

Vergaderjaar 1996–1997

**25 254**

## **Regels betreffende het toezicht aan boord van schepen onder buitenlandse vlag in Nederlandse havens op de naleving van internationale voorschriften op het gebied van de veiligheid, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden (Wet havenstaatcontrole)**

**A**

### **OORSPRONKELIJKE TEKST VAN HET VOORSTEL VAN WET EN MEMORIE VAN TOELICHTING ZOALS VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE EN ZOALS NADIEN GEWIJZIGD**

#### **VOORSTEL VAN WET**

Artikel 1, onder b, onderdeel 10°, luidde:

«10°. een bij ministeriële regeling aan te wijzen ander verdrag of Nederland bindend besluit van een volkenrechtelijke organisatie inzake de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging door schepen of leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen, of een daarbij behorend Nederland bindend protocol, bindende bijlage of bindend aanhangsel;»

Artikel 1, onder m, luidde:

«m. MOU: het op 26 januari 1982 te Parijs tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat (Trb. 1982, 59)»

In artikel 4 ontbraken de woorden: op een zoveel mogelijk overeenkomstige wijze als bedoeld in artikel 3.

Artikel 5, eerste lid, luidde:

«1. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de wijze waarop de ambtenaren van de scheepvaartinspectie hun taak ingevolge deze wet uitoefenen.»

In de artikelen 6, 7, en 10, eerste lid, ontbrak het woord: duidelijk.

In artikel 8, derde lid, ontbrak het woord: schriftelijk.

Artikel 10, tweede lid, onder b, luidde:

«b. de exploitant de vergoeding voor de kosten, bedoeld in artikel 14, eerste lid, heeft voldaan of ten genoegen van de ambtenaar van de scheepvaartinspectie voldoende zekerheid heeft gesteld voor de vergoeding voor deze kosten.»

Artikel 11, eerste lid, laatste bijzin van de aanhef, luidde:

«, indien dat schip vanuit een andere haven is uitgevaren of vanuit een andere havenstaat van het MOU naar zee is vertrokken.»

Artikel 11, derde lid, luidde:

«3. In een situatie als bedoeld in het eerste lid, laat de havenbeheerder in overeenstemming met het hoofd van de scheepvaartinspectie het schip toe in de haven op het moment dat de kapitein of de exploitant heeft aangetoond dat het schip aan de verdragen voldoet.»

Artikel 26, vierde lid, luidde:

«4. Onze Minister kan bepalen dat het beroep de werking schorst van het besluit waartegen het is gericht, met uitzondering van het besluit dat

de aanhouding van het schip inhoudt.»

Artikel 27 (nieuw) ontbrak.

Artikel 28 (oud), aanhef, luidde:

«Bij ministeriële regeling worden ter uitvoering van de hoofdstukken II tot en met V regels gesteld inzake de instanties andere dan genoemd in de hoofdstukken II tot en met V:»

In artikel 30 (oud), eerste lid, ontbraken de woorden «of van de artikelen 9, 11 en 13 van de richtlijn,»

Artikel 30 (oud), tweede lid, luidde:

«2. Een wijziging van de verdragen gaat voor de toepassing van de artikelen 3, 4, 7, eerste lid, onder c, en derde lid, en 11, derde lid, gelden met ingang van de dag waarop de betrokken wijziging internationaal en voor Nederland in werking is getreden.»

#### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

##### **Algemeen**

##### *1. Inleiding*

In de voetnoot ontbraken de woorden: «Kroatië (toegetreten op 1 januari 1997)»

## 2. Het MOU

in onderdeel c, uitvoering van het MOU, luidde de laatste zin van de vijfde alinea: «In 1995 werden door deze dienst 329 schepen aangehouden.»

## 3. De richtlijn

In onderdeel a, het toepassingsbereik en de inhoud van de richtlijn, luidden de laatste drie zinnen van de vijfde alinea:

«Alhoewel (de havenstaat en het land) Nederland geen rechtsmacht en toezicht uitoefent op het bestreken terrein van de richtlijn over schepen onder Koninkrijksvlag die in de Nederlandse Antillen en Aruba zijn geregistreerd, worden deze schepen niettemin buiten de toepassing van deze wet gehouden. Door middel van de in de onderscheiden wetten omschreven toezichthoudende taak van de Scheepvaartinspectie kan in voldoende mate vlaggestaatcontrole worden uitgeoefend op het bestreken terrein van de richtlijn op deze schepen. Het wordt ongewenst geacht indien in Nederland, naast bovenbedoelde vlaggestaatcontrole, havenstaatcontrole zou worden uitgeoefend op schepen die in de Nederlandse Antillen en Aruba zijn geregistreerd.»

In onderdeel a, het toepassingsbereik en de inhoud van de richtlijn, luidde de eerste zin van de zevende alinea:

«Naar haar inhoud sluit de richtlijn grotendeels aan bij het bepaalde in het MOU en zijn structuur.»

In onderdeel a, het toepassingsbereik en de inhoud van de richtlijn, ontbrak de negende alinea.

In onderdeel b, de implementatie van de richtlijn, luidde de vijfde alinea:

«Ten slotte wordt opgemerkt dat de officiële Nederlandse tekst van de richtlijn ten opzichte van (onder meer) de Engelse tekst in het Official Journal of the European Communities L 1994, 157, op onderdelen verschilt.

Het betreft:

– artikel 16, tweede lid, van de richtlijn, waarin wordt gerefereerd

aan de artikelen 6 en 7 (in de Engelse tekst: artikel 11, vierde lid);

– in Bijlage II, onder 2, van de richtlijn ontbreekt het radio-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (in de Engelse tekst: «cargo ship safety radio certificate»).

Nader overleg met het Raadssecretariaat van de Europese Unie heeft geleerd dat de Engelse tekst naar zijn mening de juiste inhoud weergeeft. Aangezien het kennelijke onjuistheden betreft die door middel van een rectificatie in het PbEG kunnen worden hersteld, is ter zake naar mijn mening geen wijziging van de richtlijn noodzakelijk. Alhoewel bedoelde rectificatie nog niet is verschenen, is bij het onderhavige wetsvoorstel uitgegaan van de tekst zoals deze na rectificatie zal komen te luiden.»

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Artikel 1

In de eerste alinea luidde de vierde zin:

«Deze protocollen betreffen een geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificaatsverlening (Harmonized System of Survey and Certification (HSSC)), waarbij in de plaats van de krachtens genoemde verdragen afgegeven certificaten, een nieuw stelsel van certificaten in de plaats treedt.»

In de eerste alinea luidde de zesde zin:

«Dit betekent dat indien hieraan door een lid-staat gevolg wordt gegeven, tevens in het kader van de havenstaatcontrole op de geldigheid en aanwezigheid van bedoelde certificaten moet kunnen worden toegezien.»

In de negende zin van de eerste alinea ontbraken de woorden «bij algemene maatregel van bestuur».

De tweede alinea luidde:

«In de richtlijn is bij de omschrijving van de verdragen gebruik gemaakt van een statische verwijzing – de toepasselijkheid van de internationaal in werking getreden verdragen is gekoppeld aan de datum van vaststelling van de richtlijn –. In

afwijking hiervan is bij de omschrijving van de verdragen in de wet gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Op deze wijze kunnen internationaal in werking getreden wijzigingen van de verdragen na de datum van vaststelling van de richtlijn op het gebied van de havenstaatcontrole doorwerken, zonder dat de desbetreffende wijzigingen nopen tot aanpassing van onderdeel b. De richtlijn verbiedt een dergelijke aanpak niet, zolang toepassing van latere verdragswijzigingen niet verhindert dat een daarmee strijdige communautaire norm uit de richtlijn wordt toegepast. Verdragswijzigingen die niet indruisen tegen de richtlijn, maar wel gevolgen hebben voor de toepassing van deze wet en haar uitvoeringsregelingen, kunnen uiteraard noodzaken tot aanpassingsregelgeving. In beginsel behoeft in een dergelijk geval onderdeel b geen aanpassing. Teneinde te voorkomen dat door bedoelde dynamische verwijzing een gewijzigde verdragsbepaling binnen het Nederlandse recht gaat gelden alvorens de wijziging is bekendgemaakt, is in artikel 30, tweede lid, bepaald vanaf welk tijdstip wijzigingen doorwerken binnen de Nederlandse rechtsorde.»

De zevende alinea luidde:

«Bij de omschrijving van ambtenaar van de scheepvaartinspectie (onderdeel k) is van belang te benadrukken dat het hoofd van de scheepvaartinspectie de desbetreffende ambtenaren van de scheepvaartinspectie in overeenstemming met artikel 2, onderdeel 5, en bijlage VII van de richtlijn zal aanwijzen.

### Artikel 2

De vijfde alinea luidde:

«Indien op enig moment een van deze verdragen of een ander verdrag voor Nederland verbinden is en internationaal in werking is getreden, kan bij ministeriële regeling ervoor worden zorggedragen dat het desbetreffende verdrag onder de reikwijdte van dit wetsvoorstel valt (zie artikel 1, onder b, onder 10°).»

### Artikel 7

Er ontbrak een toelichting op de aanhouding van een schip indien een ambtenaar van de Scheepvaart-

inspectie wordt belemmerd in de uitoefening van zijn taak.

De vijfde alinea (oud) luidde:

«Van belang is hier op te merken dat de opschortingsbevoegdheid van artikel 9, vierde lid, van de richtlijn niet als afzonderlijke bevoegdheid is omschreven in dit wetsvoorstel. De mogelijkheid tot opschorting van een inspectie bestaat in uitzonderlijke omstandigheden indien reeds tijdens de eerste fase van een (nadere) inspectie blijkt dat de algemene toestand van het schip, de uitrusting, de bemanning, de leef- en werkomstandigheden of de bedrijfsvoering een duidelijk gevaar inhouden voor de veiligheid, de gezondheid of het mariene milieu en waarbij wordt voldaan aan de aanhoudingscriteria. In een dergelijk geval mag een ambtenaar van de scheepvaartinspectie het vervolg van de (nadere) inspectie opschorten, zodra alle aanhoudingscriteria zijn vastgesteld en het schip daarop is aangehouden. De inspectie of de nadere inspectie wordt eerst voortgezet nadat de verantwoordelijke partijen de nodige stappen hebben ondernomen om ervoor te zorgen dat het schip aan alle relevante voorschriften voldoet. De opschorting is in de zin van de richtlijn te beschouwen als een uitgestelde inspectie na een aanhouding teneinde na te gaan of de exploitant en de kapitein van het schip ervoor gezorgd hebben dat het schip aan de verdragen voldoet.»

De zesde alinea (oud) luidde:

«Ten slotte is in artikel 9, zevende lid, van de richtlijn overeenkomstig de verdragen voorzien in een bepaling betreffende de aanspraak op schadevergoeding van de exploitant van een schip indien dat schip bij voorbeeld is aangehouden. Deze bepaling is niet geïmplementeerd in dit wetsvoorstel, aangezien de exploitant door middel van de actie uit onrechtmatige overheidsdaad in een dergelijk geval zijn eventuele schade vergoed kan krijgen, zowel bij de burgerlijke rechter – bij beroep bij de rechtbank in een bestuursrechtelijke procedure – als bij de administratieve rechter (artikel 8:73 van de Algemene wet bestuursrecht, hierna Awb).»

De toelichting op artikel 8 luidde:

«In het eerste en tweede lid is in afwijking van de Awb bepaald dat bekendmaking van een besluit dat strekt tot stopzetting van een activiteit of aanhouding geschiedt door uitreiking van dit besluit aan de kapitein. De exploitant van het schip, doorgaans belanghebbende in de zin van de Awb bij een dergelijk besluit, zal in het merendeel van de gevallen niet snel te bereiken zijn, aangezien hij zich ten tijde van het nemen van het besluit door een ambtenaar van de scheepvaartinspectie veelal in het buitenland zal bevinden. Gelet op de spoed die geboden is bij de bekendmaking van een besluit tot stopzetting van een activiteit of aanhouding, is het wenselijk dat dit besluit door middel van uitreiking aan de kapitein bekend wordt gemaakt. Ten aanzien van de bekendmaking van een besluit waarbij de kapitein als vertegenwoordiger van de eigenaar kan worden beschouwd, kan deze bekendmaking overeenkomstig de Awb geschieden. Aangezien de kapitein echter niet ten aanzien van alle besluiten tot stopzetting van een activiteit of aanhouding van een schip als zodanig kan worden beschouwd, is bedoelde afwijking van de Awb noodzakelijk. In het bijzonder kan hierbij worden gedacht aan besluiten die betrekking hebben op de bedrijfsvoering aan boord. Dit laat overigens de mogelijkheid onverlet dat de kapitein in dergelijke gevallen naast de exploitant van het schip eveneens als belanghebbende bij een besluit tot stopzetting van een activiteit of aanhouding zal kunnen worden aangemerkt. In de praktijk van de scheepvaart draagt de kapitein er zorg voor dat een besluit tot stopzetting van een activiteit of aanhouding wordt doorgegeven aan de exploitant van het schip.»

#### **Artikelen 15 tot en met 25**

De tweede en de derde alinea luiden:

«Bij de toezichtsbepalingen is voorts aangesloten bij de in de afdeling Toezicht van de derde tranche van de Awb (kamerstukken I 1995/96, 23 700, nr. 188) op te nemen modelbepalingen. In de bepaling betreffende het betreden van elke plaats is de uitzondering betreffende het betreden van een woning – waaronder ook een bemanningsverblijf wordt begrepen – niet opgenomen. In het belang van de

veiligheid van de bemanningsleden moet het voor de ambtenaar van de scheepvaartinspectie of een ambtenaar die van de scheepvaartinspectie ter beschikking is gesteld, mogelijk zijn de bemanningsverblijven aan een onderzoek te onderwerpen teneinde na te gaan of deze aan de voorschriften van de verdragen voldoen.

In afwijking van de Awb is bepaald dat het legitimatiebewijs voor ambtenaren van de scheepvaartinspectie overeenkomstig het model, bedoeld in artikel 12, vierde lid, van de richtlijn zal worden vastgesteld. Door middel van de comitologieprocedure van artikel 19 van de richtlijn zal een gemeenschappelijk model worden vastgesteld.»

#### **Artikel 26**

In de tweede alinea luidde de eerste zin:

«Voorts is in het vierde lid, in aanvulling op de algemene regel van artikel 6:16 van de Awb, voorzien in de mogelijkheid dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de werking schorst van het besluit waartegen het beroep is gericht.»

Er ontbrak een toelichting op artikel 27 (nieuw)

#### **Artikel 30 (oud)**

In de eerste alinea luidde de eerste zin:

«In het eerste lid is als noodzakelijk complement van de dynamische verwijzing in artikel 7, eerste lid, onder a en b, en tweede lid, 17, eerste lid, en 27, tweede lid, voorzien in doorwerking van wijzigingen van bijlage VI van de richtlijn, artikel 11 van richtlijn nr. 94/58/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 319), artikel 12, vierde lid, en artikel 15 van de richtlijn.»

In de derde alinea luidde de een na laatste zin:

«Gelet op het feit dat het ten opzichte van andere verdragspartijen rechtvaardig is indien buitenlandse schepen in Nederlandse havens worden gecontroleerd op de naleving van gewijzigde regels vanaf een

datum zoals die ook geldt voor Nederlandse schepen, is ten behoeve van de toepassing van deze wet aangesloten bij de datum waarop de betrokken wijziging zowel internationaal als voor Nederland in werking is getreden.»

#### **Artikel 36 (oud)**

De laatste zin luidde:

«Er is hierbij niet gekozen voor rechtstreekse vaststelling van inwerkingtreding op de uiterste implementatiedatum, genoemd in de richtlijn (30 juni 1996). Vanwege de niet te voorziene tijdsduur van de totstandkoming van de wet, is het wenselijk inwerkingtreding bij koninklijk besluit te regelen.»

#### **Transponeringstabel**

De vermelding van artikel 27 ontbrak.

De tabel vermeldde ten aanzien van artikel 20, tweede lid: «transponeringstabel».

