

36 647 (R2204)

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 ongevalonderzoek

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 12 december 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Algemeen

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel ten aanzien van de wijziging van de Schepenwet. Deze leden hebben nog enkele vragen ten aanzien van het wetsvoorstel.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarover nog een enkele vraag.

De leden van de CDA-fractie spreken hun waardering uit voor dit wetsvoorstel. Zij hebben nog een vraag.

Hoofdpijnen van het voorstel

De leden van de CDA-fractie vragen naar een reflectie op de mogelijkheid om het principe van toekomstbestendigheid ook van toepassing te

laten zijn op de bepaling ten aanzien van de nationaliteit kapitein.

Eigenaar (artikelen 9a en 59)

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat de wijziging van de Schepenwet onder meer beoogt om diverse verplichtingen aan een scheepseigenaar te kunnen opleggen. Hoewel deze leden het achterliggende idee begrijpen, willen zij wel enkele kanttekeningen plaatsen bij dit voorstel. Deze leden vragen of er ook verplichtingen bestaan die op voorhand louter binnen de verantwoordelijkheid van enkel één van de partijen ligt. Tevens vragen deze leden of de regering een allesomvattende lijst van voorbeelden en voorwaarden betreffende verplichtingen aan scheepseigenaren kan opstellen en wil doen toekomen.

De leden van de PVV-fractie constateren dat het toekennen van verplichtingen aan een scheepseigenaar ook betekent dat er verantwoordelijkheid wordt toegeschoven aan de scheepseigenaar. De leden vragen wat de procedure is zodra in de praktijk blijkt dat de opvatting van de eigenaar en de opvatting van de kapitein over de invulling van de verplichtingen conflicteren. Daarbij willen deze leden graag een allesomvattende lijst ontvangen waarin de procedures, die in zulke gevallen gelden, zijn opgenomen.

De leden van de PVV-fractie hebben gelezen dat van de scheepseigenaar verwacht wordt financieel voldoende dekking aan de kapitein te geven. Hoewel deze leden begripvol reageren op dat uitgangspunt, hebben zij wel bedenkingen bij dit voorstel. Deze leden vragen hoe gemeten wordt wat 'voldoende' financiële dekking is, wie dit bepaalt en wat er gebeurt in het geval een kapitein en eigenaar van mening verschillen hierover.

Ongevallenonderzoek (artikel 12a)

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het idee om de inspectie vaker ongevallen te laten analyseren en rapporteren. Tevens stellen deze leden vast dat niet alle ongevallen worden behandeld door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). Deze leden vragen met welk kader de OvV bepaalt of een ongeval wel of niet vatbaar is voor onderzoek. Deze leden verzoeken de regering in het antwoord te betrekken hoeveel gevallen er in

de laatste tien jaar door de inspectie zijn onderzocht en hoeveel de OvV er daarvan (niet) heeft overgenomen.

De leden van de NSC-fractie vragen in hoeverre besluiten van de OvV om af te zien van ongevallenonderzoek gerelateerd zijn aan een gebrek aan capaciteit. Voorts vragen deze leden in hoeverre de verwachting is dat hier bij de Scheepsvaartinspectie voldoende capaciteit voor aanwezig is.

Hoogtes van op te leggen strafrechtelijke boetes (artikelen 57 en 58)

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat het voorstel is om de sinds 1998 niet meer aangepaste boetes te verdubbelen en zo meer in lijn te brengen met wat kennelijk bij vergelijkbare overtredingen gebruikelijk is. Deze leden kunnen de juridische logica hiervan wel volgen, maar vragen zich af, of boetes van maximaal 22.500 euro wel effectief zijn, in een sector waar hele andere bedragen om gaan. Deze leden wijzen erop dat bijvoorbeeld de operatie van een modern containerschip 100.000 tot 200.000 euro per dag kost. Dat maakt dat een overtreding van de Schepenwet die enig economisch voordeel biedt, al snel niet meer afschrikwekkend is. Een paar uur tijdswinst is al snel meer waard dan wat de boete kost, terwijl de maximale maatschappelijke schade die kan ontstaan door bijvoorbeeld onveilige praktijken enorm kan zijn. Deze leden willen graag weten of het niet mogelijk is om de maximale boetebedragen zo aan te passen, dat misdaad niet meer loont. Deze leden wijzen erop dat een rechter een opgelegde boete altijd kan matigen, als het bedrag onredelijk is, jegens een minder vermogende eigenaar.

De leden van de NSC-fractie vragen of een inschatting kan worden gegeven van hoeveel strafrechtelijke boetes, voor overtredingen van diverse geboden en verboden die aan dit wetsvoorstel, raken in de jaren 2022, 2023 en 2024 zijn opgelegd.

Consultatie

De leden van de NSC-fractie vragen of nader uiteengezet kan worden hoe gevolg is gegeven aan de in de Handhaafbaarheids-Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) geuite kritiek op de handhaafbaarheid van het wetsvoorstel. Kan

aangegeven worden welke wijzigingen in het wetsvoorstel zijn aangebracht naar aanleiding van de HUF-toets?

De voorzitter van de vaste commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp