

Reacties van de NVKK op de internetconsultatie van de wijziging Schepenwet 2023

Versie: DEF

Den Haag, 27 juni 2023

Algemene opmerkingen

1. De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) is verheugd om via de internetconsultatie te kunnen reageren op de voorgestelde wijzigingen van de Schepenwet.
2. De NVKK heeft ook in een eerder stadium haar zienswijze gegeven over de wijzigingen van de Schepenwet.
3. De NVKK vindt dat deze wet aan een modernisering toe is.
4. De NVKK stelt voor om meer dynamische verwijzingen in te voeren naar de belangrijke internationale maritieme verdragen.
5. De NVKK stelt voor om duidelijker aan te geven welke bepalingen van toepassing zijn voor welke landen. Bij voorkeur door dit bij elk artikel te benoemen. Dit moet voor de kapitein van een Nederlands schip heel duidelijk en begrijpelijk zijn. De kapitein leest meestal geen bijlagen en tabelletjes uit de Memorie van Toelichting.
6. De NVKK stelt voor om alle vage algemene bepalingen uit de Schepenwet (lex generalis) weg te laten die reeds in andere speciale wet- en regelgeving (lex specialis) zijn gevat. Alle dubbelingen werken niet verhelderend voor de kapitein.
7. De NVKK is het met het ministerie eens dat deze wet zeer belangrijk is voor de kapitein en dat deze functionaris het meest wordt geadresseerd.
8. De NVKK zal haar commentaar voornamelijk beperken tot de bepalingen waarin de kapitein genoemd wordt.
9. De NVKK is van mening dat het oud-Nederlands taalkundig moet worden aangepast, omdat dit verwarring kan opleveren voor de kapitein.
10. De termen Scheepvaartinspectie, ILT, Raad voor de Scheepvaart enz. moeten ook worden opgenomen in de definities. Deze termen veroorzaken nu verwarring voor de kapitein omdat deze terminologie ook in andere wetten voorkomt met verschillende of dezelfde bevoegdheden of zelfs andere namen. Bovendien is niet duidelijk welke term voor welk land wordt gebruikt.
11. Gebruik de hedendaagse termen en doe dit consequent. Machinist en radiotelefonist zijn geen bestaande functies meer.
12. Maak gebruik van definities die gebaseerd zijn op internationale overeenkomsten en ook in andere Nederlandse maritieme wetgeving worden gebruikt. Zie bv. de nieuwe Wet zeevarenden met termen als zeevarenden, opvarenden, kapitein etc. Voorbeeld: bemanning is een definitie uit het verleden.
13. De NVKK is zich ervan bewust dat dit een Rijkswet is met de daarbij behorende ingewikkelde problematiek. Toch wil zij ervoor pleiten om de modernisering van de Schepenwet grondiger aan te pakken en duidelijkheid per land te scheppen voor de kapitein als gebruiker.
14. De NVKK heeft grote bewondering voor de accurate verwerking van de wijzigingen die worden voorgesteld, maar pleit toch om dit niet ten koste van de duidelijkheid te laten gaan voor de gebruiker, zoals de kapitein.
15. De NVKK is benieuwd naar de modernisering van bijbehorende besluiten en regelingen.

Artikelsgewijze opmerkingen

Artikel 1

1. Pas de definities aan aan het nieuwe wetsvoorstel Wet bemanning zeeschepen.
2. De term ‘bemanning’ is gedateerd.
Wat betekent ‘of zich als zodanig hebben verbonden’? Een persoon die wel aan boord is als officier of gezel, maar zich niet heeft verbonden is blijkbaar een bemanningslid?
3. Definieer ook ‘gezel’, hoewel die term maar één keer gebruikt wordt in de wet.
4. Gebruik de meer geëigende term ‘scheepsbeheerder’ in plaats van ‘eigenaar’.
5. De termen ‘werktuigkundige’ en ‘machinist’ worden door elkaar gebruikt, terwijl beide termen niet zijn gedefinieerd. Stel voor om de term ‘werktuigkundige’ te definiëren en verder te gebruiken.

Artikel 2

Wat zijn schepen in openbare dienst? Is dat hetzelfde als staatschepen? Alleen lid 6 gebruikt deze term, i.t.t. lid 1.

Artikel 2bis

Lid 1 spreekt over een kapitein ‘van een schip’. Deze toevoeging is reeds in de definitie vermeld.

Artikel 7

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. Geldt dit niet voor Nederland/Europa?

Artikel 9a

Dit is een goede toevoeging.

Een goede aanvulling zou zijn dat de kapitein het vertrek van zijn schip moet uitstellen indien niet aan de bij of krachtens de wet gestelde regels is voldaan. Dit ter bescherming van de positie van de kapitein als eindverantwoordelijke voor de veiligheid en als werknemer. Dit komt meer voor in de wet- en regelgeving, zie bijvoorbeeld artikel 2.4 lid 4 Besluit bescherming koopvaardij.

Artikel 17a

De kapitein is eindverantwoordelijk voor de veiligheid van zijn bemanning, schip en lading. Hij bepaalt daarom of er wel/niet wordt afgemeerd op aanwijzing van de ambtenaar. Dit uiteraard in overleg met die ambtenaar en de havenautoriteiten. De kapitein heeft hier beslissingsvrijheid die is vastgelegd in SOLAS en hij is hier ook verantwoordelijk voor te houden.

Artikel 59

Dit artikel is evenals artikel 9a een goede verbetering voor de positie van de kapitein.

Opmerkingen op de Memorie van Toelichting

2.4 Scheepseigenaar

Hier wordt gesteld dat de kapitein eindverantwoordelijke is voor alles wat er op het schip gebeurt. Dat is zeer verwarrend voor de kapitein, omdat die niet voor alles

eindverantwoordelijke is. Wel voor veel, zoals veiligheid, beveiliging en milieu, maar zeker niet voor alles.

Een zeevarende of opvarende die opzettelijk de wet overtreedt valt niet altijd onder de verantwoordelijkheid van de kapitein. Dit geldt ook bij (grove) nalatigheid of wangedrag.

Ook het strafrecht ziet dit veelal op deze manier.

Indien een kapitein niet voldoende middelen van de scheepseigenaar krijgt om aan zijn wettelijke taak te voldoen, dan moet de kapitein niet uitvaren totdat het euvel is verholpen.

Vaart de kapitein wel uit dan is hij verantwoordelijk voor de tekortkoming.

De NVKK stelt voor dat dit wordt aangepast aan de werkelijkheid.

6. Uitvoering, toezicht en handhaving

De MvT stelt dat toezicht en handhaving complex is; dat is wel een erg sterk eufemisme.

De naam Hoofd van de Scheepvaartinspectie (HSI) veroorzaakt verwarring voor de kapitein, omdat die in het algemeen de MvT niet leest en deze term niet is gedefinieerd. Blijkbaar bestaat er een SI en een ILT?

Stel voor om de relevante termen en de toepassing ervan te definiëren in de wet, bij voorkeur per land.

Zeevarende

De MvT maakt regelmatig gebruik van de term 'zeevarende' maar legt ook uit waarom deze term niet gebruikt wordt in de wettekst. Stel voor om deze term ook in de Schepenwet te introduceren, ondanks het feit dat deze term mogelijk te ruim wordt bevonden voor gebruik bij het Tuchtcollege. Dat is met de huidige wet- en regelgeving over het Tuchtcollege ook geen probleem. De term zeevarende wordt ook gebruikt bij strafrechtelijke aspecten van deze wet.

Tuchtcollege

1. De MvT noemt de Raad voor de Scheepvaart ook tuchtcollege. Waar ligt hier de relatie tot het Tuchtcollege Scheepvaart uit de huidige Wet zeevarenden, ook op het gebied van het procesrecht.
2. Probeer de verhouding tot andere landen en de toepassing van de bepalingen per land duidelijker in de wet vast te leggen. Nu is het onduidelijk voor de kapitein van een Nederlands schip.