

Vergaderjaar 1996–1997

25 233

Regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet)

B

ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 5 november 1996 en het nader rapport d.d. 6 februari 1997, aangeboden aan de Koningin door de minister van Verkeer en Waterstaat. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 18 april 1996, no. 96.002161, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet met memorie van toelichting, houdende regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet).

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 18 april 1996, no. 96.002161, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het voorstel van Wet, houdende regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet), rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 5 november 1996, nr. WO9.96.0165, bied ik U hierbij aan.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met zijn opmerkingen rekening zal zijn gehouden. Deze opmerkingen komen hieronder aan de orde.

1. Het voorstel van wet dient mede ter implementatie van de internationaal-rechtelijke verplichtingen die voortvloeien uit het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (Trb.1981, 144) (hierna: STCW-Verdrag) en richtlijn nr.94/58/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake het minimum-opleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 319/28) (hierna: de richtlijn). In de toelichting op hoofdstuk 2, zestiende tekstblok, wordt gesteld dat het wetsvoorstel in overeenstemming is met de richtlijn.

Dit wekt de indruk dat de implementatie volledig heeft plaatsgevonden, hetgeen niet het geval is en mogelijk ook niet het geval kan zijn omdat een aantal onderwerpen zich niet leent voor codificatie in deze wet. De Raad van State wijst in dit verband bij wijze van voorbeeld op de artikelen 8 en 10 van de richtlijn. De Raad beveelt echter aan in de toelichting te vermelden welke onderwerpen thans wél en welke niet zijn geïmplementeerd, alsmede een transponeringstabel op te nemen (aanwijzing 344 van de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar)).

1. De Raad wijst er op dat uit de toelichting op Hoofdstuk 2 van het wetsvoorstel kan worden opgemaakt dat de implementatie van het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationale Verdrag betreffende de

normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144), hierna het STCW-Verdrag te noemen, alsmede van de Richtlijn nr. 94/58/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 319), hierna de Bemanningsrichtlijn te noemen, in het onderhavige wetsvoorstel geheel zou hebben plaatsgevonden.

In het voorstel van wet worden van het STCW-Verdrag en van de Bemanningsrichtlijn de verplichtingen geïmplementeerd die betrekking hebben op de opleiding en diplomering of certificering van de bemanning van zeeschepen. Overeenkomstig de aanbeveling van de Raad zijn, als bijlage van de memorie van toelichting, transponeringstabellen opgenomen voor de implementatie van het STCW-Verdrag en van de Bemanningsrichtlijn in de (rijks)wetgeving.

2a. De Raad merkt ten aanzien van artikel 1 van het voorstel van wet op dat de daarin voorkomende definities in overeenstemming moeten zijn met de definities die voorkomen in het STCW-Verdrag en met die van de richtlijn. Dit is niet het geval met onder meer de begrippen «vissersvaartuig» en «kapitein». Het nieuw ingevoerde begrip «Kennisbewijs», dat het algemeen bekende begrip «diploma» lijkt te dekken, komt niet voor in het STCW-Verdrag, noch in de richtlijn en in het voorstel wordt het niet gebruikt. Ook het omgekeerde komt voor, zoals het woord «radio-operator» dat niet in het voorstel, maar wel in de richtlijn is gedefinieerd. Tenslotte komen begrippen voor, zoals «scheeps-beheerder», die niet in het STCW-Verdrag of in de richtlijn worden gedefinieerd, maar die in andere, nationale wetgeving een andere omschrijving kennen dan in het voorstel.

De Raad acht het noodzakelijk dat alle definities nauwkeurig worden getoetst op verenigbaarheid met het STCW-Verdrag en de richtlijn en op consistentie met overige nationale regelgeving. Het college adviseert de uit die toetsing blijvende noodzakelijke wijzigingen aan te brengen.

2b. In paragraaf 8 van het algemeen deel van de memorie van toelichting wordt terecht opgemerkt dat het stellen van eisen aan de bemanning van zeeschepen in de officiële toelichting op artikel 3, eerste lid, onder 3, van het Statuut tot de aangelegenheden van het Koninkrijk wordt gerekend (kamerstukken II 1953/54, 3517, nr.2, blz.10).

Vervolgens wordt echter met een beroep op artikel 14, derde lid, van het Statuut uiteengezet dat het onderhavige wetsvoorstel niet zou behoeven te wachten en dat wetgeving voor de bemanning van zeeschepen geregistreerd in de Nederlandse Antillen of Aruba bij of krachtens landsverordening tot stand zal komen op grond van een rijkskaderwet. De Raad plaatst dit voornemen tegen de achtergrond van verplichtingen voortvloeiend uit verdragen.

Artikel 91 van de United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) bepaalt in het eerste lid onder meer: «Een schip heeft de nationaliteit van de Staat wiens vlag het gerechtigd is te voeren». In artikel 92, eerste lid, van dit verdrag staat onder meer: «Een schip mag slechts onder de vlag van één Staat varen en is, behalve in bijzondere gevallen waarin uitdrukkelijk is voorzien in internationale verdragen of in dit Verdrag, op volle zee onderworpen aan de uitsluitende rechtsmacht van die Staat». Het eerste lid van artikel 94 UNCLOS stipuleert voorts: «Iedere Staat oefent doeltreffend zijn rechtsmacht en toezicht in administratieve, technische en sociale aangelegenheden uit over schepen die zijn vlag voeren».

Ook in de richtlijn gaat het om schepen die de vlag voeren van een lid-staat. Schepen die op grond van Nederlands-Antilliaans of Arubaans recht de Nederlandse vlag voeren, vallen echter buiten het bereik van het onderhavige voorstel van wet.

Gelet op de aangehaalde passages en op hun onderlinge samenhang kan het Koninkrijk naar het oordeel van de Raad slechts aan zijn verplichtingen neergelegd in artikel 94 UNCLOS voldoen indien de regeling voor de drie rijksoverheden, voorzover uit dit verdrag voortvloeiend, tot stand komt in voor alle betrokken rechtssubjecten gelijke regels die op hetzelfde moment in werking treden. De effectiviteit van de internationale regels terzake van dit onderwerp zoals vervat in het STCW-Verdrag en in de richtlijn vraagt om eenzelfde benadering.

Het aangewezen instrument om hierin te voorzien is een rijkswet en niet slechts een rijkskaderwet.

Gegeven de in de toelichting vermelde stand van zaken begrijpt de Raad dat op dit moment moet worden volstaan met een nationale wet.

Niettemin adviseert hij deze materie vervolgens alsnog zo spoedig mogelijk vast te leggen in een voorstel van rijkswet en aan te geven binnen welk tijdsbestek dit kan worden tegemoet gezien.

De memorie van toelichting ware in die zin aan te vullen.

2a. De Raad merkt op dat de in het wetsvoorstel opgenomen definities naar het hem voorkomt niet geheel in overeenstemming zijn met de definities van het STCW-Verdrag en van de Bemanningsrichtlijn. De definities zijn in het licht van deze opmerkingen op enige plaatsen gewijzigd. Ten aanzien van de door de Raad gegeven voorbeelden wordt hierna nader op deze kwestie ingegaan.

In de definitie van «vissersvaartuig» in het wetsvoorstel worden walvissen, zeehonden en walrussen, die in de Bemanningsrichtlijn afzonderlijk worden genoemd in de definitie van «vissersvaartuig» (artikel 4 juncto artikel 1 van de richtlijn), bestreken door de zinsnede «andere levende rijkdommen van de zee». De definitie van «kapitein» in het wetsvoorstel is aangepast als resultaat van de vergelijking van de oorspronkelijke definitie met die in artikel 4 van de Bemanningsrichtlijn. Bij nadere overweging kan de definitie van «kennisbewijs» in het wetsvoorstel worden gemist, mede gelet op het ontbreken van dit begrip zowel in het STCW-Verdrag als in de Bemanningsrichtlijn.

De radio-operator is niet nader gedefinieerd, omdat het weliswaar krachtens het STCW-Verdrag een aparte bevoegdheid betreft, maar deze bevoegdheid op Nederlandse schepen niet afzonderlijk wordt gehanteerd. Teneinde in aanmerking te komen voor een bevoegdheid als wachtstuurman, is het bezit van een bevoegdheid als radio-operator vereist, zulks in verband met het feit dat artikel 16 van Hoofdstuk IV van het SOLAS-Verdrag voorschrijft, dat alle personeel dat beroepsmatig gebruik maakt van de radio-installatie aan boord, in het bezit moet zijn van een bevoegdheid als radio-operator.

Aangaande de term «scheepsbeheerder» wordt opgemerkt dat dit begrip in de nationale regelgeving thans uitsluitend wordt gebruikt in de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart en de hierop gebaseerde regelgeving. Ingevolge artikel 12:1, vierde lid, juncto 12:14, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet en het Besluit van 4 december 1995 tot vaststelling van het tijdstip van inwerking-treding van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit (Stb. 600), wordt de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart ingetrokken. De Arbeidstijdenwet is in werking getreden met ingang van 1 januari 1996. Tot het tijdstip waarop het besluit, bedoeld in artikel 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet, in werking treedt, blijven de Arbeidswet 1919 en de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart van kracht ten aanzien van arbeid verricht door personen aan boord van zeeschepen. Hierbij geldt een overgangperiode tot drie jaar na de publicatiedatum van de Arbeidstijdenwet in het Staatsblad, derhalve tot 19 december 1998. De verwachting is echter dat de inwerkingtreding van bedoeld besluit al op een eerder tijdstip kan worden vastgesteld. Voor zover al sprake is van een «overlapping» van twee begrippen wordt die definitief opgeheven door de inwerkingtreding van het Arbeidstijdenbesluit vervoermiddelen. In het concept-Arbeidstijdenbesluit vervoermiddelen wordt de scheepsbeheerder op dezelfde wijze gedefinieerd als in de Zeevaartbemanningwet. De definitie in de Zeevaartbemanningwet is preciezer en past beter in het nieuwe zeescheepvaartbeleid en de (toekomstige) nationaliteitswetgeving voor zeeschepen dan de definitie die werd gehanteerd in de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart.

2b. De Raad is in zijn advies tot het oordeel gekomen dat het Koninkrijk slechts aan zijn verplichtingen neergelegd in artikel 94 van het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS) kan voldoen, indien de regeling voor de drie rijkdelen, voorzover uit dit verdrag voortvloeiend, tot stand komt in voor alle betrokken rechtssubjecten gelijke regels die op hetzelfde moment in werking treden. De effectiviteit van de internationale regels terzake van dit onderwerp zoals vervat in het STCW-Verdrag en – in navolging van dit verdrag – in de Bemanningsrichtlijn vraagt zijns inziens om eenzelfde benadering.

Deze conclusies van de Raad van State als constitutioneel adviesorgaan van het land Nederland betreffen het Koninkrijk als geheel en zijn samenstellende delen Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba. Het is het voornemen van

ondergetekende de kwestie van de uitleg van artikel 94 van het VN-Zeerechtverdrag en de hiermee verband houdende vraagstukken binnen afzienbare termijn in koninkrijksverband aan de orde te stellen en deze, met inachtneming van de procedures op het niveau van het Koninkrijk, tot een zorgvuldige en weloverwogen oplossing te brengen. In het licht daarvan is paragraaf 7 (paragraaf 8 oud) van Hoofdstuk I van de memorie van toelichting aangepast.

3. Uit artikel 2, eerste lid, blijkt dat de wet van toepassing zal zijn op Nederlandse schepen die op zee gebruikt worden, dan wel van zee komen. Het tweede lid, onder c, van deze bepaling maakt voor de toepassing van deze wet onder andere een uitzondering voor reddingsvaartuigen. Noch artikel III van het STCW-Verdrag, noch artikel 1 van de richtlijn zondert de reddingsvaartuigen uit.

Het onderhavige voorstel verklaart dan ook ten onrechte een aantal verplichtingen uit het STCW-Verdrag en de richtlijn niet van toepassing op zeevarenden die dienst doen op een reddingsvaartuig.

De Raad beveelt aan het voorstel aan te passen.

3. De Raad merkt op dat reddingsvaartuigen van de werkingssfeer van het wetsvoorstel zijn uitgezonderd, terwijl een overeenkomstige bepaling niet in het STCW-Verdrag of in de Bemanningsrichtlijn is opgenomen.

De reddingsvaartuigen die hier zijn bedoeld, zijn de schepen waarmee hulp wordt geboden aan de bemanning van een op zee in moeilijkheden verkerend schip. Deze taak om mensenlevens te redden, valt onder de algemene omschrijving van een van de uitgezonderde categorieën in artikel III van het STCW-Verdrag, te weten «schepen (...) die uitsluitend worden gebezigd voor een regeringsdienst waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd» (in de Engelse tekst wordt gesproken van «governmental non-commercial service»).

De omstandigheid dat in Nederland de reddingsdiensten door particuliere organisaties worden beheerd en uitgevoerd, doet aan het karakter van de reddingsdiensten niet af. Door de wijze waarop de particuliere organisaties zijn betrokken bij de behartiging van deze overheidstaak is tevens voldaan aan het vereiste van genoemd artikel III, dat de bemanningen «zoveel als mogelijk en praktisch is» aan de eisen van het STCW-Verdrag dienen te voldoen. De memorie van toelichting is op dit punt aangevuld.

4. Het college wijst er in verband met de bij artikel 24 geschapen bevoegdheid tot het verlenen van ontheffingen op dat het derde lid van artikel VIII van het STCW-Verdrag de lid-staten verplicht om ieder jaar de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie in te lichten over de verleende dispensaties. Geadviseerd wordt in de toelichting op deze verplichting in te gaan. In dat verband is tevens van belang dat wordt aangegeven wie verantwoordelijk is voor het verstrekken van de bedoelde informatie.

4. Het college wijst er op dat ingevolge onderdeel (3) van artikel VIII van het STCW-verdrag lid-staten gehouden zijn jaarlijks de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie in te lichten over de verleende dispensaties. De regering van het Koninkrijk is verantwoordelijk voor het nakomen van deze verplichting. Het hoofd van de Scheepvaartinspectie beschikt over de desbetreffende informatie. Aan de memorie van toelichting is een passage terzake toegevoegd.

5. Met betrekking tot artikel 29 rijst de vraag in welke verhouding het nationaliteitsvereiste voor de kapitein staat tot artikel 48 van het EG-Verdrag en verordening (EEG) nr. 1612/68 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 oktober 1968 betreffende het vrije verkeer van werknemers binnen de Gemeenschap (PbEG L 257/2). Op grond van het tweede lid van artikel 48 van het EG-Verdrag en artikel 1 van deze verordening dient elke discriminatie op grond van nationaliteit tussen werknemers van de lid-staten van de Europese Unie te worden afgeschaft.

De Raad adviseert in de toelichting op artikel 29 aan te geven op grond van welke bepalingen en jurisprudentie een afwijking van artikel 48 mogelijk wordt geacht. Bovendien verdient het aanbeveling nader te specificeren welke publieke taken de kapitein heeft te vervullen. Ook is het van belang aandacht te

besteden aan zijn positie in oorlogstijd en de verplichtingen die dan op hem rusten in verband met de verdediging.

5. De Raad adviseert aangaande het vereiste in artikel 29 van het wetsvoorstel dat de kapitein van een Nederlands schip de Nederlandse nationaliteit moet bezitten, in de toelichting op dit artikel aan te geven op grond van welke bepalingen en jurisprudentie een afwijking van artikel 48, tweede lid, van het EG-Verdrag mogelijk wordt geacht. In de memorie van toelichting zijn de passages over de nationaliteitseis en de publieke taken van de kapitein uitgebreid met een beschouwing over artikel 48, vierde lid, van dit verdrag (uitzonderingsbepaling voor overheidsbetrekkingen) en de bijbehorende jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen. Tevens is, overeenkomstig het advies van de Raad, in de toelichting uitvoeriger aandacht besteed aan zijn taken en verplichtingen in oorlogstijd en hiermee verband houdende of hiermee verwante buitengewone omstandigheden.

6. In hoofdstuk 5 worden regels gegeven met betrekking tot toezicht en opsporing. Ingevolge artikel 81 komt een deel van deze bepalingen te vervallen met de inwerkingtreding van de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Artikel 50, eerste lid, zal ook na de inwerkingtreding van de derde tranche Awb van kracht blijven. In genoemd artikellid wordt de bevoegdheid neergelegd voor de toezichthouder om ter uitoefening van zijn bevoegdheid elke plaats te betreden, met inbegrip van woongedeelten van schepen. Voor het toekennen van andere bevoegdheden naast die welke in de Awb zijn vermeld, dienen zwaarwegende redenen aanwezig te zijn. Volgens de toelichting op de artikelen 48–59 is in verband met de totstandkoming van de Algemene wet op het binnentreden in de memorie van toelichting bij de Schepenwet gemotiveerd waarom handhaving van deze bevoegdheid noodzakelijk was. Omdat deze bepaling thans wordt overgebracht naar het onderhavige wetsvoorstel verdient het aanbeveling de motivering in de toelichting bij dit wetsvoorstel op te nemen.

In verband daarmee merkt de Raad op, dat de zinsnede «ter uitoefening van zijn bevoegdheden» onvoldoende aansluit bij de beperkingsmogelijkheden ten aanzien van het recht op eerbiediging van de woning als vastgelegd in artikel 8 van het Europese Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden. Bij voorkeur in de wettekst of in elk geval in de toelichting moet worden aangegeven, dat het binnentreden alleen geoorloofd is ter bescherming van één of meer van de in het tweede lid van artikel 8 van genoemd verdrag limitatief opgesomde belangen. Door de koppeling aan artikel 50 gelden de vorenstaande opmerkingen overeenkomstig ten aanzien van artikel 53.

Ten slotte beveelt de Raad aan in het wetsvoorstel een bepaling op te nemen die erin voorziet dat de artikelen 50 en 53, voorzover deze overeenkomen met artikel 5:19 Awb, vervallen op het moment van in werking treden van laatstgenoemd artikel.

6. Naar aanleiding van de beschouwing van het college over de gerechtvaardigheid van de bevoegdheid van de toezichthouders in artikel 50, eerste lid, van het wetsvoorstel om, ook tegen de wil van de bewoner, hutten en andere bemanningsverblijven aan boord van Nederlandse zeeschepen te betreden, moge ik het volgende opmerken.

Voor het toezicht op de naleving van de Zeevaartbemanningswet kan het noodzakelijk zijn de woonruimten aan boord van zeeschepen te onderzoeken, bijvoorbeeld om te kunnen beoordelen of de bemanningsleden die wachtlopen ook daadwerkelijk aan boord zijn en of hun verblijf aan boord van langere duur is.

Tevens moet kunnen worden onderzocht of de bemanningsleden over de juiste en geldige papieren beschikken, indien zij die niet aanstonds wensen te tonen. De korte periode die een schip in de haven is, belet in veel gevallen dat op de vereiste toestemming van de bewoner of op een schriftelijke machtiging van het Openbaar Ministerie dan wel de burgemeester kan worden gewacht. In de afweging tussen de belangen van de toezichthouder om een vermoedelijke niet-naleving te kunnen onderzoeken, die bij het verlaten van de haven een strafbaar feit oplevert en dat van de scheepsbeheerder om het schip spoedig te

kunnen laten uitvaren enerzijds, en dat van het bemanningslid dat zijn woonruimte aan boord niet zonder zijn toestemming kan worden betreden anderzijds, dienen eerstgenoemde belangen zwaarder te wegen. Door de interventie van de toezichthouder kan het strafbare feit worden voorkomen. Bovendien houdt niet-naleving steeds een potentieel gevaar in voor de veiligheid aan boord en voor het scheepvaartverkeer. Ook de gezondheid aan boord en de bescherming van het milieu lopen bij niet-naleving gevaar. Deze meer uitgebreide motivering, waarbij zorgvuldig acht is geslagen op de in artikel 8 van het Europese verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden limitatief opgesomde beperkingsgronden, is overeenkomstig het advies van de Raad opgenomen in de memorie van toelichting.

Gelet op het feit dat de bevoegdheid van toezichthouders om hutten en andere bemanningsverblijven aan boord van een Nederlands schip ook zonder toestemming van de bewoner te betreden in tekstueel opzicht een onlosmakelijk onderdeel vormt van artikel 50, eerste lid, en 53, eerste lid, is het niet mogelijk genoemde artikelleden te laten vervallen op het moment van inwerkingtreding van artikel 5:19 van de Algemene wet bestuursrecht.

7. In artikel 68, eerste lid, wordt bepaald dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur, ter uitvoering van verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties, regels met betrekking tot de bemanning van schepen kunnen worden gesteld, ter waarborging van de veilige en milieuverantwoorde vaart. Ingevolge het tweede lid van genoemd artikel kan bij de toepassing van het eerste lid, vooruitlopend op een wijziging van deze wet, worden afgeweken van deze wet, indien een verdrag of besluit van een volkenrechtelijke organisatie daartoe noopt. Het onderwerp met betrekking waartoe gedelegeerde regelgeving is toegestaan, is de bemanning van schepen. Daarmee wordt in feite gedelegeerde regelgeving als bedoeld in artikel 68, tweede lid, toegestaan over de hele breedte van dit wetsvoorstel.

Nu zowel het STCW-Verdrag als de richtlijn met dit wetsvoorstel worden geïmplementeerd, komt de Raad een dergelijke ruime delegatie onnodig voor en, mede gelet op aanwijzing 25 Ar, tevens ongewenst. Voorzover een verdrag of besluit van een volkenrechtelijke organisatie bepalingen of besluiten inhouden als bedoeld in artikel 93 van de Grondwet, is delegatie geen voorwaarde voor toepassing of uitvoering, terwijl de Raad niet verwacht dat verdragswijzigingen of besluiten zo plotseling totstandkomen dat een wetswijziging niet tijdig kan worden bewerkstelligd. De Raad adviseert het tweede lid van artikel 68 te schrappen.

7. De Raad is van oordeel dat de delegatie van artikel 68, tweede lid, onnodig ruim is, en beveelt aan het artikellid te schrappen. Deze aanbeveling is opgevolgd, nu er bij nadere overweging voor opnemning van deze delegatiebepaling naast die van het eerste lid geen noodzaak bestaat.

8. Voor enkele redactionele kanttekeningen verwijst het college naar de bij het advies behorende bijlage.

8. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in het wetsvoorstel op onderdelen de volgende aanpassingen en verbeteringen van ondergeschikte betekenis aan te brengen:

- in de definitie van Nederlands schip is «Nederlandse vlag» vervangen door: vlag van het Koninkrijk;
- in artikel 3 is een STCW-verdragsplichting opgenomen voor de scheepsbeheerder om bepaalde gegevens van de bemanning te registreren;
- in artikel 4 is de STCW-verdragsverplichting opgenomen dat bemanningsleden vertrouwd moeten worden gemaakt met de bijzonderheden aan boord van het schip waarop zij tewerkgesteld worden;
- in artikel 6 is de STCW-verdragsverplichting opgenomen dat een exemplaar van het bemanningscertificaat aan boord van het schip wordt opgehangen;
- aan artikel 15 is een verplichting van de scheepsbeheerder toegevoegd;
- aan artikel 18 eerste lid is ter verduidelijking de toevoeging «voor die functie» aangebracht; aan het tweede lid zijn de vaarbevoegdheden voor de zeevisvaart toegevoegd; in verband met de te handhaven bemannings-

methodiek (modellen) met deze vaarbevoegdheden is een nieuw vijfde lid toegevoegd; artikel 25 oud kon vervallen in verband met de thans voorgescreven vaarbevoegdheden voor de zeevisvaart, terwijl het oude tweede lid van artikel 19 om systematische redenen onder artikel 18 (zesde lid) is geplaatst;

- in artikel 19 is de ervaring als een apart, van de beroepsvereisten te onderscheiden, onderwerp aangeduid;
- in artikel 22 is de tekst inzake de erkenningsmogelijkheid van vaarbevoegdheidsbewijzen, diploma's of certificaten, afgegeven door niet-EU/EER-staten aangepast aan de inzichten inzake de wetgevingsleer; artikel 21, tweede lid (oud) is in genoemd artikel verwerkt;
- in artikel 23 is de onderzoeksbevoegdheid bij vermoeden van ongeschiktheid of onbekwaamheid beter geregeld dan in artikel 22 oud;
- de intrekingsgronden van artikel 24 zijn verbeterd;
- in artikel 26 nieuw is de benaming van de functie van de kapitein van een vissersvaartuig (schipper) uitdrukkelijk aangegeven;
- artikel 27, vierde lid, oud kan vervallen, aangezien de naleving van voorschriften en gebruiken met het oog op de veiligheid en de orde aan boord ook door de kapitein zelf dient te geschieden;
- in artikel 30, derde lid, is een aparte vervangingsregeling voor de schipper opgenomen;
- artikel 34, tweede lid, oud is komen te vervallen; deze bevoegdheid zal worden geregeld in het uitvoeringsbesluit krachtens artikel 35, aanhef en onderdeel a;
- in Hoofdstuk 4, paragraaf 1, is het voorlopig monsterboekje opgenomen;
- in artikel 41, eerste lid, is bepaald dat de scheidsrechters door de Minister worden aangewezen en is in artikel 43, tweede lid, een uitdrukkelijke ontheffingsbevoegdheid van medische eisen toegevoegd voor het hoofd van de Scheepvaartinspectie;
- aan artikel 74 is een nieuw vierde lid toegevoegd, waarin het mogelijk wordt gemaakt aanvullende eisen te stellen aan de houders van bepaalde diploma's om hen in aanmerking te laten komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs;
- uit artikel 79 is het tweede lid (oud) geschrapt; deze verklaringen vervallen (nog) niet;
- in het opschrift, in de aanhef en in een aantal hoofdstukken zijn op verschillende plaatsen redactionele verbeteringen aangebracht;
- tenslotte zijn enkele in te trekken bepalingen van het Wetboek van Koophandel aan een heroverweging onderworpen.

9. De redactionele kanttekeningen van de Raad zijn opgevolgd, met twee uitzonderingen.

Met betrekking tot zijn opmerking dat in artikel 53, tweede lid, de uitdrukking «het schip gaande houdt» ware te vervangen door «het schip stilhoudt» wordt opgemerkt dat de term «stilhouden» in de Algemene wet bestuursrecht kennelijk is opgenomen vanuit een gedachtenbepaling met als referentiekader het bewegen van een vervoermiddel over land. De handeling «stilhouden» kan met een schip fysiek niet op dezelfde wijze worden uitgevoerd als met een vervoermiddel aan de wal. Wel is het mogelijk een schip eenzelfde geografische positie op de aardoppervlakte te doen behouden met behulp van de voortstuwing en het roer, daarbij zorgvuldig rekening houdend met het getij, de stroom en de wind ter plaatse. Het laatste wordt in het Nederlandse (maritieme) taalgebruik verwoord met de term «gaande houden» van een schip.

Het college beval een redactionele verbetering aan in het opschrift «Tweede Kansexamens» van paragraaf 6 van Hoofdstuk 7, te weten het toevoegen van een verbindingsstreepje. Bij nadere beschouwing is de voorkeur gegeven aan de titel «Staatsexamens».

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De Vice-President van de Raad van State,
W. Scholten*

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde, gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting, met bijlagen, aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Bijlage bij het advies van de Raad van State van 5 november 1996, no. W09.96 0165, met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

- In artikel 9, eerste lid, «geeft aan de aanvrager een bemanningscertificaat voor het betrokken schip af» vervangen door: besluit tot afgifte van een bemanningscertificaat voor het betrokken schip.
- In artikel 20, eerste lid, «Een vaarbevoegdheidsbewijs wordt door het Hoofd van de scheepvaartinspectie afgegeven aan de aanvrager die voldoet aan de eisen» vervangen door: Het Hoofd van de scheepvaartinspectie besluit tot afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs, wanneer de aanvrager voldoet aan de eisen.
- In artikel 53, tweede lid, «te vorderen dat deze het schip gaande houdt» wijzigen in: te vorderen dat deze het schip stilhoudt.
- Het opschrift van hoofdstuk 6, «Strafbepalingen», wijzigen in: Verbodsbepalingen.
- In artikel 68, tweede lid, mede gelet op aanwijzing 52 van de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar), «het bepaalde in» laten vervallen.
- Het opschrift van hoofdstuk 7, paragraaf 6, «Tweede kansexamens» wijzigen in: Tweede-kansexamens.
- In de artikelen 74 en 83 aanwijzing 87 Ar in acht nemen.
- In de toelichting aanwijzing 86 Ar in acht nemen.
- In de toelichting aanwijzing 219 Ar in acht nemen.
- In de toelichting de afkortingen «STCW-Verdrag», «GT», «kW» «KHV» en «IMO-verdrag» de eerste keer vooraf laten gaan door een voluit geschreven aanduiding van deze begrippen.