

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 ongevallenonderzoek

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het wenselijk is de Schepenwet in overeenstemming te brengen met de huidige praktijk en om aan te sluiten bij andere maritieme regelgeving, met het oogmerk de veiligheid te bevorderen en de uitvoering van de wet te verbeteren;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, de bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De Schepenwet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

1. Voor de toepassing van deze rijkswet en daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- *bemannings*: kapitein en alle personen die zich als officier of gezelschap aan boord bevinden of zich als zodanig hebben verbonden;
- *boetecategorie*: categorie die voor een overtreding of misdrijf ten hoogste kan worden opgelegd, als bedoeld in:
 - a. artikel 27, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht BES, indien de overtreding of het misdrijf zich heeft voorgedaan in een van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius of Saba;
 - b. artikel 1:54, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht van Aruba, indien de overtreding of het misdrijf zich heeft voorgedaan in Aruba;
 - c. artikel 1:54, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht van Curaçao, indien de overtreding of het misdrijf zich heeft voorgedaan in Curaçao;
 - d. artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht van Nederland, indien de overtreding of het misdrijf zich heeft voorgedaan in Nederland; of

- e. artikel 1:54, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht van Sint Maarten, indien de overtreding of het misdrijf zich heeft voorgedaan in Sint Maarten;
- *buitengaats brengen*: voor zover het betreft het verlaten van
 - a. het Europese deel van het Nederlandse gebied en het Duitse gebied, gelegen aan de landzijde van een bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen lijn: het brengen van een schip aan de buitenzijde van deze lijn;
 - b. de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius of Saba: het verlaten van een haven in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius of Saba;
 - c. Aruba, Curaçao of Sint Maarten: het verlaten van een haven in Aruba, Curaçao onderscheidenlijk Sint Maarten;
 - d. andere gebieden dan vermeld onder a, b en c: het brengen van een schip aan de buitenzijde van de lijn zoals deze door de overheid ter plaatse voor het buitengaats brengen is vastgesteld, dan wel volgens plaatselijke gewoonte wordt aangenomen;
- *eigenaar*:
 - a. natuurlijk persoon of rechtspersoon die als eigenaar van het schip staat geregistreerd;
 - b. natuurlijk persoon of rechtspersoon die het schip in gebruik heeft genomen en daarmee verantwoordelijkheid voor het gebruik van het schip heeft overgenomen van de eigenaar van het schip, hieronder mede begrepen de rompbevrachter; of
 - c. indien het een vissersvaartuig betreft: natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het vissersvaartuig heeft overgedragen;
- *kapitein*: gezagvoerder van een schip;
- *officier*: lid van de bemanning, niet zijnde de kapitein, die aan boord van een schip een functie als stuurman, werktuigkundige, maritiem officier, officier elektrotechniek of radio-operator vervult;
- *ondernemen van een reis*: buitengaats brengen van een schip
- *Onze Minister*: Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
- *passagier*: persoon aan boord, met uitzondering van:
 - a. de kapitein en de overige leden van de bemanning;
 - b. andere personen, die in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn;
 - c. kinderen, die op de dag van inscheping de leeftijd van een jaar nog niet hebben bereikt;
- *passagiersschip*: schip dat bestemd is of gebruikt wordt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;
- *pleziervaartuig*: schip dat bestemd is of gebruikt wordt voor sport, vrijetijdsbesteding of recreatie, ongeacht het type of de wijze van voortstuwing;
- *schip*: elke zaak, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens zijn constructie bestemd is om te drijven en drijft of heeft gedreven;
- *verscheper*: natuurlijk persoon of rechtspersoon die als verscheper wordt genoemd op de zeevrachtbrief, het vervoersdocument of elektronisch vervoersbestand of een vergelijkbaar multimodaal vervoersdocument en in wiens naam of namens wie een overeenkomst van goederenvervoer als bedoeld in artikel 370 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, is afgesloten met een vervoerder;
- *vissersvaartuig*: schip dat is uitgerust of met commercieel oogmerk gebruikt wordt voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee;
- *zeeschip*: schip die blijkens zijn constructie bestemd is om in zee te drijven en 2

drijft of heeft gedreven.

B

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2

1. Behoudende het bepaalde in het vijfde lid, zijn deze rijkswet en daarop berustende bepalingen van toepassing op zeeschepen die gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren, met uitzondering van:

- a. oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die de vlag van het Koninkrijk voeren en in gebruik zijn voor de uitvoering van de militaire taak;
- b. reddingvaartuigen;
- c. onoverdekte vissersvaartuigen, die in de regel niet buiten het zicht van de kust worden gebracht;
- d. pleziervaartuigen;

en, behoudens het bepaalde in artikel 2bis:

- e. schepen, die slechts bij uitzondering, hetzij over korte afstand, hetzij gesleept zonder de bemanning, buitengaats worden gebracht;
- f. schepen, die hetzij in een land van het Koninkrijk voor buitenlandse rekening zijn gebouwd, hetzij naar het buitenland zijn verkocht, en die over zee naar hun bestemmingsplaats moeten worden gebracht;
- g. schepen, welke uitsluitend voor het houden van een proefvaart een reis ondernemen.

2. Deze rijkswet en daarop berustende bepalingen zijn mede van toepassing op schepen als bedoeld in artikel 2 van de Vaartuigenwet 1930 BES, met uitzondering van en behoudens het bepaalde in artikel 2bis:

- a. schepen, die slechts bij uitzondering, hetzij over korte afstand, hetzij gesleept zonder de bemanning, buitengaats worden gebracht;
- b. schepen, die hetzij in een land van het Koninkrijk voor buitenlandse rekening zijn gebouwd, hetzij naar het buitenland zijn verkocht, en die over zee naar hun bestemmingsplaats moeten worden gebracht;
- c. schepen, welke uitsluitend voor het houden van een proefvaart een reis ondernemen.

3. De bepalingen van deze rijkswet en daarop berustende bepalingen zijn mede van toepassing op bij Landsverordening van Aruba, van Curaçao, onderscheidenlijk van Sint Maarten aangewezen landsvaartuigen of op daarbij aangewezen schepen, varende met een zeebrief van Aruba, van Curaçao, onderscheidenlijk van Sint Maarten.

4. Bij algemene maatregel van rijksbestuur kunnen categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk van de toepassing van één of meer krachtens deze rijkswet gegeven regels en voorschriften worden uitgezonderd.

5. In uitzonderlijke gevallen kan hetgeen bij of krachtens deze rijkswet is geregeld, bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur van toepassing worden verklaard op categorieën schepen die krachtens het eerste lid, onderdelen a tot en met d, van de toepassing van deze rijkswet zijn uitgezonderd.

6. Met betrekking tot de bemanning van schepen in openbare dienst zijn de artikelen 34 tot en met 41 en 48 tot en met 51 niet van toepassing.

C

Artikel 2bis wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Een kapitein van een schip, bedoeld onder één van de uitzonderingen opgenomen in artikel 2, eerste lid, onderdelen e tot en met g, of tweede lid, onderdelen a tot en met c, draagt er zorg voor dat met zijn schip geen reis ondernomen wordt zonder vergunning afgegeven door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. In het derde lid wordt na 'Aruba, Curaçao en Sint Maarten' telkens ingevoegd 'en in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba'.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Een ambtenaar, belast inzake douane, verleent geen expeditie voor een schip, indien geen geldige vergunning als bedoeld in het eerste lid kan worden getoond.

D

Aan artikel 3 worden twee leden toegevoegd, luidende:

4. Bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur kan worden bepaald dat voor schepen van een bepaalde categorie geen certificaten als bedoeld in het eerste lid benodigd zijn.

5. Een ambtenaar, belast inzake douane, verleent geen expeditie voor een schip dat bestemd is om buitengaats te worden gebracht, wanneer daarvoor op eerste aanvraag geen geldig certificaat is afgegeven, waaruit de deugdelijkheid van het schip blijkt.

E

In de artikelen 3a, 5, eerste lid, en 72, tweede lid, wordt 'in de Staatscourant, in de Landscourant van Aruba, in de Curaçaose Courant en in de Landscourant van Sint Maarten' vervangen door 'in de Staatscourant, in het Afkondigingsblad van Aruba, in het Publicatieblad van Curaçao en in het Afkondigingsblad van Sint Maarten'.

F

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4

1. De kapitein is verplicht, alvorens met zijn schip een reis te ondernemen, ervoor te zorgen dat:

- a. het schip volkomen zeewaardig is en alle daarvoor in aanmerking komende openingen binnenboord en buitenboord afdoende zijn gesloten;
- b. aan boord de benodigde reddings- en veiligheidsmiddelen en medische uitrusting met een bijbehorende handleiding en aanwijzingen, aanwezig zijn;
- c. aan boord de benodigde zeevaartkundige kaarten, zeevaartkundige publicaties en instrumenten beschikbaar zijn voor de kapitein en deze behoorlijk zijn bijgehouden of op tijd zijn nagezien en bijgesteld;
- d. alle hulpmiddelen die nodig zijn om te kunnen voldoen aan de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen, aan boord zijn en in deugdelijke staat verkeren, en in het algemeen de scheepsuitrusting aan de eisen van zeewaardigheid en veiligheid voldoet;
- e. de lensinrichting in orde en van voldoende capaciteit is;
- f. de aanwezige elektrische inrichtingen voldoen aan de vastgestelde

voorschriften;

g. de radio-installaties bedrijfsklaar zijn;

h. de belading, de stuwage en de ballasten van het schip aan de eisen van zeewaardigheid en veiligheid voldoen;

i. het schip zodanig is geladen, dat het geen geringer vrijboord heeft dan volgens de afgegeven certificaten is toegestaan;

j. het schip zodanig is bemand dat redelijkerwijs alle werkzaamheden aan boord, met inachtneming van geldende wet- en regelgeving, kunnen worden uitgevoerd, mede gelet op de veiligheid van het schip;

k. de voorgeschreven stabiliteitsgegevens aan boord zijn;

l. de met betrekking tot oorlog of oorlogsgevaar gegeven voorschriften in acht zijn genomen;

m. de met betrekking tot het vervoer van lading gegeven voorschriften in acht zijn genomen;

n. indien het schip een passagiersschip is: niet meer passagiers zijn ingescheept dan blijkt uit de afgegeven certificaten geoorloofd is, de alarmrol bekend is gemaakt, de voorgeschreven alarmrollen zijn gehouden en op duidelijke wijze de nodige aanwijzingen zijn aangebracht betreffende de plaatsen waar de reddingmiddelen zijn opgeborgen of geplaatst, hoe deze plaatsen zijn te bereiken en hoe de reddingmiddelen moeten worden gebruikt.

2. Bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt vastgesteld aan welke eisen ter voldoening aan het bepaalde in het eerste lid moet worden voldaan.

3. Bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur kunnen regels worden gesteld met betrekking tot normen voor bemanning en andere personen die, in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn inzake opleiding, diplomering, wachtdienst en medische geschiktheid.

G

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6

1. Certificaten worden afgegeven door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. In bijzondere gevallen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan buitenlandse autoriteiten verzoeken certificaten af te geven.

2. De ambtenaren van de Scheepvaartinspectie zijn belast met het verrichten van onderzoeken als bedoeld in artikel 3a, derde lid.

3. In afwijking van het tweede lid kan Onze Minister natuurlijke of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met het verrichten van onderzoeken als bedoeld in artikel 3a, derde lid. Onze Minister kan slechts door hem erkende natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen.

4. Aan een aanwijzing of erkenning als bedoeld in het derde lid kunnen voorschriften worden verbonden.

5. Bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de aanwijzing, erkenning of daaraan te verbinden voorschriften.

6. Besluiten tot aanwijzing of erkenning van natuurlijke personen of rechtspersonen, besluiten tot schorsing van een aanwijzing, alsmede besluiten tot intrekking van een aanwijzing of erkenning, worden bekendgemaakt in de Staatscourant, in het Afkondigingsblad van Aruba, in het Publicatieblad van Curaçao en in het Afkondigingsblad van Sint Maarten.

H

Artikel 7, derde lid, komt te luiden:

3. Een certificaat kan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden ingetrokken, wanneer het schip schade heeft geleden, een gebrek niet naar behoren is hersteld of indien andere redenen daartoe aanleiding geven. In Aruba, Curaçao of Sint Maarten en in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba wordt de intrekking van een certificaat schriftelijk en gemotiveerd bekendgemaakt aan de eigenaar.

I

In artikel 8, eerste lid, wordt 'De beide exemplaren van vervallen of ingetrokken certificaten moeten door de eigenaar zo spoedig mogelijk aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden ingezonden' vervangen door: Een ingetrokken certificaat wordt door de eigenaar zo spoedig mogelijk aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gezonden'.

J

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In onderdeel a wordt na 'roercommando' ingevoegd 'en de voortstuwingscommando's'.
 - b. In onderdeel b wordt 'appèls' vervangen door 'alarmrollen' en wordt 'krachtens de artikelen 3a, eerste lid, 4 en 11, tweede lid,' vervangen door 'krachtens het vierde lid van dit artikel en de artikelen 3a, eerste lid, en 4'
 - c. Onderdeel f komt te luiden:
 - f. hulp te verlenen aan een ieder die op zee in levensgevaar is of in nood verkeert, voor zover een dergelijke handelswijze redelijkerwijs van hem kan worden verwacht, en bij het vragen van hulp zich te gedragen naar de daaromtrent geldende voorschriften;
 - d. In onderdeel i wordt 'aan boord' vervangen door 'beschikbaar' en wordt 'schepelingen' vervangen door 'de bemanning'.
2. In het tweede lid wordt na "Hij is bovendien verplicht" ingevoegd "zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk" en wordt "een Nederlandse haven of een haven van Aruba, Curaçao of Sint Maarten" vervangen door "de eerstvolgende haven".

K

Na artikel 9 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9a

1. De eigenaar zorgt ervoor dat voldoende middelen en voldoende ondersteuning vanaf de wal beschikbaar zijn om de kapitein op diens schip in staat te stellen te voldoen aan hetgeen is gesteld bij of krachtens deze wet.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur kunnen, onder meer ter uitvoering van verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties, nadere regels worden gesteld met betrekking tot verplichtingen, verantwoordelijkheden of voorschriften aangaande de bedrijfsvoering op schepen.

L

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:

4. De bij of krachtens deze rijkswet aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, uitgezonderd het krachtens het tweede lid aangewezen hoofd, opgedragen taken onderscheidenlijk toegekende bevoegdheden worden in Nederland en ten aanzien van de in artikel 2, eerste lid, bedoelde schepen die op grond van voor Nederland geldende rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren, of schepen, bedoeld in artikel 2, tweede lid, verricht onderscheidenlijk uitgeoefend door de daartoe door Onze Minister aangewezen ambtenaren.

2. Het vijfde lid komt te luiden:

5. De bij of krachtens deze rijkswet aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie opgedragen taken onderscheidenlijk toegekende bevoegdheden kunnen ten aanzien van de in artikel 2, eerste lid, bedoelde schepen die op grond van voor Aruba, Curaçao of Sint Maarten geldende rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren, ook worden verricht onderscheidenlijk uitgeoefend door de ambtenaren die in Aruba, Curaçao of Sint Maarten zijn belast met de uitvoering van en het toezicht op de naleving van deze rijkswet.

M

Na artikel 12 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 12a

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een onderzoek instellen naar voorvallen van betekenis, overkomen aan schepen, teneinde na te gaan of hieruit lessen kunnen worden getrokken of dat het wenselijk is regels te stellen ter voorkoming van voorvallen.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld ten aanzien van de wijze waarop een onderzoek naar een in het eerste lid bedoeld voorval wordt ingesteld.

N

Artikelen 15, 16 en 17 komen te luiden:

Artikel 15

1. Indien naar het oordeel van een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie niet is of zal worden voldaan aan de bij of krachtens artikelen 3a, eerste lid, 4, of 9 bepaalde eisen en voorschriften, worden de eigenaar en de kapitein daarvan onverwijld op de hoogte gesteld, met vermelding van de geconstateerde tekortkomingen.
2. De eigenaar of kapitein kan aan de ambtenaar verzoeken om aan te geven op welke wijze naar zijn mening in het ontbrekende kan worden voorzien.
3. Indien niet in voldoende mate aan de aanwijzingen van de ambtenaar gevolg is gegeven, stelt de ambtenaar met vermelding van redenen de eigenaar en de kapitein 7

daarvan op de hoogte.

Artikel 16

1. Een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie is bevoegd een schip aan te houden voor onderzoek, indien:
 - a. de ambtenaar constateert of een gerechtvaardigd vermoeden heeft dat het schip niet voldoet aan de eisen, gesteld krachtens artikel 3a, voor de verkrijging van die certificaten;
 - b. de ambtenaar constateert dat of gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de kapitein in strijd met bij of krachtens de artikelen 4 of 9 bepaalde eisen en voorschriften handelt dan wel zal handelen.
2. Een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie is bevoegd een schip aan te houden, indien:
 - a. het schip niet is voorzien van alle krachtens artikel 3 benodigde geldige certificaten of documenten;
 - b. uit het in het eerste lid bedoelde onderzoek blijkt dat niet is voldaan aan de eisen gesteld krachtens artikel 3a;
 - c. wordt gehandeld in strijd met hetgeen bepaald bij of krachtens artikelen 4 en 9;
 - d. de eigenaar, de kapitein of de overige leden van bemanning niet de door de ambtenaar gevorderde medewerking verlenen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden.
3. Indien een bemanningslid ten aanzien van diens schip redenen meent te hebben voor twijfel over de zeewaardigheid dan wel of aan alle bij of krachtens de artikelen 3a, eerste lid, 4 of 9, bepaalde eisen en voorschriften, is of zal worden voldaan, is hij gerechtigd zich te wenden tot het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.
4. Indien Onze Minister in geval van oorlogsgevaar van oordeel is dat de vaart te grote gevaren oplevert, kan hij een schip door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie laten aanhouden.
5. In Nederland beslist het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zo spoedig mogelijk of in geval van het eerste lid al dan niet een onderzoek wordt ingesteld. In Aruba, Curaçao en Sint Maarten of in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba beslist een aldaar daartoe aangewezen ambtenaar van de Scheepvaartinspectie of al dan niet een onderzoek wordt ingesteld.
6. In Nederland is afdeling 5.3.1 van de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing op de in het eerste tot en met vierde lid bedoelde bevoegdheid.

Artikel 17

1. In Nederland geldt de Algemene wet bestuursrecht ten aanzien van het besluit tot aanhouding, met uitzondering van artikel 3:41, eerste lid. In Aruba, Curaçao en Sint Maarten en in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba wordt het besluit tot aanhouding schriftelijk genomen en gemotiveerd.
2. Het besluit tot aanhouding wordt bekendgemaakt door uitreiking aan de kapitein. Indien uitreiking aan de kapitein niet mogelijk is, geschiedt de bekendmaking van een besluit tot aanhouding door uitreiking van dit besluit aan de naar het oordeel van de ambtenaar van de Scheepvaartinspectie daarvoor meest gereede persoon, zo spoedig mogelijk gevolgd door kennisgeving van het besluit aan de kapitein.
3. De ambtenaar van de Scheepvaartinspectie die de aanhouding heeft verricht, deelt elke beslissing tot aanhouding of tot opheffing daarvan onverwijld mede aan de betrokken ambtenaar, belast inzake douane. Na ontvangst van een bericht tot aanhouding verleent de betrokken ambtenaar, belast inzake douane, geen expeditie totdat de aanhouding is opgeheven.

4. De ambtenaar van de Scheepvaartinspectie stelt de havenbeheerder en de naar zijn oordeel daarvoor in aanmerking komende diensten onverwijld in kennis van de aanhouding en van de omstandigheden die tot de aanhouding hebben geleid.
5. De ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport stelt de administratie van de desbetreffende vlaggenstaat of de consul, of bij zijn afwezigheid, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger, onverwijld schriftelijk in kennis van de aanhouding en de omstandigheden die tot de aanhouding hebben geleid.

O

Na artikel 17 worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 17a

1. De kapitein van een aangehouden schip is verplicht zijn schip na de aanhouding ligplaats te doen nemen op de door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie in overeenstemming met de havenbeheerder aan te wijzen plaats.
2. Zolang de aanhouding voortduurt, is het de kapitein verboden het schip te doen verplaatsen zonder voorafgaande toestemming van een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie.
3. In verband met de veiligheid van een aangehouden schip of de haven kan een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie op verzoek van de havenbeheerder toestemming verlenen om een aangehouden schip tijdelijk naar een locatie buiten de haven te verplaatsen, onder voorwaarde dat de kapitein van het aangehouden schip radiocontact behoudt met de havenbeheerder.
4. Zonder deze toestemming weigeren alle betrokken ambtenaren hun medewerking bij het verplaatsen en het in- of uitklaren van het schip.
5. Indien een schip in een buitenlandse haven door een bevoegde autoriteit is aangehouden ingevolge de bepalingen van het SOLAS-verdrag of een ander bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen verdrag of besluit van volkenrechtelijke organisatie ter uitvoering waarvan krachtens deze wet regels worden gesteld, is het de kapitein verboden met dat schip de haven te verlaten.

Artikel 17b

De ambtenaren van de Scheepvaartinspectie zijn bevoegd ter uitvoering en handhaving van de aanhouding de nodige maatregelen te nemen en de nodige aanwijzingen te geven.

Artikel 17c

1. Een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie heft de aanhouding op indien:
 - a. er geen onderzoek als bedoeld in artikel 16, vijfde lid, wordt ingesteld; of
 - b. de redenen, genoemd in artikel 16, tweede lid, niet of niet langer van toepassing zijn; en indien
 - c. de eigenaar de vergoeding voor de mogelijk op grond van artikel 72 verschuldigde kosten heeft voldaan of ten genoegen van Onze Minister voldoende zekerheid heeft gesteld voor de vergoeding voor deze kosten.
2. Op de opheffing van een aanhouding is artikel 17 van overeenkomstige toepassing.

P

In artikelen 19, tweede lid, en 20, tweede lid, vervalt ` , telegrafisch of per telefax'.

Q

In artikel 23, derde lid, wordt na 'of oud-machinist' ingevoegd 'of een functie gelijkwaardig aan machinist'.

R

In artikel 26, derde lid, wordt 'den betrokken kapitein, stuurman, machinist, radiotelegrafist of radiotelefonist' vervangen door 'de betrokken kapitein of officier'.

S

In artikel 26bis, vijfde lid, wordt 'stuurman, machinist, radiotelegrafist of radiotelefonist' vervangen door 'of officier'.

T

Artikelen 26a tot en met 26d vervallen.

U

In artikel 26e, eerste lid, wordt na 'elk schip' ingevoegd 'met vijf bemanningsleden of meer'.

V

In artikel 30 wordt '1011' vervangen door '10, 11'.

W

In artikel 32 wordt na 'Scheepvaartinspectie' toegevoegd 'en'.

X

In artikel 33, eerste lid, wordt na 'de machinisten' ingevoegd 'of een functie gelijkwaardig aan machinisten'.

Y

De titel van paragraaf 2 komt te luiden:

§ 2. Ongeschiktheid van kapiteins of officieren

Z

Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'stuurlieden, machinisten, radiotelegrafisten of radiotelefonisten' vervangen door 'officiëren'.
2. In het tweede en vierde lid wordt 'één of meer stuurlieden, machinisten, radiotelegrafisten of radiotelefonisten' vervangen door 'één of meer officieren'.
3. In het derde en achtste lid wordt ', stuurman, machinist, radiotelegrafist of radiotelefonist' vervangen door 'of één of meer officieren'.

4. In het zevende lid wordt 'der zaak ter secretarie van den Raad voor de scheepvaart in te zien' vervangen door 'van de zaak te ontvangen'.

AA

In artikel 36, eerste lid, wordt 'één of meer stuurlieden, machinisten, radiotelegrafisten of radiotelefonisten' vervangen door 'één of meer officieren'.

BB

In artikel 39, eerste lid, wordt 'Nederland geldige diploma's' vervangen door 'het betreffende land van het Koninkrijk geldige diploma's of daaraan gelijkwaardige documenten' en wordt 'Nederlandse autoriteit' vervangen door 'bevoegde autoriteit in dat land'.

CC

Artikel 48 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'De kapitein, die zich ten opzichte van zijn scheepvaartonderneming, de bevrachters, de schepelingen, de passagiers of andere opvarenden op eenigerlei wijze heeft misdragen,' vervangen door 'De kapitein, die onder andere ten opzichte van de eigenaar, de verschepers, de bemanning, de passagiers of andere opvarenden op enige wijze heeft gehandeld in strijd met wettelijke bepalingen of voorschriften,'.
2. In het tweede lid wordt ', stuurman, machinist, radiotelegrafist of radiotelefonist' vervangen door 'of een officier'.
3. In het derde lid wordt ', stuurman, machinist, radiotelegrafist of radiotelefonist' vervangen door 'of officier'.

DD

In artikel 49, eerste lid, wordt na 'Raad' toegevoegd 'voor de Scheepvaart', wordt 'bevrachters' vervangen door 'verschepers' en wordt 'schepelingen' vervangen door 'bemanning'.

EE

In artikel 54 vervalt ', eerste, tweede of vierde lid,' en wordt 'de betrokken ambtenaren der invoerrechten en accijnzen' vervangen door 'de ambtenaar, belast inzake douane,'

FF

Artikel 56 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'Gedragingen in strijd met' ingevoegd 'het bepaalde in' en wordt na '9, eerste, tweede en derde lid,' ingevoegd '9a, eerste lid, en 17a, eerste en tweede lid, '.
2. In het tweede lid, eerste volzin, wordt na "Gedragingen in strijd met" ingevoegd 'het bepaalde in' en wordt na 'de artikelen 9, derde lid,' ingevoegd '9a, eerste lid, en 17a, eerste en tweede lid,'.

GG

Artikel 57 komt te luiden:

Artikel 57

1. De in artikel 56, tweede lid, bedoelde misdrijven worden, behoudens de gedragingen in strijd met artikel 55, gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of een geldboete van ten hoogste de vierde boetecategorie.
2. Gedragingen in strijd met artikel 55, worden gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of een geldboete van ten hoogste de vierde boetecategorie.
3. De in artikel 56, tweede lid, bedoelde overtredingen worden, behoudens de gedragingen in strijd met artikel 39, eerste lid, gestraft met hechtenis van ten hoogste vier maanden of een geldboete van ten hoogste de derde boetecategorie.
4. Gedragingen in strijd met artikel 39, eerste lid, worden gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van ten hoogste de derde boetecategorie.

HH

Artikel 58 komt te luiden:

Artikel 58

Overtreding van het bepaalde bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt, voor zover die overtreding uitdrukkelijk als strafbaar feit is aangemerkt, gestraft met hechtenis van ten hoogste vier maanden of een geldboete van ten hoogste de derde boetecategorie.

II

Artikel 59 komt te luiden:

Artikel 59

1. Door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een bestuurlijke boete worden opgelegd aan een eigenaar die handelt in strijd met de bij of krachtens artikel 9a gestelde verplichtingen of de in artikelen 53 en 55 gestelde verboden.
2. De bestuurlijke boete voor een gedraging van de eigenaar in strijd met bij of krachtens artikel 9a gestelde verplichtingen voor zover deze niet opzettelijk is begaan, of in strijd met artikel 53 ten hoogste kan worden opgelegd, komt overeen met de boete van de derde boetecategorie.
3. De bestuurlijke boete voor een gedraging van de eigenaar in strijd met bij of krachtens artikel 9a gestelde verplichtingen voor zover deze opzettelijk is begaan of in strijd met artikel 55 ten hoogste kan worden opgelegd, komt overeen met de boete van de vierde boetecategorie.

JJ

In artikel 63, eerste lid, wordt na 'de overeenkomstige wetsbepalingen van Aruba, Curaçao of Sint Maarten' ingevoegd 'en van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba'.

KK

Artikel 66 komt te luiden:

Artikel 66

Ingeval bij of krachtens deze wet wordt verwezen naar in het kader van een internationale of regionale organisatie tot stand gekomen besluiten die betrekking hebben op de bescherming van mensenlevens op zee, of een besluit dat als daarmee gelijkwaardig is aangemeld, kan overtreding van deze besluiten ook als strafbaar feit worden aangemerkt, indien deze besluiten in de Engelse taal zijn gesteld en bekend gemaakt.

LL

Na artikel 66 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 66a

Bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur kunnen ter uitvoering van verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties nadere regels worden gesteld met betrekking tot de in deze rijkswet geregelde onderwerpen die betrekking hebben op:

- a. de bescherming van mensenlevens op zee, die op één of meerdere landen binnen het Koninkrijk van toepassing zijn;
- b. de beveiliging van schepen, die op één of meerdere landen binnen het Koninkrijk van toepassing zijn;
- c. de veiligheid van de navigatie.

MM

1. In de artikelen 67, eerste lid, en 69, eerste lid, onderdeel a, vervalt:
 - a. 'of in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius of Saba';
 - b. 'Aruba';
 - c. 'Curaçao'.
2. Aruba, Curaçao of Sint Maarten' wordt vervangen door 'Aruba of Curaçao'.

NN

De artikelen 67 tot en met 69a vervallen.

OO

In artikel 70, eerste lid, wordt 'een schip van Nederlandsche nationaliteit' vervangen door 'een schip dat is gerechtigd de vlag van het Koninkrijk te voeren'.

Artikel II

Deze rijkswet treedt in werking op een bij koninklijk rijksbesluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan, alsmede voor de verschillende landen van het Koninkrijk verschillend kan worden gesteld.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad, in het Afkondigingsblad van Aruba, in het Publicatieblad van Curaçao en in het Afkondigingsblad van Sint Maarten zal worden

geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

CONCEPT

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 Schepenbesluit 2004 en de onderliggende ministeriële regelingen⁴ tot stand gekomen. Dit alles brengt met zich mee dat het wenselijk is de Schepenwet te wijzigen. Met dit wetsvoorstel wordt de Schepenwet op diverse plaatsen vereenvoudigd, 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 niet doorgaans 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

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 rijks wetten 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.

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

Ter voorbereiding van de wijziging van dit voorstel hebben alle delen van het Koninkrijk gezamenlijk geïnteriseerd 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.

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 toepassingsbereik van de Schepenwet voor de vier landen binnen het Koninkrijk gelijklopend 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 thuis behoren', 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

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).

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. Scheepseigenaar (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

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.

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 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 echter 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 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.

¹⁰ Deze safety sheets zijn te vinden op: [Zoekresultaat - Netherlands Regulatory Framework \(NeRF\) - Maritime \(overheid.nl\)](#).

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 indexerende 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.

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.

Echter, 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 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

¹¹ NJ 1998, 70, m.nt. A.C. 't Hart.

¹² Stb. 2013, 415.

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 problemen kunnen voor toekomstige regelgeving worden voorkomen door het opnemen van een bredere grondslag in de Schepenwet ter uitvoering of implementatie van IMO-regelgeving en regionale regelgeving zoals (voor Europees Nederland) EU-regelgeving.

Ook wordt een grondslag opgenomen om I uitvoering te geven aan de verplichtingen die voortvloeien uit hoofdstuk XI-1 van het SOLAS-verdrag ten aanzien van security, voor zover het de toepassing op zeeschepen en hun eigenaren betreft. De beveiliging (security) van schepen behoort ingevolge het Statuut van het Koninkrijk (hierna: Statuut), in tegenstelling tot de veiligheid (safety) van zeeschepen, tot de landsaangelegenheden. Het deel van het hoofdstuk dat ziet op de beveiliging van de wal en de haven is opgenomen in havenbeveiligingsregelgeving in de onderscheidenlijke landen binnen het Koninkrijk.

De reeds in het Schepenbesluit 2004 opgenomen mogelijkheid van opt-out blijft bestaan voor de landen binnen het Koninkrijk. 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 vervallen, zodra in de vorm van landswetgeving een passender wettelijk kader voor de beveiliging van schepen tot stand is gekomen.

Tot slot is een grondslag nodig ten aanzien van eisen opgenomen in hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag betreffende navigatie voor alle schepen (met uitzondering van oorlogsschepen, marinehulpschepen en voor de openbare dienst bestemde overheidsschepen) op alle reizen (nationaal en internationaal). Het betreft bijvoorbeeld uitrustingsverplichtingen en operationele voorschriften zoals het verplicht gebruik maken van meldingssystemen in het buitenland.

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 varende 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.

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.

¹⁴ Stb. 1997, 557.

¹⁵ Stb. 2017, 92.

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).

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

die artikel 38 van het Statuut biedt 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 om op te merken dat in de loop der jaren een aantal onderwerpen dat in de Schepenwet was geregeld in het kader van opt-out (en dus niet behoort tot de rijksaangelegenheid zoals omschreven in het Statuut) door één of enkele landen inmiddels op landsniveau is geregeld. 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 1300 schepen (ruim 1200 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 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 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,-. 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

¹⁶ [Maritieme, Arbeidsmarkt en Haven Monitor 2022 - Nederland Maritiem Land.](#)

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.

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 regeringswege 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

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.

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 ongevalonderzoek door de Scheepvaartinspectie.

Deze aanvullingen van de handhavingsmogelijkheden 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. Ook is overleg gevoerd met het Europees Nederlandse deel van de sector, vertegenwoordigd door de brancheverenigingen Nautilus International (zeevarenden), KVNR (reders), Vereniging van Waterbouwers 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 Scheepvaartspectie. Dit is in de inleiding van deze toelichting verduidelijkt.

[Deze paragraaf wordt na de internetconsultatie en toetsing door ILT en ATR nader aangevuld.]

8. Inwerkingtreding¹⁸

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.

I. Artikelsgewijs deel

ARTIKEL I – wijziging Schepenwet

Onderdeel A

Artikel 1 van de Schepenwet wordt opnieuw vastgesteld, waarbij een aantal begrippen worden 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. Voor het begrip 'vissersvaartuig' is aangesloten bij de omschrijving uit de Wvvs, hetgeen geen inhoudelijke verandering met zich meebrengt. Daarnaast wordt de begripsomschrijving 'schepelingen', 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 bemanning¹⁹. 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-verdrag²⁰, aangezien in die begripsomschrijving ook werd verwezen naar 'schepelingen'. Als gevolg van het

¹⁸ 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.

¹⁹ 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 personel genoemd) en sluit daarmee aan bij het SOLAS-verdrag. De Wet bemanning zeeschepen rekent deze groep zeevarenden echter tot de bemanning.

²⁰ Hoofdstuk I, voorschrift 2, onder e, van het SOLAS-verdrag.

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 'visserstvaartuig') 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', maar deze toevoeging is gedateerd en roept in de praktijk vragen op. 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? Bij de begripsomschrijving is aangesloten bij omschrijvingen in andere maritieme regelgeving, waaronder de Wvvs. Ten derde is het begrip 'verscheper' toegevoegd. Reden van deze toevoeging is dat in steeds meer internationale regelgeving, zoals hoofdstuk VI van 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 Circulaire²¹ 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 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

²¹ MSC.1/CIRC.1475.

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-verklaring²², 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. 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 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 in het SOLAS-verdrag, hoofdstuk V aangaande navigatie, op grond van dat verdrag van toepassing is op alle schepen en op alle reizen. Dit is

²² Voor een uitgebreidere toelichting op deze verklaring wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 2bis bij onderdeel C.

vastgelegd in artikelen 40, derde lid, en 41, vijfde lid, maar miste een grondslag in de Schepenwet. Met het voorgestelde vijfde lid wordt dit hersteld.

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 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 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 afgegeven, 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. Zo wordt onderdeel b ingekort en 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-verdrag²³. 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 k 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 k 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. Tot slot wordt in onderdeel l het ouderwetse 'appèls' 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 wetsvoorstel bemanning zeeschepen²⁴. 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

²³ Hoofdstuk V, voorschrift 19.

²⁴ Kamerstukken (nader in te vullen)

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 makkelijker 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 komt doordat deze certificaten veelal digitaal worden verstrekt, en na het verstrijken van de op het certificaat vermelde datum in de praktijk al onbruikbaar zijn. Daarom wordt in het voorgestelde artikel 8 bepaald dat uitsluitend een ingetrokken certificaat moet worden ingeleverd.

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 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 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 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.²⁵ 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. Daarnaast wordt in het vierde lid de naam van de ILT (voorheen IVW) geactualiseerd.

Onderdeel M

²⁵ Stb. 1958, 74.

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.

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 aan diens aanwijzingen onvoldoende gevolg is gegeven.

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 is reeds 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) en mag 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 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 getreden²⁶ en deze artikelen zijn ingetrokken²⁷. Daarnaast is het tuchtrecht voor Nederland geregeld onder de Wet zeevarenden²⁸. 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'.²⁹ 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.

²⁶ Stb. 2005, 51.

²⁷ Stb. 2009, 563.

²⁸ Stb. 2004, 2008 en Stb. 2009, 563.

²⁹ Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting bij onderdeel A.

Onderdeel U

Met de in artikel 26e voorgestelde wijziging wordt een verduidelijking doorgevoerd van de verplichting 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 Nederlandse regelgeving is dit vastgelegd in artikel 29 van de Rvz, maar de formulering van artikel 26e (oud) lijkt te impliceren dat het voor alle schepen geldt. Met de voorgestelde aanpassing wordt dit verduidelijkt.

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.

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.³⁰ 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

³⁰ Stb 1995, 301. Wel zijn de bedragen in 2002 omgezet naar euro's voor Europees Nederland, zie Stb. 2001, 482.

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.

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 boetehogtes, 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 verduidelijk 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 dergelijke 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 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 hoogstwaarschijnlijk 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.³¹ Aangezien de Schepenwet een rijkswet is, is de wijziging van deze wet niet meegenomen in het genoemde (Nederlandse) wetsvoorstel.

³¹ Stb. 2013, 415.

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.

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'.

Tevens wordt voorgesteld om een grondslag op te nemen om nadere regels te stellen voor in de Schepenwet geregelde onderwerpen ter uitvoering van verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties die betrekking hebben op de beveiliging van schepen. Het opnemen van een grondslag in de Schepenwet is nodig omdat bij de implementatie van SOLAS-verdrag hoofdstuk XI-2 ten aanzien van de beveiliging van schepen in het Schepenbesluit 2004 gebruik is gemaakt van de mogelijkheid die artikel 38 van het Statuut biedt om in onderling overleg regelingen te treffen voor onderwerpen die niet onder artikel 3 van het Statuut als rijksaangelegenheid zijn bestempeld. Door het opnemen van de grondslag zullen de bedoelde bepalingen in het Schepenbesluit 2004 en eventuele toekomstige implementaties op het gebied van beveiliging voortaan berusten op de Schepenwet.

Het opnemen van een grondslag voor dit onderwerp doet geen afbreuk aan de reeds bestaande opt-out mogelijkheid. 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 voor de beveiliging van schepen tot stand is gekomen.

Ten derde 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 het SOLAS-verdrag, waarin eisen worden gesteld ten aanzien van navigatie (hoofdstuk V, voorschrift 1.1) voor alle schepen (met uitzondering van oorlogsschepen, marinehulpschepen en voor de openbare dienst bestemde overheidsschepen) op alle reizen (nationaal en internationaal). Ingevolge artikel 3 van het Statuut betreft de navigatie van zeeschepen onder vlag van het Koninkrijk een rijksaangelegenheid en dienen regels daarvoor derhalve op rijksniveau te worden vastgelegd.

Het stellen van eisen aan vaartuigen die niet onder de vlag van het Koninkrijk varen, behoort echter tot de aangelegenheden van de landen en valt daarmee niet onder het bereik van artikel 3, eerste lid, onder e, van het Statuut. Dit betekent dat de landen binnen het Koninkrijk voor die schepen ieder afzonderlijk uitvoering kunnen geven aan hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. Voor de schepen die niet onder het toepassingsbereik van de Schepenwet vallen, zoals niet onder vlag varende pleziervaartuigen, zijn de bepalingen in het Schepenbesluit 2004 (artikelen 40 en 41) thans gebaseerd op artikel 38 van het Statuut, waarin wordt bepaald de landen van het Koninkrijk op rijksniveau onderlinge regelingen kunnen treffen over onderwerpen die geen rijksaangelegenheid zijn.

Voor de Caribische landen worden in landsregelgeving nadere eisen gesteld aan pleziervaartuigen.

Onderdelen MM en NN

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.³² 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 onderdeel MM wordt voorgesteld de verwijzing naar Bonaire, Sint Eustatius en Saba te schrappen in artikelen 67, eerste lid, en 69, eerste lid, onderdeel a. Voor Caribisch Nederland is de havenstaatcontrole reeds opgenomen in de (Nederlandse) Wet havenstaatcontrole³³. 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 onderdeel de artikelen 67 tot en met 69a alleen nog gelden voor de drie Caribische landen.

In onderdeel NN wordt voorgesteld om de artikelen 67 tot en met 69a geheel te schrappen. Dit onderdeel zal op een later tijdstip inwerkingtreden. Reden hiervoor is dat momenteel landsregelgeving op het terrein van havenstaatcontrole in voorbereiding is 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 en uiteindelijk, als alle drie de landen landsregelgeving hebben vastgesteld, worden geschrapt. In onderdeel MM wordt de mogelijkheid gecreëerd om de tekst per land van het Koninkrijk aan te passen als de genoemde artikelen voor dat land vervallen.

Onderdeel OO

³² Stb. 1997, 588.

³³ Stb. 2017, 92.

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.

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	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323
18 tot en met 20	Alle landen van het Koninkrijk – als gevolg van Rijkswet Ovv luidt de tekst anders voor AUA	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323
21 en 22	Geldt alleen nog voor AUA	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323
23	Geldt alleen nog voor AUA	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323
24 tot en met 26bis	Geldt voor Caribische landen	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323
27, eerste tot en met derde lid	Geldt voor Caribische landen	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323
28, 29, eerste en tweede lid, 31, 32, eerste lid, en 33	Geldt voor Caribische landen	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323
27, vierde lid, 29, derde tot en met vijfde lid, 30, 32, tweede en derde lid,	Geldt voor AUA	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323
34 tot en met 47	Geldt voor AUA	Staatsblad 2009, 563

		Staatsblad 2010, 323
48 tot en met 51	Geldt voor AUA	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323
67 tot en met 69a	Geldt voor de Caribische landen en Caribisch Nederland	Staatsblad 1997, 558 Staatsblad 1998, 297
70	Geldt voor de Caribische landen	Staatsblad 2009, 563 Staatsblad 2010, 323

CONCEPT