentieke Engelstalige voorschriften.

Bij die wijziging per 2014 kon de Schepenwet niet worden aangepast, aangezien dit een rijkswet betreft en daarvoor een andere procedure geldt. Derhalve wordt nu, in lijn met die wijziging, voorgesteld om een gelijklopende bepaling op te nemen in de Schepenwet, zodat strafrechtelijke handhaving kan plaatsvinden op basis van Engelstalige voorschriften.

2.9. Grondslagen voor internationale en regionale verplichtingen (artikel 66a)

Ondanks de inzet op haalbare uitvoerings- of implementatietermijnen bij de onderhandelingen in de diverse internationale gremia, kan het voorkomen dat internationale voorschriften binnen een korte termijn moeten worden omgezet en dat dit niet tijdig mogelijk is via de regelgevingsprocedures van de landen van het Koninkrijk. De dynamische verwijzing in het Schepenbesluit 2004 zorgt er thans voor dat in een redelijk groot aantal gevallen geen wijziging van regelgeving nodig is. Echter, als ten aanzien van een verplichte Code (zoals de Polar Code¹³) bijvoorbeeld een nieuw certificaat verplicht moet worden gesteld, moet het Schepenbesluit 2004 gewijzigd worden. Er moet dan een grondslag in de Schepenwet bestaan om uitvoering te geven aan deze internationale voorschriften op het gebied van de bescherming van mensenlevens op zee. Deze grondslag wordt voorgesteld in artikel 66a, onderdeel a.

Tevens is een grondslag nodig ten aanzien van eisen opgenomen in hoofdstuk V van de bijlage bij het SOLAS-verdrag betreffende navigatie. Het betreft bijvoorbeeld uitrustingsverplichtingen en operationele voorschriften zoals het verplicht gebruik maken van meldingssystemen in

¹¹ NJ 1998, 70, m.nt. A.C. 't Hart.

¹² Stb. 2013, 415.

¹³ De op 21 november 2014 bij resolutie MSC.385(94) door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Internationale Code voor schepen die in polaire wateren varen.

het buitenland. Deze grondslag wordt voorgesteld in artikel 66a, onderdeel b.

2.12. Havenstaatcontrole (artikelen 67 tot en met 69a)

De artikelen 67 tot en met 69a (oud) van de Schepenwet bevatten bepalingen met betrekking tot havenstaatcontrole van buitenlandse schepen die vanuit Aruba, Curaçao, Sint Maarten of Caribisch Nederland (BES-eilanden) een reis ondernemen. Binnen het Koninkrijk is havenstaatcontrole een landsaangelegenheid. Het gaat hier immers om eisen aan buitenlandse schepen en niet aan schepen varend onder de vlag van het Koninkrijk. De havenstaatcontrole van buitenlandse schepen is in Europees Nederland sinds 1998 geregeld bij of krachtens de Wet havenstaatcontrole¹⁴. In 2017 is een wijziging van de Wet havenstaatcontrole in werking getreden¹⁵ met de bevoegdheid tot het uitvoeren van een havenstaatcontrole in Caribisch Nederland. Hierdoor kan de verwijzingen naar Bonaire, Sint Eustatius en Saba in de artikelen 67 tot en met 69a vervallen.

In dit voorstel is tevens de mogelijkheid opgenomen om artikelen 67 tot en met 69a op een later moment te laten vervallen, omdat in de drie Caribische landen van het Koninkrijk thans landsregelgeving over dit onderwerp wordt voorbereid.

2.13. Overige

In artikel 9, tweede lid, is de verplichting van de kapitein om averijen en ongevallen te melden aangepast, omdat deze melding met de moderne communicatiemiddelen veel eerder mogelijk is dan, zoals nu voorgeschreven, bij binnenkomst in een haven van een land van het Koninkrijk. Voorts komen niet alle schepen onder vlag van het Koninkrijk regelmatig in hun thuishaven. Dit artikellid is verouderd door de technologische ontwikkelingen van de afgelopen jaren en behoeft daarom aanpassing.

Artikelen 15 tot en met 17c worden gemoderniseerd zodat de omschrijving van de procedure die moet worden doorlopen wanneer tekortkomingen geconstateerd worden, beter past bij de huidige werkwijze van de Scheepvaartinspectie.

In artikel 57 en 58 worden boetebedragen vervangen door boetecategorieën, waardoor actualisatie van de hoogte van boetes niet meer middels wijziging van de Schepenwet hoeft te gebeuren.

3. Verhouding tot hoger recht

3.1. Internationale regelgeving

Zoals in de inleiding is aangegeven, vormen de Schepenwet en de daarop gebaseerde regelgeving het wettelijk kader ten aanzien van de veiligheid van schepen, waarbinnen diverse IMO-verdragen (en EU recht) nationaal hun uitwerking hebben gevonden. Het gaat hierbij met name om in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO) tot stand gekomen verdragen; het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (hierna: SOLAS-verdrag) en het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (hierna: STCW-verdrag).

¹⁴ Stb. 1997, 557.

¹⁵ Stb. 2017, 92.

3.2. Europese regelgeving

De Schepenwet en daarop gebaseerde regelgeving bevat ook implementatie van bepaalde EU regelgeving. Deze regelgeving geldt alleen voor het Europese deel van het land Nederland. De Caribische delen van het Koninkrijk (zowel de Caribische landen als Caribisch Nederland) hebben ten opzichte van de Europese Unie de status van LGO (landen en gebieden overzee). Eén van de consequenties van deze LGO-status is dat de Europese scheepvaartregelgeving niet geldt voor de in die landen geregistreerde schepen. De Caribische delen worden alleen gebonden door Europese regelgeving die (mede) op de Associatieregeling voor landen en gebieden overzee is gebaseerd (deel IV van het VWEU – artikelen 198 tot en met 204). Dat is voor de Europese scheepvaartregelgeving niet het geval, waardoor die regelgeving niet voor de Caribische delen hoeft te worden geïmplementeerd.

3.3. Statuut van het Koninkrijk

Ingevolge artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van het Statuut is de regeling van de nationaliteit van schepen en het stellen van eisen met betrekking tot de veiligheid en de navigatie van zeeschepen, die de vlag van het Koninkrijk voeren, met uitzondering van zeilschepen, een aangelegenheid van het Koninkrijk. In de Schepenwet zijn met name de veiligheidseisen voor zeeschepen opgenomen, en in lijn met het Statuut is deze wet daarom een rijkswet. Ook onderliggende regelgeving, zoals het Schepenbesluit 2004 en het Vissersvaartuigenbesluit 2002 zijn rijksregelgeving. Bijzonder is dat in de Schepenwet ook bepalingen zijn opgenomen die ingevolge artikel 3 van het Statuut geen rijksaangelegenheid zijn. Voor die bepalingen is gebruik gemaakt van de mogelijkheid in artikel 38 van het Statuut om bij consensus regelgeving inzake een landsaangelegenheid, op rijksniveau vast te stellen. Voorbeelden hiervan zijn de bepalingen ten aanzien van de havenstaatcontrole, opgenomen in artikelen 67 tot en met 69a van de Schepenwet en eisen ten aanzien van de beveiliging van zeeschepen.

4. Verhouding tot nationale regelgeving

4.1. Schepenbesluit 2004 en Regeling veiligheid zeeschepen

De Schepenwet bevat diverse grondslagen om tijdige en volledige uitvoering- en implementatie van internationale en regionale verplichtingen te verzekeren. Deze grondslagen kunnen worden uitgewerkt in het Schepenbesluit 2004, het Vissersvaartuigenbesluit 2002 en andere onderliggende regelgeving zoals de Regeling veiligheid zeeschepen.

Zoals in paragraaf 3.1 reeds is aangegeven, is de Schepenwet voor wat betreft de veiligheidseisen voor koopvaardij schepen uitgewerkt in het Schepenbesluit 2004. Het Schepenbesluit 2004 is daarom een algemene maatregel van rijksbestuur. Nadere uitwerking is te vinden in de Regeling veiligheid zeeschepen (hierna: Rvz), geldend voor Nederland en Caribisch Nederland en de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen (hierna: RvACSMXz), geldend voor de drie Caribische landen. Er is gekozen voor dit onderscheid om het mogelijk te maken dat de Rvz mede uitvoering geeft aan diverse Europese richtlijnen en verordeningen die alleen van toepassing zijn op schepen die in het Nederlandse vlagregister zijn ingeschreven. Deze bepalingen ter implementatie van EU-regelgeving zijn niet opgenomen in de RvACSMXz.

Op de Schepenwet is ook andere regelgeving gebaseerd, zoals het Vissersvaartuigenbesluit 2002 en het Bemanningsbesluit Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen.

4.2 Landsregelgeving

Naast maritieme rijksregelgeving is er in de vier landen van het Koninkrijk landsregelgeving op het terrein van milieueisen (ter uitvoering van het MARPOL-verdrag) en ter bescherming van zeevarenden (ter uitvoering van het MAV-verdrag). Dit zijn als het ware de hoofdpijlers van de scheepvaartregelgeving. Daarnaast is er nog veel andere landsregelgeving, onder meer ten aanzien van havenstaatcontrole, maritieme ongevallen, verzekeringen, etc. Het is van groot belang dat in de Schepenwet zoveel mogelijk aangesloten wordt bij andere maritieme regelgeving. Hierbij is te denken aan begripsomschrijvingen of formulering van grondslagen. In dit wetsvoorstel is waar mogelijk aangesloten bij milieu en zeevarendenregelgeving.

Het is tevens van belang dat in de loop der jaren een aantal onderwerpen dat in de Schepenwet was geregeld in het kader van opt-out door één of enkele landen inmiddels op landsniveau is geregeld (en dus niet behoort tot de rijksaangelegenheid zoals omschreven in het Statuut). Daardoor zijn er artikelen in de Schepenwet die slechts op één of enkele landen binnen het Koninkrijk van toepassing zijn. Een voorbeeld hiervan is de havenstaatcontrole (artikelen 67 tot en met 69), die voor Nederland, Bonaire, Sint Eustatius en Saba inmiddels in de Wet havenstaatcontrole is geregeld. In de bijlage bij deze toelichting is in een tabel inzichtelijk gemaakt welke artikelen gelden voor welke delen van het Koninkrijk, met vermelding van het Staatsbladnummer waar dat uit blijkt.

5. Gevolgen

Deze rijkswet en daarop berustende bepalingen zijn, behoudens het nieuwe artikel 2, tweede en derde lid, van toepassing op zeeschepen die gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren. De Schepenwet heeft daarmee gevolgen voor zo'n 1.300 schepen (ruim 1.200 in het Nederlandse register en circa 100 in het Curaçaose register) die onder de vlag van het Koninkrijk varen en voor meer dan 350 reders waarvan het grootste deel MKB-bedrijf is. De maritieme sector in Europees Nederland biedt werkgelegenheid aan zo'n 25.000 arbeidskrachten, waarvan ruwweg 7.000 de Nederlandse nationaliteit hebben.¹⁶ De volgende voorgestelde wijzigingen in de Schepenwet hebben noemenswaardige gevolgen:

1. Het vereenvoudigen van de procedure voor het aanwijzen van erkende organisaties (artikel 6). Hierdoor hoeven zowel de sector als een nieuw aan te wijzen organisatie gemiddeld enkele maanden tot een jaar minder lang te wachten tot de organisatie is aangewezen;
2. Versterking van de positie van de kapitein (artikel 9a). Door de eigenaar te verplichten de kapitein te ondersteunen, zal die kapitein beter beschermd zijn en beter aan zijn wettelijke verplichtingen kunnen voldoen.
3. Het gebruik van boetecategorieën voor de boetebedragen (artikel 57 en 58). Doordat boetebedragen sinds 1998 niet meer zijn aangepast, is de verhoging van de boetebedragen door de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel aanzienlijk. Waar nu voor Europees Nederland in het eerste en tweede lid van artikel 57 boetebedragen van € 11.250,- worden genoemd, bedraagt de bovengrens van het boetebedrag in de vierde boetecategorie in 2022 € 22.500,-. De geldbedragen van € 4.500,- en € 2.250,- die nu genoemd staan in het derde en vierde

¹⁶ Maritieme, Arbeidsmarkt en Haven Monitor 2022 - Nederland Maritiem Land.

lid van artikel 57 worden bij overgang naar de derde boetecategorie maximaal € 9.000,-. Na inwerkingtreding van deze voorgestelde wijziging zal de periodieke toename van boetebedragen ten gevolge van wijzigingen van de respectievelijke Wetboeken van Strafrecht beperkt zijn. Ter indicatie: het maximale bedrag van boetes uit de derde categorie is per 1 januari 2020 vastgesteld op € 8.700,- en op 1 januari 2022 verhoogd naar € 9.000,-. Voor de maximale boetebedragen uit de vierde categorie zijn deze bedragen respectievelijk € 21.750,- en € 22.500,-. Voor de Caribische landen worden de tarieven overeenkomstig aangepast. Dit zijn tevens de enige financiële gevolgen die voortvloeien uit dit wetsvoorstel.

4. Het creëren van een bevoegdheid voor de Scheepvaartinspectie om ongevalsonderzoek te doen (artikel 12a). Dit zal leiden tot een beter beeld en grotere bewustwording van belangrijke risico's binnen de sector, waardoor ongevallen kunnen worden voorkomen. Bovendien biedt het de Scheepvaartinspectie inzicht op risicovolle zaken, waarop indien nodig beleid of regelgeving kan worden aangepast. Voor bemanningen en eigenaars zal het gevolg van deze onderzoeksbevoegdheid zijn dat hen vaker zal worden gevraagd om mee te werken. Gegeven het normaal gesproken kleine aantal ongevallen op een schip dat niet door de OvV wordt onderzocht maar wel van dusdanige aard is dat het aanleiding geeft tot nader onderzoek, is de verwachting dat slechts een beperkt aantal ongevallen aan nader onderzoek zal worden onderworpen. Bovendien zullen dergelijke onderzoeken beperkter in omvang zijn dan de grote onderzoeken van de OvV. Hierdoor zullen lasten voor de sector ten gevolge van de geïntroduceerde grondslag niet noemenswaardig toenemen.
5. Het creëren van een aanvullende grondslag om de Scheepvaartinspectie in staat te stellen om een bestuurlijke boete op te leggen (artikel 59). De Schepenwet biedt diverse mogelijkheden tot strafrechtelijke handhaving wanneer in strijd met de wet wordt gehandeld. Zeker bij kleine overtredingen of gedragingen blijft handhaving in de praktijk echter nog wel eens achterwege. Door oplegging van een bestuurlijke boete door of namens de HSI mogelijk te maken krijgt de Scheepvaartinspectie de mogelijkheid om zelf bij overtreding te zorgen voor sanctionering, in plaats van een aangifte daarvan te doen bij het Openbaar Ministerie. Dit vergroot de kans dat bij overtredingen daadwerkelijk handhavend wordt opgetreden, wat de naleving van de Schepenwet door eigenaars ten goede komt en daarmee de veiligheid vergroot.

Volledigheidshalve wordt vermeld dat het strafbaar stellen van normen in de Engelse taal (artikel 66) geen noemenswaardige maatschappelijke gevolgen zal hebben. In de sector en aan boord van schepen wordt reeds gewerkt met de Engelstalige (originele) versies van normen, aangezien Engels de gangbare taal is in de nautische wereld. Het strafbaar stellen van de normen in de Engelse taal heeft voor zeevarenden¹⁷ geen negatieve gevolgen omdat met name de vele buitenlandse zeevarenden de Nederlandse taal beperkter machtig zijn dan het Engels en Nederlandse zeevarenden het Engels in afdoende mate beheersen. Dit is in lijn met het reeds aangenomen wetsvoorstel tot wijziging van enige wetten in verband met de handhaving van voorschriften in de Engelse taal en levert een niet nader te specificeren bescheiden besparing voor de overheidsfinanciën op.

¹⁷ Hier wordt gesproken over «zeevarenden» in plaats van «bemanning». Deze keuze is gemaakt omdat het begrip «zeevarenden» alle personen werkzaam aan boord omvat. Deze categorie is derhalve breder dan de bemanning volgens de in de Schepenwet gehanteerde definitie. Doordat op zee veelal Engels wordt gesproken, is deze strafbaarstelling voor alle zeevarenden aan boord van een schip van belang.

6. Uitvoering, toezicht en handhaving

De wijze waarop uitvoerende en toezichthoudende bevoegdheden, verplichtingen en verantwoordelijkheden voor schepen binnen het Koninkrijk zijn belegd, is complex. Hieronder wordt daarom eerst toegelicht hoe het toezicht binnen het Koninkrijk is georganiseerd. Daarna worden de effecten van de in dit voorstel voorgestelde wijzigingen ten aanzien van uitvoering, toezicht en handhaving besproken.

6.1 Uitvoerende en toezichthoudende bevoegdheden in de Schepenwet

Artikelen 6, eerste lid, en 10 van de Schepenwet zien op uitvoerende, onderscheidenlijk toezichthoudende, bevoegdheden van de Scheepvaartinspectie op schepen die varen onder de vlag van het Koninkrijk. Het eerste lid van artikel 6 bepaalt dat de HSI de bevoegdheid heeft om certificaten af te geven. Deze kunnen door of namens hem door de Scheepvaartinspectie of erkende organisaties worden afgegeven.

Artikel 10 van de Schepenwet ziet op het toezicht op schepen die onder het toepassingsbereik van de Schepenwet vallen. In het eerste lid is vastgelegd dat alle in het Koninkrijk geregistreerde zeeschepen aan voortdurend toezicht van overheidswege onderworpen zijn. Het toezicht staat ingevolge het tweede lid onder de «bevelen» van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit betekent dat het voortdurend toezicht op de naleving van de bepalingen van de Schepenwet onder de politieke verantwoordelijkheid van de Minister van IenW valt. Het tweede lid bepaalt dat het toezicht op de naleving van de scheepsveiligheidseisen wordt opgedragen aan Nederlandse en Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense ambtenaren.

Voor Nederland wijst de Minister van IenW op grond van artikel 10, vierde lid, van de Schepenwet met een besluit de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aan die met het toezicht worden belast. Op grond van het Besluit aanwijzing ambtenaren Schepenwet zijn dat de «ambtenaren van de divisies Scheepvaart en Vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat» (thans de ILT). Voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten zijn dit de ambtenaren die zijn belast met de uitvoering van en het toezicht op de naleving van deze rijkswet. Zij worden door of vanwege de Gouverneur van het betreffende land benoemd en ontslagen.

6.2 Organisatie van de Scheepvaartinspectie

De Minister van IenW wijst uit de Nederlandse en Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense toezichthoudende ambtenaren één ambtenaar aan als HSI, die de functionele leiding heeft over de aangewezen ambtenaren (inspecteurs). Momenteel is de Inspecteur-Generaal van de ILT aangewezen als HSI.

De HSI heeft de functionele leiding over alle ambtenaren binnen het Koninkrijk die zijn belast met het toezicht in het kader van de Schepenwet. Dit betekent dat de ambtenaren van de Caribische landen, die hiërarchisch ondergeschikt zijn aan hun eigen Minister, onder de functionele aansturing van de HSI staan. In de praktijk werken de inspecteurs van de Caribische landen onder de hiërarchische aansturing aldaar, onder meer onder het hoofd van de scheepvaartinspectie van het betreffende land en hun Minister. Daartoe wordt in de Schepenwet en in dit wetsvoorstel veelal gesproken over de Scheepvaartinspectie als overkoepelende term voor alle ambtenaren vallend onder de functionele leiding van de HSI.

De Schepenwet en de uit 1958 afkomstige Instructie Ambtenaren Scheepvaartinspectie geven aan de Minister van IenW en de HSI de bevoegdheid om aanwijzingen te geven aan alle inspecteurs, ook die op de Caribische landen. Verder heeft de HSI de bevoegdheid om bevelen te geven aan de districtshoofden en het hoofd van de Scheepvaartinspectie op Curaçao (artikel 8, derde lid, Instructie Ambtenaren Scheepvaartinspectie).

6.3 Effecten van geopperde wijzigingen op uitvoering, toezicht en handhaving

De voorgestelde wijzigingen in de Schepenwet vergroten de mogelijkheden voor handhaving van de Scheepvaartinspectie. Dit komt primair door het toekennen van de bevoegdheid om bestuurlijke boetes op te leggen en het opnemen van een bepaling die de eigenaar verplicht om voldoende middelen en voldoende ondersteuning vanaf de wal beschikbaar te stellen om de kapitein op diens schip in staat te stellen te voldoen aan hetgeen gesteld is in deze wet. Daarnaast wordt ook een bevoegdheid gecreëerd voor ongevallenonderzoek door de Scheepvaartinspectie.

Deze aanvullingen van de handhavingmogelijkheden leiden naar verwachting niet tot een significante verzwaring van het takenpakket van de Scheepvaartinspectie. Zo leidt de bevoegdheid om bestuurlijke boetes op te leggen niet tot de verplichting om dit ook veelvuldig te doen. Datzelfde geldt voor de bevoegdheid om onderzoek te doen. Ook is de nieuwe ondersteuningsverplichting van de kapitein slechts een versterking van reeds bestaande instrumenten als de International Safety Management (ISM)-code.

7. Consultatie

Bij het voorbereiden van dit wijzigingsvoorstel is vroegtijdig overleg geweest tussen de verschillende delen van het Koninkrijk. Aan de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba is geen formele consultatie gevraagd van het Bestuurscollege. Reden hiervoor is dat de wijzigingen die zijn opgenomen in dit wetsvoorstel slechts zeer beperkt van invloed op de BES-eilanden. Overeenkomstig nr. 20a van het Draaiboek voor Regelgeving is formele consultatie dan niet noodzakelijk. Wel zijn de openbare lichamen, net als de Caribische landen, op ambtelijk niveau betrokken en geconsulteerd.

Ook is overleg gevoerd met het Europees Nederlandse deel van de sector, vertegenwoordigd door de brancheverenigingen Nautilus International (zeevarenden), KVNR (reders), Vereniging van Waterbouwers, Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij en Redersvereniging voor de Zeevisserij. In samenspraak met deze partijen zijn de aandachtspunten voor de wijzigingen geïdentificeerd en besproken. Voorafgaand aan de internetconsultatie is het concept van het wijzigingsvoorstel aan dezelfde partijen voorgelegd, zodat grote aandachtspunten vroegtijdig konden worden geadresseerd. Uit deze pre-consultatie zijn geen wensen tot grote inhoudelijke aanpassingen aan voorstel naar voren gekomen. Wel bleek het voor de gesprekspartners lastig om onder andere te herkennen voor welke delen van het Koninkrijk bepaalde artikelen gelden, wat de status van de Raad voor de Scheepvaart is en welke organisaties bedoeld worden als gesproken wordt over de Scheepvaartinspectie. Dit is in de inleiding van deze toelichting verduidelijkt.

De internetconsultatie heeft geresulteerd in reacties van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. De kernpunten uit de reacties zijn:

- De wens om een experimenteerbepaling toe te voegen zodat met nieuwe technologieën kan worden geëxperimenteerd;
- Het opnemen van dynamische verwijzingen naar relevante verdragen zodat deze snel kunnen worden geïmplementeerd;
- Een pleidooi om artikelen en termen die als verwarrend worden ervaren nader toe te lichten;
- Een pleidooi om gebruikte definities zoveel mogelijk te harmoniseren met andere wetgeving;
- Een constatering dat de beslissingsvrijheid van de kapitein zoals vastgelegd in het SOLAS-verdrag op gespannen voet kan staan met de verplichting van de kapitein van een aangehouden schip om zijn schip na de aanhouding ligplaats te doen nemen op een aan te wijzen plaats (artikel 17a, eerste lid).

Aan de wens om een experimenteerbepaling toe te voegen is niet tegemoet gekomen omdat het geven van een ontheffing, waarin de Schepenwet reeds voorziet, het geëigende instrument is voor het beproeven van nieuwe technologieën. Een experimenteerbepaling dient een ander doel, namelijk het beproeven van nieuwe wettelijke normen.

Aan de wens om gebruik te maken van dynamische verwijzingen is reeds tegemoet gekomen in lagere regelgeving. Deze verwijzingen zijn opgenomen in o.a. het Schepenbesluit 2004 en hoeven daarom niet eveneens in de Schepenwet te worden opgenomen. Daarnaast bevat de Schepenwet geen verwijzing naar artikelen van verdragen, die noodzaken tot een dergelijke dynamische verwijzing.

De termen die als verwarrend worden ervaren hebben veelal betrekking op de bestaande organisatie van het toezicht en op het gegeven dat veel artikelen niet op het gehele Koninkrijk van toepassing zijn. Hoewel tijdens de internetconsultatie een wens is geuit om de voor het toezicht gebruikte termen in artikel 1 van de wet toe te lichten, is besloten dat dat niet de geschikte manier is om dat te doen. In plaats daarvan is er voor gekozen om een uitgebreide omschrijving van de organisatie van het toezicht in paragraaf 6 van deze memorie van toelichting op te nemen. Daarnaast is reeds voor de internetconsultatie een bijlage aan de memorie van toelichting toegevoegd waarin nader staat omschreven welke artikelen op welke delen van het Koninkrijk van toepassing zijn.

De definities die in dit voorstel worden gebruikt zijn reeds zoveel mogelijk geharmoniseerd met andere zeevaart-wetgeving, zoals de Wet zeevaardenden en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Volledige harmonisatie is echter niet altijd mogelijk omdat de definities ook niet geharmoniseerd zijn tussen de internationale verdragen waaraan verschillende wetten uitvoering geven. Dit is bijvoorbeeld het geval van de definitie «bemanning», die in de Schepenwet noodgedwongen anders is dan in de Wet zeevaardenden en het voorstel voor diens opvolger, de Wet bemanning zeeschepen. De wijzigingen in de begripsomschrijvingen zijn nader toelichting in onderdeel A van het artikelsgewijze deel.

De door NVKK geconstateerde spanning tussen de verplichting van de kapitein om de instructie van de ambtenaar van de Scheepvaartinspectie op grond van artikel 17a, eerste lid, te volgen en de beslissingsvrijheid van de kapitein als eindverantwoordelijke voor de veiligheid van het schip treedt slechts op in het onwaarschijnlijke geval dat de kapitein verplicht wordt om zijn schip te verplaatsen naar een locatie die de veiligheid van mensenlevens op zee of de bescherming van het mariene milieu in gevaar

brengt. De voorgestelde tekst in artikel 17a, eerste lid, is identiek aan de gebruikte bewoording in andere wetgeving, zoals de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet havenstaatcontrole. In de het artikelsgewijze deel van de memorie van toelichting, bij onderdeel O, is nader toegelicht dat ingevolge het SOLAS-verdrag aan de kapitein geen verboden of beperkingen worden opgelegd die, naar het professionele oordeel van de kapitein, nodig zijn voor de veiligheid van mensenlevens op zee, de bescherming van het mariene milieu of ter beveiliging van het schip.

De Handhaafbaarheids- Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) heeft een drietal belangrijke aandachtspunten opgeleverd:

- a. De reeds in de rijkswet staande definitie «passagiersschip» leidt tot uitvoerbaarheidsproblemen met betrekking tot schepen die industrieel personeel¹⁸ vervoeren;
- b. Door de oorspronkelijk beoogde definitie «pleziervaartuig» is voor de normadessaat en handhaver onduidelijk welke schepen onder deze definitie vallen, in het bijzonder in het geval van commerciële verhuur van vaartuigen;
- c. De definitie «eigenaar» wijkt af van de definities in o.a. de Rijkswet nationaliteit zeeschepen, Wet zeevarenden en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Ad a. In het SOLAS verdrag vallen alle schepen die meer dan 12 passagiers vervoeren onder de definitie «passagiersschip». Daarbij wordt industrieel personeel gezien als passagiers. Specifiek in hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de daarbij behorende IP-code, waarin veiligheidsmaatregelen worden voorgeschreven voor schepen die meer dan 12 industrieel personeel vervoeren (hierna: IP-schepen), wordt industrieel personeel echter als aparte groep onderscheiden naast de bemanning, andere personen die aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn en passagiers. IP-schepen worden daardoor niet als passagiersschepen maar als vrachtschepen gezien zolang zij naast industrieel personeel niet meer dan 12 «reguliere» passagiers vervoeren. Op basis van deze constatering is besloten om de definitie «passagiersschip» te verplaatsen naar het Schepenbesluit 2004, zodat daar deze uitzondering van passagiersschepen bij het vervoer van industrieel personeel kan worden opgenomen, samen met de benodigde certificaten voor dergelijke IP-schepen.

Ad b. De definitie «pleziervaartuig is naar aanleiding van de HUF-toets aangepast door de beoogde definitie «schip dat bestemd is of gebruikt wordt voor sport, vrijetijdsbesteding of recreatie» te veranderen in «schip dat uitsluitend bestemd is of gebruikt wordt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding, voor zover geen vergoeding wordt betaald voor het vervoer van passagiers.» Door deze aanpassing wordt duidelijk een schip uitsluitend als pleziervaartuig wordt beschouwd zolang de eigenaar geen betaling ontvangt voor het vervoer van passagiers als zodanig. Hierbij is van belang dat de vergoeding rechtstreeks en uitsluitend betrekking heeft op de diensten verleend door middel van het gebruik maken van het schip¹⁹. Conform de huidige praktijk vallen hierdoor charterschepen wel onder het toepassingsbereik van de Schepenwet, maar jachten die zonder bemanning worden verhuurd niet. In dat laatste geval wordt namelijk geen dienst verleend, maar slechts het schip in beheer van de huurder

¹⁸ Industrieel personeel betreft personen die met een schip worden getransporteerd of aan boord van het schip worden geaccommodeerd ten behoeve van het verrichten van offshore industriële activiteiten aan boord van andere schepen of offshore installaties.

¹⁹ Zie ook uitspraak LJN AD5511 van het kantongerecht Sneek dd 18-07-2001.

gegeven. De vergoeding ziet dan ook enkel op de huur van het schip, en niet op eventueel vervoer van passagiers.

Ad c. De ILT constateert terecht dat in de Schepenwet de term «eigenaar» wordt gehanteerd, terwijl in andere wetgeving andere termen worden gebruikt. Zo gebruikt de Wet voorkoming verontreiniging door schepen «exploitant» en de Wet zeevarenden «scheepsbeheerder». In de Schepenwet en de onderliggende regelgeving is ervoor gekozen de (al sinds 1909) reeds gebruikte term «eigenaar» te behouden, mede gegeven het veelvuldige gebruik ervan in een aanzienlijk aantal onderliggende besluiten en regelingen. Bij het wijzigen van de definitie van «eigenaar» is inhoudelijk reeds nauw aangesloten bij de definitie van «scheepsbeheerder» in de Wet zeevarenden.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

8. Inwerkingtreding²⁰

In artikel II wordt voor de inwerkingtreding van deze wet voorgesteld om deze bij koninklijk besluit (kb) vast te stellen, waarbij wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten 1 januari of 1 juli. Voor wetten is dat gebruikelijk. Tevens is in het artikel bepaald dat voor de verschillende onderdelen van het Koninkrijk een ander moment van inwerkingtreding kan worden gekozen. Dit heeft uiteraard niet de voorkeur, maar kan nodig zijn om bijvoorbeeld lands- of lagere regelgeving op orde te brengen. Een aantal onderdelen, zoals onderdeel MM, onder 1, onder b en c, en onder 2, onderdelen NN en OO zullen naar verwachting op een later moment in werking treden, zodra landsregelgeving in de Caribische landen is opgesteld.

II. Artikelsgewijs deel

ARTIKEL I – wijziging Schepenwet

Onderdeel A

Artikel 1 van de Schepenwet wordt opnieuw vastgesteld, waarbij een aantal begrippen wordt ingevoegd of aangepast. Zo wordt voor de omschrijvingen van «Onze Minister», «kapitein», «schip» (verplaatst vanaf het tweede lid, tevens aangesloten bij de formulering in de Rijkswet nationaliteit zeeschepen) en «eigenaar» (verplaatst vanaf het derde lid, tevens verduidelijkt) beter aangesloten bij de huidige praktijk en gangbare begrippen in de scheepvaart. De omschrijving van «eigenaar» omvat nu ook – door voorgesteld onderdeel b – expliciet de beheerder van het schip, waaronder ook wordt verstaan de rompbevrachter. Voor de omschrijving van de term «eigenaar» is inhoudelijk aangesloten bij de Wet zeevarenden. Daar wordt echter de term «scheepsbeheerder» gebruikt. Omdat al sinds de inwerkingtreding van de Schepenwet in 1909 en in de onderliggende regelgeving wordt gesproken van «eigenaar», is dat begrip behouden. Voor het begrip «vissersvaartuig» is aangesloten bij de omschrijving uit de Wvvs, hetgeen geen inhoudelijke verandering met zich meebrengt. Daarnaast wordt de begripsomschrijving «schepelingen»,

²⁰ Volledigheidshalve moet worden opgemerkt dat ook de inwerkingtreding van (delen van) andere wetsvoorstellen, een wijziging van de Schepenwet tot gevolg kan hebben. Bijvoorbeeld bij de inwerkingtreding van een gedeelte van de Rijkswet Ovv voor de Caribische landen, is reeds geregeld dat hoofdstukken III, IV en V van de Schepenwet worden ingetrokken.

hetgeen een verouderde term is die vrijwel niet meer in de Nederlandse regelgeving wordt gebruikt, overgenomen in de omschrijving van «bemanning». Hierbij is opgenomen dat de kapitein ook onderdeel uitmaakt van de bemanning, al heeft de kapitein natuurlijk meer verplichtingen dan de overige leden van de bemanning²¹. Onder de bemanning vallen ook de bemanningsleden aan boord van vissersvaartuigen. Als gevolg daarvan is ook de begripsbepaling van «passagier» aangepast in lijn met het SOLAS-verdrag²², aangezien in die begripsomschrijving ook werd verwezen naar «schepelingen». Als gevolg van het opnemen van de begrippen «schip» en «eigenaar» in het eerste lid, kunnen het tweede en derde lid vervallen. Doordat er in andere regelgeving wordt verwezen naar artikel 1, eerste lid, (met name voor het begrip «vissersvaartuig») blijft het eerste lid genummerd.

Daarnaast worden enkele begrippen toegevoegd aan artikel 1. Dat betreft een omschrijving van het begrip «boetecategorie». Dit begrip is opgenomen ter verduidelijking en versimpeling van de artikelen 57, 58 en 59. Een nadere toelichting over die artikelen en de voorgestelde aanpassingen is te vinden bij onderdelen GG en HH. Ten tweede is het begrip «pleziervaartuig» gedefinieerd. De term pleziervaartuig wordt momenteel in artikel 2 ingekaderd met de tekst «welke uitsluitend als zodanig worden gebezigd, voor zover zij geen passagiers tegen vergoeding vervoeren». In de praktijk bleek bijvoorbeeld onduidelijkheid over in welk geval een passagier tegen vergoeding werd vervoerd: is bijvoorbeeld een betalend lidmaatschap van een vereniging voldoende om te spreken van het vervoer tegen vergoeding? Door de toevoeging van deze begripsomschrijving wordt verduidelijkt dat de vergoeding moet zien op het vervoer van passagiers en dus rechtstreeks en uitsluitend betrekking heeft op de diensten verleend door middel van het gebruik maken van het schip. Het maakt daarbij niet uit of de passagier deze vergoeding zelf betaalt, of dat bijvoorbeeld een werkgever (bedrijfsuitje) of een vereniging betaalt. Voort wordt «uitsluitend als zodanig worden gebezigd» geconcretiseerd naar voor «sportbeoefening of vrijetijdsbesteding». Hiermee moet duidelijk zijn dat het moet gaan om recreatief gebruik. Bij de begripsomschrijving is aangesloten bij omschrijvingen in andere maritieme regelgeving, waaronder de Wvvs en de Wet bemanning zeeschepen. Ten derde is het begrip «verscheper» toegevoegd. Reden van deze toevoeging is dat in steeds meer internationale regelgeving, zoals hoofdstuk VI van de bijlage bij het SOLAS-Verdrag, ook verplichtingen aan de verscheper worden of kunnen worden opgelegd. Door het begrip in de Schepenwet op te nemen, kunnen deze verplichtingen in of onder de Schepenwet beter worden geïmplementeerd en gehandhaafd. Voor de omschrijving is aangesloten bij een Circulaire²³ van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC), waar in artikel 2.1.12 een begripsomschrijving van «shipper» is opgenomen. Ten vierde wordt het begrip «officier» ingevoegd. In de Schepenwet wordt deze term geïntroduceerd ter actualisatie van een bepaalde categorie bemanningsleden (bijvoorbeeld ter vervanging van het begrip «stuurman» in artikel 26, derde lid). Ten vijfde is een omschrijving van «Koninkrijk» toegevoegd, ter verduidelijking dat het gaat om het Koninkrijk der Nederlanden.

²¹ De definitie van «bemanning» zoals gehanteerd in de Schepenwet wijkt af van de definitie in de Wet bemanning zeeschepen. De Schepenwet kent naast de bemanning ook de categorie «andere personen, die in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn» (ook wel special personnel genoemd) en sluit daarmee aan bij het SOLAS-verdrag. De Wet bemanning zeeschepen rekent deze groep zeevarenden echter tot de bemanning.

²² Hoofdstuk I, voorschrift 2, onder e, van de bijlage bij het SOLAS-verdrag.

²³ MSC.1/CIRC.1475.

Eén begrip wordt geschrapt uit artikel 1, de omschrijving van «passagiers-schip». Een «passagiersschip» is volgens de Schepenwet en het SOLAS-verdrag «een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert». Een «vrachtschip» is volgens het Schepenbesluit 2004 «elk schip, niet zijnde een passagiersschip». De term wordt na de wijziging van artikel 4 niet meer in de Schepenwet gebruikt. Er wordt voor gekozen om beide begripsomschrijvingen op te nemen in het Schepenbesluit 2004, zodat deze op elkaar aansluiten. Bijkomend voordeel is dat de uitzondering van passagiersschip bij het vervoer van industrieel personeel kan worden opgenomen, samen met de benodigde certificaten voor IP-schepen. IP-schepen worden namelijk als vrachtschepen gezien zolang zij naast industrieel personeel niet meer dan 12 «reguliere» passagiers vervoeren.

Ten slotte is in de aanhef verduidelijkt dat de begrippen ook gelden voor de onderliggende regelgeving door de toevoeging «en daarop berustende bepalingen». Dit was abusievelijk niet opgenomen.

De begrippen «buitengaats brengen» en «ondernemen van een reis» zijn ongewijzigd.

Onderdeel B

Artikel 2 van de Schepenwet bepaalt het toepassingsbereik van de Schepenwet en onderliggende regelgeving. In de huidige wet is daarbij een onderscheid gemaakt tussen Nederlandse schepen, schepen geregistreerd in één van de Caribische landen Aruba, Curaçao of Sint Maarten, en schepen die vallen onder Vaartuigenwet 1930 BES. In het voorgestelde onderdeel B wordt artikel 2 opnieuw vastgesteld. Daarbij worden de schepen die varen onder vlag van het Koninkrijk geïntegreerd in één lid en worden de verschillende uitzonderingen in onderdelen a tot en met g tegelijkertijd gemoderniseerd.

Voor Europees Nederland is momenteel het toepassingsbereik van de Schepenwet in artikel 2, eerste lid, beperkt tot «in Nederland thuis behorende» schepen. Hoewel in het derde lid is uitgewerkt wanneer dat het geval is, zijn dit in de praktijk alle schepen die onder de vlag van het Koninkrijk varen (en daardoor een zeebrief hebben). Dit geldt ook voor schepen die de vlag van het Koninkrijk voeren op basis van het recht van één van de Caribische landen. Het gaat daarbij om het hebben van de nationaliteit zelf op grond van registratie in het publiekrechtelijke vlagregister. Dit betekent dat de tekst niet meer in overeenstemming is met de praktijk. Ook het VN-Zeerechtverdrag heeft het over de vlaggenstaat van het schip in relatie tot het stellen van eisen vanwege de veiligheid op zee. Met de voorgestelde wijziging van artikel 2, eerste lid, aanhef, wordt aangesloten bij de formulering van de Rijkswet nationaliteit zeeschepen (Rnz), en wordt verduidelijkt dat het gaat om schepen die de vlag van het Koninkrijk voeren. De nationaliteit van het zeeschip wordt bepaald door de in dat land van toepassing zijnde rechtsregels. Zowel voor Nederland als voor de Caribische landen zal dit met name de Rnz betreffen (als Rijkswet), maar ook landsregelgeving van het desbetreffende land die daaraan nadere invulling geeft. Door deze aanpassing zal het toepassingsbereik van de Schepenwet voor de vier landen binnen het Koninkrijk meer gelijklopend zijn. Het derde lid (oud), waarin wordt omschreven welke schepen in Nederland thuis behoren, kan vervallen.

Ten aanzien van de uitzonderingen op het toepassingsbereik worden enkele wijzigingen voorgesteld. Zo vervalt de omschrijving van pleziervaartuigen in onderdeel d, omdat die als begripsomschrijving is opgenomen in artikel 1. Onderdeel c (onoverdekte vissersvaartuigen) is ongewijzigd. Door aan te sluiten bij de registratie in een land van het

Koninkrijk en het varen onder vlag van het Koninkrijk, is de uitzondering opgenomen in onderdeel e (oud: vreemde vlag) overbodig geworden.

Van de drie onderdelen die betrekking hebben op de artikel 2bis-verklaring²⁴, wordt alleen aanpassing van het huidige onderdeel f (onderdeel e nieuw) voorgesteld. De 2bis-verklaring is nu alleen van toepassing als het schip in *Nederland* buitengaats gebracht wordt en dus vertrekt uit een Nederlandse haven. In het onderdeel wordt namelijk verwezen naar de in artikel 1, eerste lid, onderdeel a, opgenomen «buitengaats-lijn». Deze «buitengaats-lijn» is voor Nederland vastgesteld bij het Besluit van 17 november 1981, houdende vaststelling van de lijn bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder a, van de Schepenwet. Door in het nieuwe onderdeel e aan te sluiten bij de definitie van «buitengaats brengen», opgenomen in artikel 1, zullen ook schepen die vanuit een haven op één van de BES-eilanden (definitie in onderdeel b) of van één van de Caribische landen (definitie in onderdeel c) vertrekken een 2bis-verklaring kunnen krijgen.

In het tweede lid (nieuw) wordt voorgesteld om de Schepenwet ook van toepassing te verklaren op schepen die onder de Vaartuigenwet 1930 BES vallen. Dit betreffen schepen die op één van de BES-eilanden Bonaire, Sint Eustatius of Saba zijn geregistreerd op basis van die wet. Omdat uit deze lokale registratie niet het recht volgt om de vlag van het Koninkrijk te voeren, vallen deze schepen niet onder het voorgestelde eerste lid. Ten aanzien van de uitzonderingen op het toepassingsbereik is aangesloten bij het eerste lid. Daarnaast wordt het ook mogelijk gemaakt voor schepen afkomstig uit Caribisch Nederland om een artikel 2bis-verklaring te verkrijgen wanneer een schip bij uitzondering gesleept of over een korte afstand buitengaats wordt gebracht. Deze schepen zijn namelijk (nog) niet certificaatplichtig. De andere redenen om een 2bis-verklaring af te geven, te weten voor schepen die te lande voor buitenlandse rekening zijn gebouwd, hetzij naar het buitenland zijn verkocht, en welke over zee naar hun bestemmingsplaats moeten worden gebracht of voor een proefvaart, zijn eveneens opgenomen voor de BES-eilanden.

Tevens wordt het huidige tweede lid vernummerd naar het derde lid en het huidige vierde lid vernummerd naar het zesde lid. Met het nieuwe vierde lid wordt voorgesteld de mogelijkheid te bieden om bij rijksamvb bepaalde categorieën schepen uit te zonderen van de in de Schepenwet gestelde eisen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan schepen tot 12 meter, waarvoor het vanwege de geringe omvang niet wenselijk kan zijn om certificering verplicht te stellen. Als nieuw vijfde lid wordt de mogelijkheid voorgesteld om bepaalde eisen bij of krachtens de Schepenwet ook van toepassing te verklaren op schepen die in het eerste of tweede lid zijn uitgezonderd. Achtergrond hiervan is dat een hoofdstuk van de bijlage bij het SOLAS-verdrag, hoofdstuk V aangaande navigatie, van toepassing is op alle schepen en op alle reizen. Dit is vastgelegd in artikelen 40, derde lid, en 41, vijfde lid van het Schepenbesluit 2004.

Onderdeel C

De 2bis-verklaring is thans alleen mogelijk voor bepaalde Nederlandse zeeschepen. Met de wijziging van artikel 2bis, eerste lid, wordt in onderdeel C voorgesteld om de mogelijkheid voor een 2bis-verklaring uit te breiden naar Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen. Uit de formulering van artikel 2bis, derde lid, blijkt dat dit wel de bedoeling was, maar abusievelijk niet juist is opgenomen in artikel 2. De gevallen

²⁴ Voor een uitgebreidere toelichting op deze verklaring wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 2bis bij onderdeel C.

waarin een 2bis-verklaring kan worden afgegeven zijn voor Nederlandse en voor Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen identiek (artikel 2, eerste lid, onderdelen d tot en met f (nieuw)).

Nu ingevolge artikel 2, tweede lid, ook schepen die in één van de BES-eilanden zijn geregistreerd op basis van de Vaartuigenwet 1930 BES onder het toepassingsbereik van de Schepenwet komen te vallen, ligt het voor de hand dat ook voor deze schepen de mogelijkheid wordt opgenomen om een artikel 2bis-verklaring af te geven. Hierboven is reeds toegelicht dat de andere twee situaties zich niet voordoen op de BES-eilanden. In artikel 2bis, eerste lid, is dat onderdeel eveneens toegevoegd in de verwijzing. Daardoor worden ook in het derde lid van artikel 2bis opgenomen dat bezwaar kan worden gemaakt tegen een weigering van de vergunning in één van de BES-eilanden, aangezien de Nederlandse Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing is in de openbare lichamen. Tot slot wordt voorgesteld een nieuw vierde lid toe te voegen waarin wordt geregeld dat een douaneambtenaar geen expeditie zal verlenen, als de 2bis-verklaring niet kan worden getoond. Dit was reeds geregeld in artikel 17, derde lid, van de Schepenwet, maar past beter bij het artikel dat over de 2bis-verklaring gaat.

Onderdeel D

In artikel 3 van de Schepenwet is geregeld dat voor een schip de benodigde certificaten moeten zijn afgegeven voordat het schip een reis mag starten. Deze bepaling vormt de kern van het stelsel van de Schepenwet en lagere regelgeving. In het Schepenbesluit 2004 is vervolgens uitgewerkt welk certificaat voor welk (gebruik van een) schip vereist is. In vierde lid wordt voorgesteld om de mogelijkheid op te nemen om te in lagere regelgeving te bepalen dat voor bepaalde categorieën schepen geen certificaat of certificaten vereist worden. Deze toevoeging dient om buiten twijfel te stellen dat bijvoorbeeld voor kleine schepen geen veiligheidscertificaat vereist is. Momenteel is voor vissersvaartuigen en vrachtschepen van kleiner dan 12 meter geen veiligheidscertificaat vereist. Deze categorieën schepen worden uitgezonderd van de certificaatplicht, door bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen dat geen certificaat «benodigd» is. Echter, er bleek in de praktijk twijfel of dit inderdaad mogelijk was onder artikel 3. Door het voorgestelde vierde lid wordt verduidelijkt.

In het voorgestelde vijfde lid wordt geregeld dat een douaneambtenaar geen expeditie verleent voor een schip dat bestemd is om buitengaats te worden gebracht, wanneer daarvoor op eerste aanvraag geen geldig certificaat is getoond, waaruit de deugdelijkheid van het schip blijkt. Dit is thans opgenomen in artikel 17, derde lid, van de Schepenwet, maar past beter bij het artikel dat over de certificering gaat. Daarom wordt voorgesteld dit te verplaatsen naar artikel 3.

Onderdeel E

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om in de artikelen 3a, tweede lid, 5, eerste lid, en 72 van de Schepenwet de verwijzing naar de publicatiebladen van de Caribische landen te actualiseren. In de Schepenwet wordt aan deze publicatiebladen gerefereerd als «de Landscourant van Aruba, de Curaçaose Courant en de Landscourant van Sint Maarten». Inmiddels zijn dat het Afkondigingsblad van Aruba, het Publicatieblad van Curaçao en het Afkondigingsblad van Sint Maarten.

Onderdeel F

Artikel 4 van de Schepenwet bevat de verplichtingen voor de kapitein voorafgaand aan de reis. Voorgesteld wordt om dit artikel op een aantal punten te actualiseren, maar om het op hoofdlijn ongewijzigd te houden. In de praktijk is deze opsomming nog steeds relevant. In artikel 4 wordt voorgesteld de onderdelen b, c, d, k en o te verduidelijken en in te korten. Daarnaast bestaat in de huidige tekst geen onderdeel j, waardoor een verlettering plaatsvindt van de verschillende onderdelen vanaf onderdeel k. Onderdeel b wordt ingekort en er wordt volstaan met het woord «de benodigde». De zinsnede vanaf «in verband met» kan daarmee vervallen, omdat dat een nadere invulling geeft aan de term «benodigde», maar deze toevoeging als beperkend kan worden gezien. Deze wijziging brengt geen inhoudelijke verandering met zich mee omdat de benodigde middelen nog steeds afgestemd moeten zijn op het gebruik van het schip, op de reis die wordt gemaakt met het schip en op het aantal opvarenden. Daarnaast wordt de term «heel- en verbandmiddelen» gemoderniseerd tot de term «medische uitrusting», die al in de lagere regelgeving wordt gebruikt. Welke uitrusting dit betreft is uitgewerkt in de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen. In onderdeel c wordt voorgesteld om «zeekaarten, zeilaanwijzingen», een verouderde term, te actualiseren naar «zeevaartkundige kaarten, zeevaartkundige publicaties», in lijn met het SOLAS-verdrag²⁵. Vergelijkbaar wordt in onderdeel d voorgesteld in algemene zin te spreken over «scheepsuitrusting» die aan boord moet zijn en aan de daaraan gestelde eisen moet voldoen. Lantaarns, die thans separaat worden genoemd, zijn onderdeel van de scheepsuitrusting. Onderdeel j (nieuw) betreft de eis om ervoor te zorgen dat het schip behoorlijk bemand is. In de bemannings-/zeevarendenregelgeving en via het arbeidsrecht van ieder land binnen het Koninkrijk zijn regels hieromtrent opgenomen, waaronder de eis van het hebben van een geldig bemanningscertificaat. Daarom is ervoor gekozen om in onderdeel j (nieuw) korter te verwijzen naar deze eis, en de toevoeging van «lichamelijke geschiktheid» te schrappen. Op grond van de nieuwe formulering, waarbij wordt verwezen naar zeevarendenregelgeving, is de lichamelijke geschiktheid van de bemanning ook noodzakelijk om alle werkzaamheden te kunnen verrichten en moet de bemanning overeenkomstig die regelgeving bijvoorbeeld medisch gekeurd worden. Naast de veiligheid van het schip dient het schip ook zodanig bemand te zijn dat het mariene milieu wordt geborgd en het schip wordt beveiligd. In onderdeel n (nieuw) wordt de beperking tot passagiersschepen geschrapt. Deze verplichting geldt immers ook voor vrachtschepen, indien er passagiers aan boord zijn. Het toegestane aantal passagiers is niet gespecificeerd op een certificaat dat wordt afgegeven aan een vrachtschip, maar is onder andere afhankelijk van de beschikbare reddingsmiddelen. Daarom is de zinsnede «blijkens de afgegeven certificaten geoorloofd» vervangen door «bij of krachtens deze wet is toegestaan». Ook wordt onderdeel l het ouderwetse «appels» veranderd door het meer gangbare «alarmrollen». Dit betreft het oefenen van de taken behorende bij de lijst met de algemene en individuele verplichtingen van de bemanning in geval van brand of ander gevaar.

Het tweede lid van artikel 4 is ongewijzigd ten opzichte van de huidige versie. Het voorgestelde derde lid wordt ingevoegd ter verduidelijking van de grondslag van het Bemanningsbesluit Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen. Dit besluit, dat uitsluitend voor de Caribische landen geldt, dient ter implementatie van het STCW-verdrag. Voor Nederland geldt de Wet zeevarenden, die wordt gemoderniseerd met het

²⁵ Hoofdstuk V, voorschrift 19.

wetsvoorstel bemanning zeeschepen²⁶. Er is gekozen om hiervoor een aparte wet die uitsluitend geldt voor Nederland omdat voor Nederland ook Europese regelgeving geldt ten aanzien van bemanning en ter (gedeeltelijke) implementatie van het STCW-verdrag. Deze verschillende regelgeving voor Nederland en de drie Caribische landen ten aanzien van een rijksaangelegenheid (te weten de veiligheid van zeeschepen) is mogelijk op basis van artikel 14, derde lid, van het Statuut.

Onderdeel G

In onderdeel G wordt voorgesteld om artikel 6 opnieuw vast te stellen en deze procedure te vereenvoudigen. Bij ministeriële regeling wordt het onderscheid tussen erkenning en aanwijzing verduidelijkt en wordt de criteria voor erkenning onderscheidenlijk aanwijzing van de verschillende organisaties zoveel mogelijk gestroomlijnd en vereenvoudigd. Ook worden de procedurele stappen verduidelijkt, bijvoorbeeld rondom de mogelijkheid tot intrekking en beëindiging van werkzaamheden. Daarbij zal tevens aangesloten worden bij andere Nederlandse regelgeving op het terrein van erkende organisaties en bij de RO-Code (Code for Recognized Organizations) van IMO, die de Assembly-resoluties A.739(18) en A.789(19) heeft vervangen. Hierdoor wordt het gemakkelijker om op kortere termijn nieuwe organisaties aan te wijzen of veranderingen door te voeren. Zo hoeft bij bijvoorbeeld een adreswijziging of bij een nieuwe aanwijzing niet steeds het Besluit erkende organisaties Schepenwet te worden aangepast, en zal bij het opstellen van nieuwe vereisten voor nieuw te erkennen instanties worden aangesloten bij de reeds opgenomen, gestroomlijnde criteria voor erkenning en aanwijzing, die reeds gelden voor bestaande erkende instanties.

Onderdeel H

In het voorgestelde artikel 7, betreffende het vervallen van certificaten, wordt verduidelijkt dat een besluit tot intrekking van een certificaat in één van de BES-eilanden ook schriftelijk gemotiveerd en bekendgemaakt moet worden aan de eigenaar. Voor Europees Nederland hoeft dit niet in de Schepenwet te worden opgenomen, omdat daar de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. De formulering van het lid is gemoderniseerd.

Onderdeel I

In artikel 8 van de Schepenwet is geregeld dat vervallen of ingetrokken certificaten moeten worden teruggestuurd naar de Scheepvaartinspectie. In de praktijk gebeurt dit niet altijd, met name bij vervallen certificaten. Dit geldt met name voor certificaten die digitaal worden verstrekt. Na het verstrijken van de op het certificaat vermelde datum is die in de praktijk al onbruikbaar. Daarom wordt in het voorgestelde artikel 8 bepaald dat uitsluitend een ingetrokken certificaat moet worden verzonden aan de Scheepvaartinspectie.

Onderdeel J

In artikel 9 van de Schepenwet zijn de verplichtingen van de kapitein gedurende de reis met een schip opgenomen. Net als voor artikel 4, geldt voor artikel 9 dat de opgenomen verplichtingen in de praktijk nog steeds relevant zijn. Daarom wordt voorgesteld om artikel 9 slechts op een aantal punten met name tekstueel te actualiseren, en om het op hoofdlijn ongewijzigd te houden. Meest in het oog springend is de aanpassing van

²⁶ Kamerstukken II 2023/24, 36 440.

onderdeel f, waarin is geregeld dat hulp verleend moet worden aan mensen in nood op zee. Bij de voorgestelde formulering wordt aangesloten bij het VN-Zeerechtverdrag (artikel 98) en bij het SOLAS-verdrag (Hoofdstuk V, voorschrift 33). Er wordt geen inhoudelijke aanpassing beoogt met deze wijziging. In onderdeel h wordt voorgesteld om «aanwezig» te vervangen door «beschikbaar». Dit ziet op de verplichting van de kapitein om alle benodigde certificaten (bijvoorbeeld het nationaal of internationaal veiligheidscertificaat) aan boord te hebben. In de huidige tekst staat dat deze certificaten aan boord *aanwezig* moeten zijn. Hiervan wordt gemaakt dat zij *beschikbaar* moeten zijn. Dit beoogt mogelijk te maken dat certificaten ook digitaal beschikbaar mogen zijn. Voorwaarde is daarbij wel dat de certificaten te allen tijde beschikbaar en verifieerbaar zijn. In het geval er bijvoorbeeld geen internetverbinding is, moeten de certificaten dus ook offline of op papier te raadplegen zijn. Verder worden onderdelen b en i aangepast. In onderdeel b wordt een foutieve verwijzing naar artikel 11, tweede lid, hersteld. Artikel 11, tweede lid, bepaalt dat het jaarlijkse verslag van de HSI niet alleen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat maar ook aan de Staten-Generaal, de Gouverneur en de Staten van Aruba, van Curaçao en van Sint Maarten over moet worden gelegd. In artikel 9, eerste lid, onderdeel b, moet worden verwezen naar artikel 9, vierde lid, in plaats van naar artikel 11, tweede lid. Tot slot wordt in onderdeel i het begrip «schepelingen» vervangen door «bemanning». De achtergrond hiervan is reeds toegelicht bij onderdeel A.

In het tweede lid van artikel 9 staat thans dat de kapitein verplicht is tot kennisgeving van op de afgelopen reis voorgekomen averijen en ongevallen. Deze verplichting geldt bij binnenkomst van een haven in het land van het Koninkrijk. Er varen echter schepen onder vlag van het Koninkrijk die niet of zelden een haven van het Koninkrijk binnenkomen en de bereikbaarheid van schepen overal ter wereld is sinds de totstandkoming van deze bepaling drastisch verbeterd. Daarom wordt voorgesteld om te verduidelijken dat de kennisgeving in geval van averijen en ongevallen zo spoedig mogelijk (bijvoorbeeld per satelliettelefoon), maar uiterlijk bij binnenkomst van de eerstvolgende haven, dient te worden gedaan aan de Scheepvaartinspectie (ILT of MAC).

Onderdeel K

Om de verantwoordelijkheden van de eigenaar in de regelgeving vast te leggen mede ter bescherming van de kapitein, wordt in onderdeel K voorgesteld om op te nemen in nieuw artikel 9a dat de eigenaar verplicht is om de kapitein te faciliteren om aan diens verplichtingen voortvloeiend uit de wet te kunnen voldoen. De tekst van deze verplichting is gebaseerd op artikel 3 van de ISM-Code, waar ten aanzien van veiligheidsmanagement reeds een vergelijkbare verplichting is opgenomen.

Daarnaast wordt voorgesteld in het tweede lid een grondslag op te nemen voor het stellen van regels ter zake van de bedrijfsvoering van schepen. In internationale en regionale verdragen en Codes, zoals het SOLAS-verdrag, de ISM-Code en Europese regelgeving, worden diverse verplichtingen opgelegd aan de eigenaar van een schip. Zo eist hoofdstuk IX van de bijlage bij het SOLAS-verdrag dat de eigenaar handelt volgens een goedgekeurd veiligheidsmanagementplan en stelt de ISM-Code onder andere dat de eigenaar ervoor moet zorgen dat de bemanning van het schip gekwalificeerd is om haar taken uit te voeren en het schip volgens de geldende regels wordt onderhouden. Ook in de SCV-Code wordt de eigenaar onder andere verplicht om te handelen conform hoofdstuk IX van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de ISM-Code. Het voorgestelde tweede lid van artikel 9a dient ertoe om uitvoering te kunnen geven aan

deze voorschriften en daarop toezicht te kunnen houden. Veelal vindt deze implementatie plaats via dynamische verwijzing.

Onderdeel L

Artikel 10 betreft het toezicht krachtens de Schepenwet en bepaalt de verhouding tussen de HSI en de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie. Deze bepaling is nader uitgewerkt in de Instructie ambtenaren Scheepvaartinspectie.²⁷ In onderdeel L worden in het vierde en vijfde lid van artikel 10 taalkundige aanpassingen voorgesteld die dienen om onderscheid te maken tussen schepen die zijn geregistreerd in Europees Nederland en schepen die zijn geregistreerd in één van de Caribische landen. Deze wijziging is nodig omdat in artikel 2, eerste lid, geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen Nederland en de Caribische landen, wat eerder was opgenomen door een eerste en tweede lid. Inhoudelijk vindt er dus geen wijziging plaats in de bevoegdheidsverdeling.

Onderdeel M

Met het doel lering te trekken uit voorvallen met schepen, wordt een nieuw artikel voorgesteld. In artikel 12a wordt ingevolge onderdeel M voor de inspecties in Nederland (ILT) en in de Caribische landen (Maritieme Autoriteit Curaçao) de mogelijkheid opgenomen om dergelijke voorvallen te onderzoeken. Formeel wordt deze bevoegdheid neergelegd bij de HSI, die deze inspectiediensten functioneel aanstuurt. Gezien de taken rondom havenstaat- en vlaggenstaatcontrole, en de bevoegdheid opgenomen in artikel 29 van de Wvvs ligt het voor de hand om thans ook het onderzoek naar bovenbedoelde voorvallen op te dragen aan de Scheepvaartinspecties binnen het Koninkrijk. Voor de formulering van artikel 12a is aangesloten bij die van artikel 29 Wvvs, waarin een soortgelijke bevoegdheid al sinds 1986 is opgenomen ter bescherming van het marine milieu. Belangrijk is dat dit onderzoek uitsluitend strekt ter lering of ter voorkoming van ongevallen. Er zijn geen handhavings-/ strafrechtelijke elementen die in het onderzoek worden meegenomen.

Onderdelen N en O

In onderdelen N en O worden de artikelen rondom het aanhouden van schepen gemoderniseerd. Daarbij is zoveel mogelijk aangesloten bij andere Nederlandse maritieme regelgeving, zoals de Wvvs, de Wet havenstaatcontrole en de Wet zeevarenden. Uiteraard is er daarbij op gelet dat deze werkwijze ook voor de Caribische landen uitvoerbaar is.

Artikel 15

Artikel 15 van de Schepenwet ziet op de situatie dat geconstateerd wordt dat de bij of krachtens artikelen 3a, 4 of 9 gestelde eisen niet zijn nageleefd. Dit kunnen verplichtingen zijn met betrekking tot de eisen aan het schip waarvoor een certificaat is afgegeven (artikel 3a) of de naleving van de verplichtingen van de kapitein (artikelen 4 en 9). In onderdeel N wordt voorgesteld om artikel 15 te moderniseren, aangezien in de praktijk blijkt dat het artikel moeilijk leesbaar is. Daarnaast is het thans niet meer gebruikelijk om bij rijkswet te bepalen dat de chef van de inspecteur moet worden ingelicht. De strekking van het artikel blijft ongewijzigd.

²⁷ Stb. 1958, 74.

In het voorgestelde eerste lid van artikel 15 wordt verduidelijkt dat de eigenaar en kapitein op de hoogte worden gesteld van de geconstateerde tekortkomingen. Dit is in lijn met de huidige tekst en het bestuursrecht. In de huidige tekst blijkt abusievelijk een verwijzing te zijn blijven staan naar artikel 11.

In het tweede lid wordt verduidelijkt dat de eigenaar of kapitein aan de inspecteur kan verzoeken om aan te geven op welke wijze de geconstateerde tekortkoming kan worden verholpen of gerepareerd. De ambtenaar van de Scheepvaartinspectie kan op basis van diens inzichten daarvoor een suggestie doen.

In het derde lid wordt gemoderniseerd en verduidelijkt wordt dat de ambtenaar van de Scheepvaartinspectie ervan vermelding maakt als de tekortkomingen onvoldoende zijn hersteld.

Artikel 16

In het huidige artikel 16 is de aanhouding van schepen door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie geregeld. Hoewel de hoofdlijn van deze bepaling in de praktijk werkbaar is en wordt uitgevoerd, is het ook hier nodig om het artikel te moderniseren, te verduidelijken en aan te vullen. In het eerste en tweede lid van het voorgestelde artikel 16 wordt een onderscheid gemaakt tussen de bevoegdheid van de ambtenaar om een onderzoek te doen (eerste lid) en de bevoegdheid om het schip aan te houden (tweede lid). De leden drie tot en met zes zijn ongewijzigd. Het derde en vierde lid blijven het derde en vierde lid. Het voorgestelde vijfde lid is het huidige tweede lid, onderdeel d. Het zesde lid blijft eveneens het zesde lid.

Artikel 17

Artikel 17 regelt de administratieve kant van de aanhouding. In het voorgestelde eerste lid wordt bepaald aan welke voorwaarden het besluit tot aanhouding moet voldoen. Voor Europees Nederland is daarvoor de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Die wet is echter niet van toepassing voor de Caribische delen van het Koninkrijk, en daarom wordt in artikel 17 geregeld dat het besluit schriftelijk wordt genomen en gemotiveerd. Dit staat reeds in het huidige eerste lid van artikel 17.

In het voorgestelde tweede lid wordt aangesloten bij het huidige eerste lid en wordt geregeld aan wie het besluit wordt uitgereikt ter bekendmaking. In de huidige Schepenwet worden zowel de kapitein als de eigenaar genoemd. In de praktijk vindt uitreiking plaats aan de kapitein. In het voorgestelde tweede lid wordt aangesloten bij deze praktijk. Indien dat niet mogelijk is, kan uitreiking geschieden aan een andere persoon, de meest gereede persoon op het schip. In dat geval ligt bijvoorbeeld de eerste stuurman voor de hand. Voorts moeten ingevolge het voorgestelde vierde lid de havenbeheerder en eventuele andere havendiensten in kennis worden gesteld van de aanhouding.

Het voorgestelde derde lid bevat een modernisering van het huidige tweede lid van artikel 17. De strekking daarvan is niet gewijzigd. Wanneer een schip wordt aangehouden, wordt de betrokken douaneambtenaar daarvan op de hoogte gesteld. Deze ambtenaar mag geen expeditie verlenen totdat de aanhouding door de Scheepvaartinspectie is opgeheven. Tot slot wordt de vlaggenstaat van het schip ingelicht.

Artikel 17a

In het voorgestelde artikel 17a worden de gevolgen van de aanhouding opgesomd. De kapitein moet als gevolg van de aanhouding met het schip naar een aangewezen ligplaats (eerste lid), mits dit geen risico vormt voor de veiligheid en beveiliging van het schip²⁸, en mag de kapitein het schip niet verplaatsen zonder toestemming (tweede lid). Deze toestemming kan worden gegeven door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, bijvoorbeeld ook om het schip tijdelijk buiten de haven te verplaatsen (derde lid). Dit kan bijvoorbeeld vanuit veiligheidsoverwegingen nodig zijn. Zonder toestemming mogen overige ambtenaren, bijvoorbeeld van de douane of havenbedrijf geen medewerking verlenen aan het verplaatsen van het schip. In het vijfde lid wordt voorgesteld te regelen dat een schip de haven niet mag verlaten, indien het in een buitenlandse haven is aangehouden.

Artikel 17b

Het voorgestelde artikel 17b beoogt te regelen dat ambtenaren van de Scheepvaartinspectie maatregelen kunnen nemen of aanwijzingen kunnen geven in het kader van de aanhouding en de handhaving van de aanhouding. Te denken valt aan het inschakelen van de maritieme politie of het informeren van de havenmeesters van andere havens over de aanhouding.

Artikel 17c

Het voorgestelde artikel 17c vormt het sluitstuk van de artikelen rondom aanhouding. Daarin wordt bepaald in welke gevallen de aanhouding wordt opgeheven. Meest voor de hand liggend is uiteraard als de geconstateerde tekortkomingen of gebreken zijn gerepareerd.

Onderdeel P

In artikelen 19 en 20 van de Schepenwet wordt voor de Caribische landen Curaçao en Sint Maarten geregeld dat beroep kan worden ingesteld tegen een besluit van een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie van één van de twee landen. In het tweede lid van beide artikelen is geregeld dat het beroep, onderscheidenlijk het verzoek tot aanhouding in heroverweging te nemen, schriftelijk, telegrafisch of per telefax kan worden ingediend. Deze formulering is als gevolg van technologische ontwikkeling achterhaald. Daarom wordt in onderdeel P voorgesteld om in beide artikelen «telegrafisch of per telefax» te schrappen. Zoals ook in veel andere wet- en regelgeving, wordt schriftelijk mede gelezen als elektronisch. Hierdoor kan beroep per e-mail worden ingesteld indien de ontvanger van het beroep of het verzoek dit praktisch mogelijk maakt.

Onderdelen Q en X

In artikel 23, derde lid, en 33, eerste lid, wordt gesproken over de machinist of oud-machinist, als personen die zitting kunnen nemen als buitengewone leden in de Raad voor de Scheepvaart. Artikel 23 geldt

²⁸ Ingevolge voorschrift 34-1 van hoofdstuk V van de bijlage bij het SOLAS-verdrag mogen aan de kapitein geen verboden of beperkingen worden opgelegd die, naar het professionele oordeel van de kapitein, nodig zijn voor de veiligheid van mensenlevens op zee, de bescherming van het mariene milieu of ter beveiliging van het schip. Ingevolge voorschrift 8 van hoofdstuk XI-2 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag mag de kapitein niet door de maatschappij, verlader of enig ander persoon worden weerhouden van het nemen of het uitvoeren van een beslissing die naar het professionele oordeel van de kapitein moet worden genomen voor de veiligheid en ter beveiliging van het schip.

thans alleen nog voor Aruba en artikel 33 alleen nog voor de drie Caribische landen. In de praktijk blijkt dat deze functie niet meer gangbaar is en de bijbehorende taken worden uitgevoerd door een werktuigkundige of maritiem officier. Daarom wordt in onderdelen Q en X voorgesteld om toe te voegen dat het kan gaan om een functie gelijkwaardig aan de machinist. Het geheel schrappen van deze verwijzing zou namelijk tot gevolg hebben dat een oud-machinist geen zitting meer kan hebben.

Onderdelen R, S, Y, Z, AA, CC en DD

Hoofdstuk III van de Schepenwet regelt de Raad voor de Scheepvaart en de Commissies van Onderzoek in de drie Caribische landen. Voor Nederland hebben de artikelen 23 tot en met 26bis geen betekenis meer, omdat de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid in 2005 in werking is getreden²⁹ en deze artikelen zijn ingetrokken³⁰. Daarnaast is het tuchtrecht voor Nederland geregeld onder de Wet zeevarenden³¹. De bepalingen zijn echter nog wel relevant voor de drie Caribische landen Aruba, Curaçao en Sint Maarten (zie bijlage 1 bij deze memorie van toelichting). In de artikelen 26, derde lid, 26bis, vijfde lid, 34, 36, en 48 van de Schepenwet worden de genoemde functies aangepast en wordt, in lijn met de regelgeving van toepassing op zeevarenden, voorgesteld te verwijzen naar de kapitein en officieren. Daartoe is in artikel 1 ook een begripsomschrijving opgenomen van «officier», hetgeen is toegelicht bij onderdeel A. De term «zeevarenden» is namelijk te veelomvattend, gelet op de functies die thans worden genoemd in deze artikelen, aangezien dit alle personen betreft die werkzaam zijn aan boord van het schip. In artikel 48 wordt eveneens voorgesteld de term «misdragen» te concretiseren naar een handeling in strijd met wettelijke bepalingen of voorschriften. In de praktijk bleek dat er vragen waren over wat een misdraging zou zijn. In artikel 49 wordt het nieuwe begrip «bemanning» ingevoegd ter vervanging van het begrip «schepelingen». ³² Overigens gelden de artikelen 48 en 49 enkel nog voor Aruba, en niet voor de overige landen van het Koninkrijk.

Onderdeel T

Zoals reeds in het algemeen deel van de toelichting is uiteengezet, is de ACVAZ sinds medio 2017 opgeheven. In verband hiermee zullen de artikelen 26a tot en met 26d, die betrekking hebben op ACVAZ, vervallen.

Onderdeel U

Met de in artikel 26e voorgestelde wijziging wordt de verplichting verduidelijkt om, in lijn met het Maritiem Arbeidsverdrag, aan boord van een schip een veiligheidscommissie te hebben. De verplichting uit dat verdrag geldt slechts indien er vijf of meer bemanningsleden aan boord zijn. In de huidige Nederlandse regelgeving is dit vastgelegd in artikel 29 van de Rvz, maar de formulering van artikel 26e (oud) lijkt ten onrechte te impliceren dat het voor alle schepen geldt.

Onderdelen V en W

In onderdelen V en W wordt een tweetal correcties voorgesteld. In artikel 30 wordt een verschrijving in de opsomming van artikelen hersteld. In artikel 32 wordt het abusievelijk vergeten woord «en» ingevoegd.

²⁹ Stb. 2005, 51.

³⁰ Stb. 2009, 563.

³¹ Stb. 2004, 2008 en Stb. 2009, 563.

³² Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting bij onderdeel A.

Onderdeel BB

Op grond van artikel 34, achtste lid, van de Schepenwet kan de Raad voor de Scheepvaart een kapitein of officier onbevoegd verklaren gedurende een onderzoek naar een maritiem ongeval (scheepsramp). Als einduitspraak kan de Raad op grond van artikel 38 de bevoegdheid ontnemen. In artikel 39 wordt aangegeven dat de onbevoegdverklarde verplicht is om op zijn diploma's in te leveren bij de HSI, indien zijn bevoegdheid middels einduitspraak door de Raad is ontnomen. Hier werd verwezen naar «in Nederland geldige diploma's». Echter, dit artikel is niet meer van toepassing in Europees Nederland, maar is alleen nog van toepassing op Aruba. De formulering in het eerste lid wordt daarop aangepast en ruim geformuleerd naar het «land van het Koninkrijk» in onderdeel BB.

Onderdeel EE

In artikel 54 van de Schepenwet is geregeld dat een kapitein geen reis met een aangehouden schip mag ondernemen. Daaraan is toegevoegd dat ook geen reis ondernomen mag worden indien geen expeditie is verleend door de douanebeambte. Voorts wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de verwijzing naar de douaneambtenaar te moderniseren.

Onderdeel FF

In artikel 56 wordt bepaald welke gedragingen in strijd met de Schepenwet strafbare feiten zijn. In het eerste en tweede lid wordt het voorgestelde artikel 9a ingevoegd. Voor een toelichting op die artikelen wordt verwezen naar onderdeel K.

Onderdelen GG en HH

In artikelen 57 en 58 van de Schepenwet is de hoogte van de bestraffing van overtredingen bepaald. In artikel 57 wordt onderscheid gemaakt tussen misdrijven (eerste lid), gedragingen (tweede lid en vierde lid) en overtredingen (derde lid). In artikel 58 wordt de straf bepaald voor een overtreding die uitdrukkelijk als strafbaar feit is aangemerkt. In de huidige wet zijn de straffen nog bepaald met concrete geldboetes. Echter, omdat de Schepenwet niet eenvoudig is aan te passen, zijn deze bedragen sinds 1998 niet meer geactualiseerd.³³ Daarom wordt voorgesteld om aan te sluiten bij de geldboetecategorieën die zijn vastgelegd in de respectievelijke Wetboeken van Strafrecht van de vier landen binnen het Koninkrijk. Deze worden periodiek geactualiseerd. Daartoe is in artikel 1 van de Schepenwet (onderdeel A) een begripsbepaling ingevoegd van «boetecategorie», waarin wordt verwezen naar de boetecategorieën in de verschillende Wetboeken van Strafrecht binnen het Koninkrijk. Deze begripsbepaling komt de leesbaarheid ten goede. Om te bepalen welke boetecategorie hier passend is, is gekeken naar de hoogte van de boete in het jaar van opname in de Schepenwet en vervolgens is nagezocht welke categorie dat in het betreffende jaar was in de verschillende Wetboeken van Strafrecht van de landen van het Koninkrijk. Als gevolg van deze vergelijking wordt voorgesteld voor het eerste en tweede lid van artikel 57 de vierde boetecategorie en voor het derde en vierde lid de derde boetecategorie. Ook voor artikel 58 wordt de derde categorie voorgesteld. Er is geen reden om ook de duur van op te leggen gevangenisstraf of hechtenis aan te passen. Deze zijn dus onveranderd.

³³ Stb. 1995, 301. Wel zijn de bedragen in 2002 omgezet naar euro's voor Europees Nederland, zie Stb. 2001, 482.

Onderdeel II

Omdat in de praktijk blijkt dat de strafrechtelijke handhaving, zeker bij kleine overtredingen of gedragingen nog wel eens achterwege blijft, wordt in onderdeel II een nieuw artikel 59 voorgesteld waarin staat dat ook door of namens de HSI een bestuurlijke boete kan worden opgelegd aan de eigenaar van een schip. Los van de in artikelen 57 en 58 doorgevoerde wijzigingen (onderdelen GG en HH) met betrekking tot de boetehoogtes, heeft dat geen wijziging van het strafrechtelijk kader tot gevolg.

De mogelijkheid tot het opleggen van de bestuurlijke boete is aanvullend op het bestaande sanctioneringsinstrumentarium. De bestuurlijke boete geeft de Inspectie de mogelijkheid om zelf bij overtreding te zorgen voor bestraffing, in plaats van een aangifte daarvan te doen bij het Openbaar Ministerie. Voor de hoogte van een bestuurlijke boete wordt voorgesteld om aan te sluiten bij de boetecategorieën zoals die nu zijn voorgesteld (dus derde of vierde categorie) voor de strafrechtelijke handhaving in artikelen 57 en 58.

Onderdeel JJ

In artikel 63, eerste lid, wordt verduidelijkt dat met de opsporing van strafbaar gestelde feiten ook daartoe aangewezen ambtenaren op de BES-eilanden zijn belast.

Onderdeel KK

Om te voorkomen dat niet (tijdig) kan worden gehandhaafd vanwege het feit dat documenten uitsluitend in de Engelse taal beschikbaar zijn, wordt voorgesteld om met onderdeel KK in artikel 66 i erin te voorzien dat gehandhaafd kan worden op de in het kader van de IMO tot stand gekomen codes en besluiten die betrekking hebben op de bescherming van mensenlevens op zee en die een technische uitwerking van de in het kader van de IMO tot stand gekomen verdragen bevatten. Deze codes en besluiten zijn omgezet in onder meer het Schepenbesluit 2004, de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen, die dynamische verwijzingen bevatten naar codes en besluiten van de IMO, dan wel naar het SOLAS-verdrag dat verplicht tot het naleven van deze codes. Voor zover deze Engelstalige codes en besluiten operationele voorschriften bevatten, is overtreding daarvan ingevolge het voorgestelde artikel 66 strafbaar gesteld. Gevolg is dat de buitenlandse zeevarenden aan boord van Nederlandse zeeschepen niet (langer) worden benadeeld. Zij zijn immers veelal de Nederlandse taal niet machtig. Ook voor hen geldt reeds dat zij de Engelse taal in voldoende mate moeten beheersen.

De formulering van artikel 66 is in lijn met het reeds aangenomen wetsvoorstel tot wijziging van enige wetten in verband met de handhaving van voorschriften in de Engelse taal.³⁴ Aangezien de Schepenwet een rijkswet is, is de wijziging van deze wet niet meegenomen in het genoemde (Nederlandse) wetsvoorstel.

Onderdeel LL

Met dit onderdeel LL wordt voorgesteld een nieuw artikel in te voegen na artikel 66. Dit artikel bevat grondslagen om verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties te kunnen implementeren.

³⁴ Stb. 2013, 415.

In artikel 66a wordt allereerst voorgesteld om een grondslag op te nemen om nadere regels met betrekking tot de in de Schepenwet geregelde onderwerpen te stellen ter uitvoering van verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties die betrekking hebben op de bescherming van mensenlevens op zee. De dynamische verwijzing in het Schepenbesluit 2004 (artikel 71) zorgt ervoor dat in een groot aantal gevallen geen wijziging van regelgeving nodig is, maar dat de verplichtingen en rechten voortvloeiend uit de verdragen of besluiten doorwerken in de rechtsorde van het Koninkrijk. Echter, sommige nieuwe regelgeving vereist die wijziging wel. De in artikel 66a voorgestelde grondslag maakt het mogelijk om nieuwe internationale voorschriften op korte termijn om te zetten in lagere regelgeving. Het betreft hier voornamelijk regels ter uitvoering van het SOLAS-verdrag en besluiten van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO en (voor het Europese deel van Nederland) van de Europese Unie.

Volgens het Statuut van het Koninkrijk is de veiligheid en navigatie van zeeschepen een rijksaangelegenheid. Dit maakt dat regels vanuit internationale verdragen in principe geïmplementeerd worden binnen het hele Koninkrijk. Met de laatste zinsnede «, die op één of meerdere landen binnen het Koninkrijk van toepassing zijn», is een opt-out mogelijkheid opgenomen. Dit betekent dat gemeenschappelijke regelgeving op dit terrein desgewenst door elk van de landen van het Koninkrijk voor de in dat land geregistreerde schepen kan worden beëindigd, zodra in de vorm van landswetgeving een passender wettelijk kader tot stand is gekomen. Omdat niet is uit te sluiten dat in de toekomst (internationale) regels worden opgesteld die slechts (bijvoorbeeld vanwege geografische ligging of regionale voorschriften zoals hierboven genoemd) in een bepaald deel van het Koninkrijk van toepassing zijn, wordt voorgesteld deze mogelijkheid op te nemen. Dit is in lijn met artikel 14, derde lid, van het Statuut, dat bepaalt dat «regelen omtrent aangelegenheden van het Koninkrijk, welke niet in Aruba, Curaçao of Sint Maarten gelden, worden bij wet of algemene maatregel van bestuur vastgesteld».

In onderdeel b is een grondslag opgenomen om nadere regels te stellen ten aanzien van navigatie voor schepen die de vlag van het Koninkrijk voeren. Deze grondslag dient met name ter implementatie van hoofdstuk V van de bijlage bij het SOLAS-verdrag, waarin eisen worden gesteld ten aanzien van navigatie (hoofdstuk V, voorschrift 1.1). Ingevolge artikel 3 van het Statuut betreft de navigatie van zeeschepen onder vlag van het Koninkrijk een rijksaangelegenheid.

Onderdelen MM, NN en OO

De artikelen 67 tot en met 69a hebben betrekking op de havenstaatcontrole van buitenlandse schepen. Voor Nederland zijn de artikelen 67 tot en met 69a daarom al niet meer van toepassing.³⁵ De artikelen 67 tot en met 69a gelden nog wel voor schepen die vanuit één van de Caribische landen van het Koninkrijk een reis ondernemen.

In onderdelen MM en OO wordt in het eerste onderdeel voorgesteld de verwijzing naar Bonaire, Sint Eustatius en Saba te schrappen in artikelen 67, eerste lid, en 69, eerste lid, onderdeel a, en vijfde lid. Voor Caribisch Nederland is de havenstaatcontrole reeds opgenomen in de (Nederlandse) Wet havenstaatcontrole³⁶. Daardoor is ook op de BES de havenstaatcontrole op uniforme wijze geregeld en is opname in de Schepenwet overbodig. Dit betekent dat na inwerkingtreding van dit

³⁵ Stb. 1997, 588.

³⁶ Stb. 2017, 92.

onderdeel de artikelen 67 tot en met 69a alleen nog gelden voor de drie Caribische landen.

Momenteel is er landsregelgeving op het terrein van havenstaatcontrole in voorbereiding in ieder van de drie Caribische landen. Indien de landsregelgeving in werking treedt, vervalt voor de Caribische landen binnen het Koninkrijk de noodzaak om de regelgeving inzake havenstaatcontrole op de Schepenwet te baseren. Bij de inwerkingtreding van de respectievelijke landsregelgeving, kan de toepassing van de artikelen 67 tot en met 69a van de Schepenwet derhalve dienovereenkomstig worden beperkt. In de onderdelen 2 tot en met 4 wordt erop geanticipeerd.

Als alle drie de landen landsregelgeving hebben vastgesteld, kunnen de bepalingen rondom havenstaatcontrole worden geschrapt. In onderdeel NN wordt daartoe voorgesteld om de artikelen 67 tot en met 69a geheel te schrappen. Onderdeel NN zal, evenals onderdelen 2 tot en met 4 van onderdelen MM en OO, op een later tijdstip inwerking treden.

Onderdeel PP

De voorgestelde wijziging van artikel 70 heeft tot gevolg dat dit alleen nog van toepassing is op de Caribische landen. Daarmee is het in lijn met artikel 2 van de Schepenwet en de Rijkswet nationaliteit zeeschepen. Er wordt dan niet langer verwezen naar de Nederlandse nationaliteit van een schip, maar naar de vlag van het Koninkrijk.

ARTIKEL II

In artikel II is de inwerkingtredingsbepaling opgenomen. Voor een toelichting daarop wordt verwezen naar paragraaf 8 van de algemene toelichting.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

Bijlage.**Overzicht van toepasselijkheid artikelen binnen het Koninkrijk**

| Huidige artikel (voor onderhavige wijziging) | Van toepassing op | Staatsblad-nummer |
|---|---|--|
| 2, eerste tot en met derde lid | Alle landen van het Koninkrijk | |
| 2, vierde lid | alle landen van het Koninkrijk, in de praktijk (door verwijzing andere artikelen) alleen nog van toepassing voor AUA. | |
| 9, tweede lid | Alle landen van het Koninkrijk – als gevolg van Rijkswet Ovv luidt de zinsnede anders voor AUA | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 18 tot en met 20 | Alle landen van het Koninkrijk – als gevolg van Rijkswet Ovv luidt de tekst anders voor AUA | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 21 en 22 | Geldt alleen nog voor AUA | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 23 | Geldt alleen nog voor AUA | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 24 tot en met 26bis | Geldt voor Caribische landen | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 27, eerste tot en met derde lid | Geldt voor Caribische landen | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 28, 29, eerste en tweede lid, 31, 32, eerste lid, en 33 | Geldt voor Caribische landen | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 27, vierde lid, 29, derde tot en met vijfde lid, 30, 32, tweede en derde lid, | Geldt voor AUA | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 34 tot en met 47 | Geldt voor AUA | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 48 tot en met 51 | Geldt voor AUA | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |
| 67 tot en met 69a | Geldt voor de Caribische landen en Caribisch Nederland | <u>Staatsblad 1997, 558</u> <u>Staatsblad 1998, 297</u> |
| 70 | Geldt voor de Caribische landen | <u>Staatsblad 2009, 563</u> <u>Staatsblad 2010, 323</u> |