

Beleidskompasformulier internetconsultatie

Wijziging van het Schepenbesluit 2004, de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enige andere wijzigingen

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

De belanghebbenden zijn de eigenaars en kapiteins van schepen die onder de vlag van het Koninkrijk opereren.

Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

De relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk is aanwezig bij het ministerie van IenW (DGLM, HBJZ, ILT), de Maritieme Autoriteit Curaçao (MAC), scheepseigenaars en belangenbehartigers van eigenaars en zeevarenden.

Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

De concepten zijn opgesteld in nauwe samenwerking tussen de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) en het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM), waarbij zowel Caribische beleidscollega's als Nederlandse collega's van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zijn geraadpleegd. Het concept is via een informele consultatie voorgelegd aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), zeevarendenvakbond Nautilus International, de Vereniging van Waterbouwers en de Maritieme Autoriteit Curaçao.

1. Wat is het probleem?

a) Wat is het probleem?

De regelgeving over het certificeren van schepen op basis van nationale veiligheidseisen is versnipperd en biedt voor een aantal (toekomstige) scheepscategorieën te weinig grondslagen om passende veiligheidseisen te stellen.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Veel veiligheidseisen voor de certificering van schepen op basis van nationale eisen zijn vastgelegd in het Schepenbesluit 2004 (Sb04), waardoor in de Regeling veiligheid zeeschepen (Rvz) en de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen (RvACSXMz) te weinig flexibiliteit overblijft om passende regels te stellen. Er kan bij regeling namelijk niet worden afgeweken van het besluit. Wijziging van het besluit is arbeidsintensief en kost veel tijd. Dit belemmert de overheid om voldoende snel in te kunnen spelen op nieuwe behoeftes uit de sector.

Doordat de afgelopen jaren al een aantal scheepscategorieën is ingepast in het bestaande kader, is de regelgeving ook versnipperd. Dit komt de toegankelijkheid voor belanghebbenden niet ten goede.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Het probleem verhindert het op passende wijze certificeren van een aantal scheepstypen en heeft daarmee een negatieve invloed op de concurrentiepositie van de vlag van het Koninkrijk. Dit kan ertoe leiden dat scheepseigenaars er voor kiezen om hun schepen niet onder de vlag van het Koninkrijk laten opereren.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Het huidige beleid is dat schepen op basis van passende veiligheidseisen gecertificeerd moeten kunnen worden. Dat beleid wijzigt niet, maar de bestaande wetgeving (zie onderdeel b) is te beperkend en versnipperd gebleken om het beleid effectief en efficiënt uit te voeren. Aanpassing is daarom nodig.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Als de overheid niets doet blijft regelgeving versnipperd en kan een aantal scheepscategorieën niet, of op basis van slecht passende eisen onder Nederlandse vlag opereren. Het is aan de overheid om de regelgeving daarom aan te passen, zodat de sector geen onnodige belemmeringen in hun operaties ervaren.

2. Wat is het beoogde doel?

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het beleidsdoel is het creëren van overzichtelijke en samenhangende regelgeving. Met deze wijziging wordt het mogelijk gemaakt om schepen die onder de vlag van het Koninkrijk willen opereren op basis van passende eisen te certificeren. Dit komt zowel de veiligheid van de schepen als de concurrentiepositie van de eigenaars van Nederlandse schepen ten goede.

b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Niet van toepassing.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Het verplaatsen van eisen met betrekking tot het nationaal veiligheidscertificaat (NVC) van het Schepenbesluit 2004 naar de onderliggende regelingen maakt de regelgeving overzichtelijker. Daarnaast zorgt het ervoor dat toekomstige wijzigingen in de regelgeving sneller kunnen worden doorgevoerd.

Hierdoor wordt het ook mogelijk om de bestaande certificering van een aantal scheepscategorieën te wijzigen zodat de certificering meer consistent wordt.

b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Er is slechts 1 kansrijke oplossing: het aanpassen van de regelgeving

c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Niet van toepassing

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Deze wijziging brengt geen noemenswaardige kosten met zich mee voor burgers of bedrijven.

Het verplaatsen van eisen voor NVC's maakt het in de toekomst mogelijk om bijzondere scheepstypen zoals onbemande schepen sneller op basis van goed passende eisen te certificeren. Dit is gunstig voor de concurrentiepositie van Nederlandse reders.

De wijzigingen in de bestaande certificering van schepen leiden ertoe dat de acceptatie van de certificaten vergroot wordt en schepen dus minder problemen zullen krijgen bij controles.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Het concept van de regelgeving wordt door de ILT getoetst op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets).

Het adviescollege toetsing regeldruk (ATR) toetst het concept op onnodige regeldruk.

Een AVG-toets is in dit geval niet nodig, aangezien er geen persoonsgegevens worden verwerkt.

5. Wat is de voorkeursoptie?

a) Wat is het voorstel?

Het voorstel is het aanpassen van het Schepenbesluit 2004, de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen. Zo ontstaat de flexibiliteit om de eisen waaraan een categorie schepen moet voldoen ter verkrijging van een nationaal veiligheidscertificaat aan te passen aan de aard van de categorie. Dit betekent vooral het verplaatsen van een aantal bepalingen van het besluit naar de regelingen. Daarnaast worden enkele wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot de al bestaande certificering van een aantal scheepscategorieën.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#)?

Het voorstel bereikt het beoogde doel zonder noemenswaardige aanvullende kosten voor burger, bedrijfsleven en overheid.

c) Hoe houdt het voorstel rekening met uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#))?

De uitvoerbaarheid wordt getoetst door de ILT, maar op dit vlak worden geen noemenswaardige negatieve gevolgen verwacht. Omdat het voorstel hoofdzakelijk bestaat uit het verplaatsen van bepalingen in de regelgeving worden voor burgers en bedrijven geen uitvoerbaarheidsproblemen verwacht. Toch wordt het voorstel voorafgaand aan de formele internetconsultatie al ter informele consultatie voorgelegd aan de belangenverenigingen van reders en zeevarenden.

d) Hoe houdt het voorstel rekening met brede maatschappelijke impact?

Het voorstel heeft slechts betrekking op de eisen voor het verkrijgen van een nationaal veiligheidscertificaat door schepen die onder de vlag van het Koninkrijk varen. Het is daarmee niet te verwachten dat het voorstel een brede maatschappelijke impact heeft.

e) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Er zijn geen noemenswaardige risico's geïdentificeerd. Wijzigingen van besluiten en regelingen op het gebied van scheepvaartveiligheid gebeuren met grote regelmaat en de voorliggende wijziging bevat geen radicale of innovatieve inhoudelijke wijzigingen.

f) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Het Schepenbesluit 2004 en de onderliggende regelingen worden veelvuldig gebruikt door zowel overheid als bedrijfsleven. De relaties met de stakeholders zijn goed en er is regelmatig contact. Monitoring en evaluatie is daarmee een continu proces.