

Vergaderjaar 2006–2007

**30 969**

## **Wijziging van enkele wetten op het terrein van de scheepvaart in verband met een wijziging in de benaming van de inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **I. ALGEMEEN**

##### **1. Inleiding**

In 2001 zijn de verschillende inspectieonderdelen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgegaan in de Inspectie Verkeer en Waterstaat, zoals die op 1 juli van dat jaar is ingesteld. Als gevolg van deze reorganisatie was aanpassing van de wetgeving nodig. In de wet van 18 april 2002 tot wijziging van enkele wetten in verband met de reorganisatie van de inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Stb. 244), was de scheepvaartinspectie buiten beschouwing gelaten vanwege de bijzondere positie van de scheepvaartwetgeving. De benodigde wijzigingen moesten voor een deel in rijkswetgeving worden aangebracht.

##### **2. Aanleiding voor dit wetsvoorstel**

In 2004 is zowel de rijkswetgeving als de nationale scheepvaartwetgeving aangepast voor wat betreft de term «Scheepvaartinspectie». De algemene lijn in deze was de term «Scheepvaartinspectie» overal, met uitzondering van de rijkswetgeving, te vervangen door «divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat». In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel dat geleid heeft tot de wet van 4 maart 2004, houdende wijziging van een aantal wetten op het terrein van de scheepvaart in verband met de reorganisatie van de inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Stb. 117; zie Kamerstukken II 2002/2003, 29 011, nr. 3) is aangegeven dat gekozen is voor «divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat» in plaats van «Inspectie Verkeer en Waterstaat», omdat een keuze voor dat laatste tot gevolg zou hebben dat het aantal toezichthoudende ambtenaren op de naleving van de scheepvaartwetgeving sterk zou toenemen en bovendien zou worden uitgebreid met ambtenaren die bij uitstek deskundig zijn op een ander gebied van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en daarentegen niet de vereiste kennis hebben om scheepvaartinspecties uit te voeren.

De aanleiding voor het onderhavige wetsvoorstel is tweeledig. In de eerste plaats is in de memorie van toelichting bij de hiervoor aangehaalde

wet van 4 maart 2004 reeds aangegeven dat de attributie- en mandaatstructuur binnen de regelgeving wordt herzien. In de tweede plaats vormde de huidige reorganisatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, waarbij de divisiebenamingen vervangen zijn door toezichtseenheden, en eventuele toekomstige veranderingen binnen de organisatie van de Inspectie aanleiding tot wijziging van de regelgeving.

### **3. Inhoud van de wijziging**

In het huidige wetsvoorstel wordt voorgesteld de divisiebenamingen op wetsniveau te laten vervallen. Momenteel wordt alleen nog de divisie Scheepvaart op wetsniveau genoemd. Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in de vervanging van die benaming. Daarnaast wordt ook voorzien in de vervanging van de term «inspecteur-generaal» door «Onze Minister».

Gekozen is voor attributie van toezichthoudende bevoegdheden aan ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat door middel van de formulering «Met het toezicht op de naleving van deze wet zijn belast de door Onze Minister aangewezen ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat». Deze formulering is in overeenstemming met aanwijzing 133 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Materieel gezien kan met deze wijziging hetzelfde worden bereikt als met de huidige wetgeving waarvan het doel was dat het aantal toezichthoudende ambtenaren op de naleving van de scheepvaartwetgeving niet zou worden uitgebreid. De aanwijzing van ambtenaren en dienstonderdelen kan indien het onderhavige wetsvoorstel tot wet wordt verheven op lager niveau of bij mandaat geschieden. Op deze wijze wordt tegemoet gekomen aan de nog steeds geldende opvatting dat het niet gewenst is dat alle IVW-ambtenaren als toezichthouder op de scheepvaartwetgeving worden aangemerkt.

Daarnaast is ervoor gekozen uitvoerende bevoegdheden te attribueren aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De huidige norm is dat attributie van deze bevoegdheid in beginsel aan het politiek verantwoordelijke bestuursorgaan geschiedt, met de mogelijkheid tot mandatering van deze bevoegdheden aan ambtenaren of andere personen. Attributie van uitvoerende bevoegdheden aan een ambtenaar is slechts mogelijk indien daarvoor bijzondere argumenten bestaan. In de gevallen waarop het onderhavige wetsvoorstel betrekking heeft, worden die niet aanwezig geacht. Dit heeft tot gevolg dat in dit wetsvoorstel voorgesteld wordt om in de gevallen waarin sprake is van uitvoerende taken, de term «inspecteur-generaal» te vervangen door «Onze Minister». Daarmee beschikt de minister van Verkeer en Waterstaat over de uitvoerende bevoegdheid. Die bevoegdheid kan vervolgens door middel van mandaat aan de ambtenaren van de Inspectie verder vorm worden gegeven. Mocht in de toekomst een verandering bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat plaatsvinden, dan is het niet langer noodzakelijk dat de wetten regelgeving daaraan wordt aangepast. Het is dan voldoende de mandaatbesluiten te herzien.

Overwogen is de mogelijkheid van administratief beroep, zoals die bestaat in de Binnenschepenwet, de Wet buitenlandse schepen, de Wet havenstaatcontrole, de Wet laden en lossen zeeschepen, de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Zeevaartbemanningswet te laten vervallen, waardoor de reguliere bezwaarmogelijkheid van kracht zou worden. Ten aanzien van de uitvoerende taken is de mogelijkheid van administratief beroep niet langer relevant, nu wordt voorgesteld de bevoegdheid aan de minister van Verkeer en Waterstaat toe te kennen en die bevoegdheid via mandaat aan de ambtenaren gestalte te geven, zodat bij dergelijke besluiten de

normale bezwaarprocedure geldt. Dit ligt anders bij besluiten die genomen worden in het kader van de uitoefening van toezichthoudende bevoegdheden, zoals bijvoorbeeld de aanhouding van een schip. De aanhoudingsbevoegdheid blijft ongewijzigd een bevoegdheid van de individuele ambtenaar. Indien het administratief beroep zou vervallen, zou dit tot gevolg hebben dat een bezwaarschrift ingediend moet worden bij dezelfde individuele ambtenaar die het oorspronkelijke besluit heeft genomen. Het wordt als onwenselijk beoordeeld dat de beslissing op bezwaar door dezelfde persoon wordt afgedaan als het primaire besluit. Dit is dan ook de reden dat voorgesteld wordt het administratief beroep te handhaven.

Tot slot wordt in dit wetsvoorstel van de gelegenheid gebruik gemaakt enkele kleine technische aanpassingen door te voeren. Daarop wordt ingegaan in de artikelsgewijze toelichting.

De wijzigingen hebben geen gevolg voor de administratieve lastendruk.

## **II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

In deze artikelsgewijze toelichting zullen alleen die aspecten van de desbetreffende artikelen worden toegelicht die nog niet in het algemeen deel van deze toelichting aan de orde zijn gekomen.

### **ARTIKEL III**

In onderdeel A, onder 3, wordt voorzien in een technische wijziging die nog niet eerder was doorgevoerd. Bij de wet van 4 maart 2004 (Stb. 117) is de term «hoofd van de Scheepsmetingsdienst» vrijwel overal vervangen door «inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat». Gebleken is dat op een enkele plaats die wijziging niet op de juiste wijze is doorgevoerd. Hierin wordt nu door dit voorstel voorzien door de term «hoofd van de Scheepsmetingsdienst» te vervangen door «Onze Minister», zoals dit in het onderhavige voorstel ook geschiedt ten aanzien van de term «inspecteur-generaal» conform het uitgangspunt van attributie aan politiek-bestuurlijke organen.

Onderdeel D bepaalt dat de artikelen 7, tweede lid, 12, tweede lid, en 15, tweede lid, komen te vervallen. Na een aanpassing van artikel 6 zal de minister van Verkeer en Waterstaat de tonnages vaststellen. De genoemde bepalingen zijn dan niet langer relevant. Wanneer de minister de tonnages vaststelt, zal de minister na een verzoek tot tweede vaststelling geen andere ambtenaren behoeven aan te wijzen en zelf in de tweede vaststelling kunnen voorzien.

### **ARTIKEL V**

Bij een aanpassing van artikel 24, onderdeel b, van de Vaarplichtwet zou de nieuwe tekst komen te luiden: «de door Onze Minister aangewezen ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat». Onderdeel e noemt «de ambtenaren, daartoe door Onze Minister aangewezen». Onderdeel b in aangepaste vorm valt binnen de reikwijdte van onderdeel e. Om die reden wordt voorgesteld onderdeel b te laten vervallen. Onderdeel e biedt voldoende basis voor een aanwijzing van de ambtenaren van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat door de minister van Verkeer en Waterstaat.

### **ARTIKEL XII**

Bij wet van 6 september 2006, houdende wijziging van de Wet voorko-

ming verontreiniging door schepen (Stb. 2006, 446) is aan de inspecteur-generaal de bevoegdheid gegeven om een ontheffing te verlenen van de bij of krachtens de artikelen 7 en 10 van die wet gestelde eisen. Overeenkomstig het uitgangspunt van deze wijzigingswet met betrekking tot attributie van uitvoerende bevoegdheden, wordt de bevoegdheid tot het verlenen van ontheffing eveneens aan de minister van Verkeer en Waterstaat toegekend. Deze wet treedt op 1 januari 2007.

#### **ARTIKEL XIV**

In onderdeel E wordt voorgesteld artikel 30, negende lid, van de Zeevaartbemanningswet te laten vervallen. Hiervoor is gekozen nu het na doorvoering van de wijziging waardoor «de inspecteur-generaal» door «Onze Minister» wordt vervangen, niet langer de inspecteur-generaal zal zijn die vaarbevoegdheidsbewijzen afgeeft, maar de minister van Verkeer en Waterstaat. Artikel 30, negende lid, dat voorziet in het geven van een aanwijzing van de minister aan de inspecteur-generaal terzake van de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning als kapitein, is daarmee overbodig geworden.

#### **ARTIKEL XV**

Een aantal artikelen van de wet van 4 maart 2004, houdende wijziging van een aantal wetten op het terrein van de scheepvaart in verband met de reorganisatie van de inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (stb. 117) heeft niet (meer) in werking te treden, omdat die wijzigingen inmiddels achterhaald zijn. Derhalve wordt voorgesteld die artikelen nu in te trekken. De artikelen XII, onderdeel A, en XV, onderdeel A zijn inmiddels achterhaald, omdat een andere wet reeds in de wijziging heeft voorzien. Met artikel XVI was geanticipeerd op een wetsvoorstel dat bij nader inzien waarschijnlijk niet op korte termijn tot stand zal komen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het besluit van 18 oktober 2004, houdende vaststelling van het tijdstip van de gedeeltelijke inwerkingtreding van de wet van 4 maart 2004, houdende wijziging van een aantal wetten op het terrein van de scheepvaart in verband met de reorganisatie van de inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Stb. 117) en van de inwerkingtreding van het besluit van 23 september 2004, houdende aanpassingen van een aantal besluiten samenhangende met het opgaan van de Scheepvaartinspectie in de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Stb. 495) en de artikelen 14 en 15 van de Wet buitenlandse schepen (Stb. 553).

#### **ARTIKELN XVI en XVII**

In de artikelen XVI en XVII is voorzien in een samenloopbepaling, voor het geval het voorstel van wet tot vaststelling van een nieuwe Geneesmiddelenwet respectievelijk het voorstel van wet houdende wijziging van enige wetten in verband met de instelling van de Onderzoeksraad voor veiligheid eerder van kracht wordt en inwerking treedt dan het onderhavige wetsvoorstel.

#### **ARTIKEL XVIII**

Voorgesteld wordt de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel te doen geschieden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, om de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel te kunnen afstemmen op de wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur en een aantal ministeriële regelingen met betrekking tot dit onderwerp.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs