

Commentaar van de NVKK op de Regeling bescherming koopvaardij

Versie: 19-10-2021

Concept internetconsultatie

Algemeen commentaar

De Nederlandse Vereniging voor Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) staat op het standpunt dat de kapiteins niet moeten worden belast met overbodige administratie. De NVKK vindt dat zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij bestaande administratieve systemen voor registraties. Dus geen additionele vastleggingen zonder enig doel.

De bestaande, vaak verplichte administraties, zijn en blijven na de reis beschikbaar voor de controlerende autoriteiten.

Ook wil de NVKK heldere en ondubbelzinnige regelgeving voor de kapitein. De koopvaardij bestaat uit veel soorten schepen met allemaal hun eigen unieke systemen en bemanningen. Ter informatie, in het algemeen leest de kapitein niet de Toelichting op deze Regeling, omdat die niet bij hem bekend is en ook omdat een groot deel van de kapiteins op Nederlands gevlagde schepen niet de Nederlandse nationaliteit bezitten.

De tekst in de Regeling dient voldoende duidelijk te zijn voor de kapitein. Voor de kapitein, die de Regeling moet uitvoeren komt dit nu over als een te gedetailleerde eenheidsworst, die geen eenduidige regels kent. De Regeling geeft de kapitein te weinig ruimte voor maatregelen op zijn specifieke schip.

Voorbeeld: Het afdekken van ramen en patrijspoorten is niet op alle schepen mogelijk of noodzakelijk. Hierover moet de kapitein zelf beslissen, na een risico-inventarisatie.

Advies: neem de terminologie over uit de BMP, zoals ‘.. to be considered’, of ‘..ter beoordeling van de kapitein’.

Aangezien de kapitein hoge boetes kan verwachten indien hij een fout maakt, heeft hij recht op duidelijkheid in de regelgeving. Of de wetgever moet meer overlaten aan de kapitein die geadviseerd wordt door de scheepsbeheerder en de teamleider.

De NVKK beperkt zich met haar commentaar tot de artikelen waarbij de kapitein betrokken is, maar zal waar nodig ook de context van commentaar voorzien.

Regeling bk, artikelsgewijs

Artikel 3

Lid 1 De scheepsbeheerder waarborgt in ieder geval de beschikbaarheid van de volgende beschermingsmaatregelen, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de wet:

- a. verrekijkers voor het team op de brug;
- b. vaste zoeklichten;
- c.

Lid 2 De kapitein treft voorafgaand aan de doorvaart door het risicogebied in ieder geval de volgende beschermingsmaatregelen, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de wet:

Er worden maar een paar maatregelen genoemd, die overigens ook al gedeeltelijk in de SOLAS verplicht gesteld zijn. Zijn de andere maatregelen niet allemaal verplicht?

Er wordt hier meerdere malen het ‘vaste zoeklicht’ genoemd. Niet alle schepen hebben zo’n zoeklicht. Wel hebben schepen vaste dekverlichting en losse seinlampen. Deze laatste kunnen tactisch gebruikt worden bij naderingen van piraten; niet te vroeg en niet te laat ontsteken. Als een schip verduisterd vaart, heeft het geen enkele zin om vaste zoeklichten te ontsteken, omdat de piraten dan het schip als prooi gemakkelijk kunnen zien.

Advies: aansluiten bij de BMP. Ter beoordeling van de kapitein en afhankelijk van de situatie.

Artikel 4

De NVKK vindt dit een te gedetailleerde en onduidelijk tekst.

Lid 2 Waarom moet de kapitein registratie voeren van personen die toegang hebben tot de wapenkluis? Hij heeft de sleutel en voert verder het beheer naar eigen goeddunken.

Lid 4 Wie is de plaatsvervanger van de teamleider?

Lid 6 Kapitein heeft geen toegang tot de vervoerskoffer, maar moet wel de inhoud registreren.

De teamleider inventariseert dagelijks de gewelddsmiddelen en de kapitein moet daarvoor tekenen. Allemaal gecompliceerd, overbodig, niet praktisch en zelfs verkeerd, omdat de kapitein niet kan tekenen voor de inventarisatie door de teamleider.

Bovendien heeft de kapitein bij embarkatie reeds controles uitgevoerd en daarna zelf de sleutel beheerd. Dit staat ook in het scheepsjournaal voor eventuele achteraf controles.

Advies: Korte tekst zoals: de kapitein beheert de wapens en munitie aan boord.

Artikelen 5 t/m 17

Zijn veel te uitgebreid en gedetailleerd.

Hoofdstuk 7. Bestuursrechtelijke handhaving en boetes.

Er bestaan twee hoofdstukken 7; beide met een verschillende titel.

De NVKK vraagt zich af hoe bestuurlijke boetes aan buitenlandse vergunninghouders worden geïnd.

Training bemanning

De NVKK vindt dat de kapitein en een gedeelte van zijn bemanning een opleiding moet krijgen in deze materie.

In de eerste plaats om deze wet, besluit en regeling goed te begrijpen en te kunnen toepassen op het gebied van gewelddstoepassing, gewelddsinstructies en beheer van vuurwapens.

Een ander doel is om te voorkomen dat er ongelukken gebeuren met vuurwapens. De kapitein noch zijn bemanning zijn opgeleid of hebben ervaring met het toepassen van geweld of het hanteren van vuurwapens.

Een laatste reden is dat leden van de PSC wel een opleiding krijgen in gewelddsinstructie en gewelddgebruik, terwijl beide partijen aan boord samen moeten oefenen en zich tegen piraten moeten verdedigen.

Bijlage 2 – Embarkatieformulier kapitein – bijvoegen bij eindereisrapportage

Dit is een vrijwel nutteloos formulier:

- Het is een officiële verklaring van de kapitein die niet verstuurd wordt.
- Vrijwel alle gevraagde gegevens worden reeds verplicht bijgehouden, zoals in het scheepsjournaal. Dit is voor de toezichthouder goed te controleren, ook achteraf.
- De kapitein moet kogels tellen? Mogelijk een verschrijving, omdat een kogel en een huls samen de patroon maken. Patronen tellen staat professioneler. Zie ook Wet wapens en munitie.
- De kapitein moet verklaren dat hij zich aan de wet houdt door bepaalde maatregelen uit te voeren. Waarom worden slechts deze maatregelen genoemd? Waarom kan de kapitein ook kiezen om niet de wet uit voeren en dat te verklaren?

Advies: Gehele embarkatieformulier laten vervallen, of vervangen door een eenvoudige checklist of professioneler exemplaar.

Bijlage 3 – Embarkatieformulier teamleider

- Dit is een erg uitgebreid formulier voor de teamleider, terwijl de meeste informatie reeds officieel wordt bijgehouden, zoals het verplichte vaarplan en journalen. Deze zijn achteraf te controleren door de toezichthouder.
- Meerdere afkortingen en terminologie zijn niet bekend in de scheepvaart.

Bijlage 4 - Rapportageformulier kapitein

- Is dit de einde-reis-rapportage?
- Veel gegevens zijn reeds officieel vastgelegd in verplichte vaarplannen en de scheepsjournalen. De toezichthouder kan daarmee alles achteraf controleren.
- Moet de kapitein de risico-analyse van de teamleider overnemen?
- Welke oefeningen worden hier bedoeld. Zijn dat vaste oefeningen of bestaat hier keuze vrijheid?

Bijlage 5 - Rapportageformulier Teamleider

Te uitgebreid en onduidelijk.

Bijlage 6 – Meldingsformulier geweldsaanwending en gebruik handboeien aan Openbaar Ministerie

NVKK begrijpt de titel niet.

Er is onduidelijkheid over de nummering van de formulieren.

Bijlage 6 is blijkbaar ook Bijlage 5?

Bijlage 8 – Opleidings- en trainingsvereisten ex artikel 15, derde lid Rbk.

Bestaat een dergelijke opleiding?

TOELICHTING op de Regeling bk

De model-formulieren stroomlijnen niet de werkprocessen van de kapitein, maar veroorzaken verwarring en administratieve overlast.

De NVKK heeft bezwaren tegen deze formulieren brei, omdat het veel te uitgebreid en verwarrend is, en het vormt geen sluitend geheel.

In de Toelichting worden *safety* en *security* door elkaar gehaald, met name bij de officiële SMS en SSP uit de desbetreffende codes.

Een SMS is het Safety Management System afkomstig uit de IMO/SOLAS /ISM Code, niet het Security Management System.

De IMO/SOLAS/ISPS Code kent de term Security Management System niet, wel het officiële Ship Security Plan (SSP).

De NVKK wil nogmaals opmerken dat de bestaande praktijk bepaalde routines en diverse formulieren kent, bijvoorbeeld ten behoeve van incident-meldingen. Met de vaststelling van de modelformulieren uit de Regeling moet worden beoogd zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande praktijken.

Uit de wet lijkt dat bij ministeriële regeling regels worden gesteld over alle redelijkerwijs mogelijke door de scheepsbeheerder en kapitein toe te passen beschermingsmaatregelen (artikel 6 van de wet). Blijkt hieruit dat alles redelijkerwijs moet worden toegepast en niet dwingend opgelegd moet worden zoals in de Regeling gebeurt? Dit redelijkerwijs toepassen door de kapitein voor de situatie op zijn schip is de voorkeur van de NVKK

Kortom, de NVKK is niet gelukkig met de gemaakte keuzes in de Regeling en bijbehorende formulieren. Soms geven bepalingen een niet-professionele indruk.

De NVKK stelt nogmaals voor om gebruik te maken van reeds bestaande checklisten die samengevoegd het einde-reis-verslag van de kapitein vormen.

Deze checklisten zijn indertijd reeds aangeboden in een eerste conceptversie. Zij besparen tijd en moeite voor de kapitein, terwijl de toezichthouder en het OM achteraf of wanneer nodig alle gegevens kunnen opvragen bij de kapitein of scheepsbeheerder. Dit omdat de meeste gegevens al wettelijk verplicht worden opgeslagen aan boord.

Het doel van de NVKK is om te komen tot een Regeling bk die helder en ondubbelzinnig is en niet leidt tot een onwenselijke extra administratieve last voor de kapitein en evenmin kan leiden tot een risico in zijn rechtspositie.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Leen van den Ende', written over a horizontal line.

Leen van den Ende
Voorzitter NVKK