

Vergaderjaar 2010–2011

32 835

**Invoering van de verplichting voor
scheepseigenaren om een verzekering te hebben
voor het schip en hiervan een bewijs aan boord
te hebben ter uitvoering van Richtlijn nr.
2009/20/EG van het Europees Parlement en de
Raad van de Europese Unie van 23 april 2009
betreffende de verzekering van
scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen
(PbEU L 131) (Wet verzekering zeeschepen)**

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Algemeen

Met dit wetsvoorstel wordt, mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (hierna te noemen: de richtlijn) geïmplementeerd. De richtlijn dient op 1 januari 2012 te zijn omgezet in nationale regelgeving. De artikelen 4 en 6 van de richtlijn verplichten scheepseigenaren van Nederlandse zeeschepen en van buitenlandse schepen die een Nederlandse haven binnengaan tot het hebben van een verzekering en het houden van een bewijs hiervan aan boord van het schip. Deze verplichting geldt dus zowel voor Nederlandse zeeschepen als schepen die een andere vlag voeren en een Nederlandse haven binnengaan. Het doel van de richtlijn is om betere bescherming van slachtoffers van scheepvaartactiviteiten mogelijk te maken. Als een scheepseigenaar zijn schip verzekerd heeft, hebben slachtoffers namelijk meer kans om hun schade te verhalen. Verder kan de richtlijn ook bijdragen aan de uitbanning van schepen die niet aan de normen voldoen. Doordat er tijdens inspecties wordt gecontroleerd of er een verzekeringsbewijs aan boord is en er sancties worden opgelegd als dit niet zo is, zal een scheepseigenaar er sneller voor kiezen om een verzekering af te sluiten.

De verplichting voor scheepseigenaren van Nederlandse zeeschepen en buitenlandse zeeschepen om een verzekering voor hun schip te hebben, wordt in dit wetsvoorstel neergelegd. Ook het toezicht op de naleving van deze verplichting voor Nederlandse schepen wordt met dit wetsvoorstel geregeld. De inspectieverplichtingen en bevoegdheden ten aanzien van buitenlandse zeeschepen worden geregeld in de Wet havenstaatcontrole en Regeling havenstaatcontrole 2011. In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 5 en artikel 7 wordt hier verder op ingegaan.

Administratieve lasten

Dit wetsvoorstel legt aan scheepseigenaren van Nederlandse zeeschepen en buitenlandse zeeschepen die een Nederlandse haven binnenvaren de verplichting op om een verzekering te hebben en een bewijs hiervan aan boord van het schip te hebben. Hiervoor geldt dat bij inspectie van het schip het verzekeringsbewijs moet worden getoond. Voor de administratieve lasten van scheepseigenaren van Nederlandse zeeschepen heeft dit wetsvoorstel echter nauwelijks gevolgen. Onder administratieve lasten worden verstaan de kosten om te voldoen aan informatieverplichtingen die voortvloeien uit wet- en regelgeving van de overheid. Het gaat hier dus niet om de kosten van de verzekering zelf, maar om de kosten voor bijvoorbeeld het registreren, bewaren of ter beschikking stellen van gegevens. Dat er voor scheepseigenaren weinig administratieve lasten uit deze wet voortvloeien, komt doordat deze wet alleen geldt voor zeeschepen van meer dan 300 brutoton en deze in de praktijk voor maritieme vorderingen al een verzekering hebben afgesloten. Van vermeerdering van de administratieve lasten doordat er een verzekering moet worden afgesloten is dan ook geen sprake. Het laatste aspect dat eventueel kan leiden tot administratieve lasten is het tonen van het verzekeringsbewijs bij inspectie van het schip. Bij inspectie is het verzekeringsbewijs echter niet het enige document dat getoond moet worden. Er moeten vele andere documenten, bijvoorbeeld op grond van veiligheidsvoorschriften, worden geïnspecteerd die in de praktijk allemaal bij elkaar bewaard zullen worden op het schip. Het opzoeken van het verzekeringsbewijs zal hierdoor geen extra tijd kosten. Als een verzekeringsbewijs wel apart wordt bewaard zal dit naar schatting hooguit 5 minuten kosten. Volgens het rapport Meten is Weten II van de Regiegroep Regeldruk (van 16 juni 2008, van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) is 5 minuten werk door een scheepseigenaar om te rekenen tot ongeveer € 5,-. Per inspectie kan deze wet dus maximaal zorgen voor een vermeerdering van de administratieve lasten van € 5,-, terwijl er in de praktijk in veel gevallen zelfs geen sprake zal zijn van een vermeerdering wanneer de stukken bij elkaar bewaard worden.

ARTIKELEN

Artikel 1

In artikel 1 wordt een aantal definities gegeven. Voor de definitie van scheepseigenaar is aangesloten bij de definitie van artikel 3 van de richtlijn. Onder scheepseigenaar wordt in deze wet «de geregistreerde eigenaar van een schip of enig ander persoon die verantwoordelijk is voor de exploitatie van het schip» bedoeld. Bij «enig ander persoon die verantwoordelijk is voor de exploitatie» kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de rompbevrachter of de beheerder van het schip.

Artikel 2

Op grond van de richtlijn is deze wet van toepassing op schepen met een bruto-tonnage van 300 of meer. De wet is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn of geëxploiteerd worden door een Staat en worden gebruikt voor niet-commerciële overheidsdoeleinden. Schepen die eigendom zijn of geëxploiteerd worden door een Staat vallen niet onder de richtlijn omdat de Staat hiervoor voldoende garant kan staan en er dus voldoende middelen zijn om eventuele schade te vergoeden. Ter bescherming van de slachtoffers is een verzekering dan niet nodig. Voor schepen van minder dan 300 brutoton is op grond van de richtlijn ook geen verzekering vereist, omdat risico's van kleine schepen doorgaans kleiner zijn en zijn gedekt

door een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering (afgekort tot WA-verzekering). Ook zou een verplichting tot het sluiten van een verzekering voor kleine schepen leiden tot onredelijke administratieve lasten in verhouding tot het risico op schade.

Artikel 3

Artikel 3 implementeert de verplichting voor de scheepseigenaar om een verzekering te hebben voor zijn schip op grond van artikel 4, eerste en tweede lid van de richtlijn. Het eerste lid van artikel 3 regelt dat scheepseigenaren van Nederlandse zeeschepen verplicht zijn om een verzekering te hebben, ongeacht waar deze zeeschepen zich bevinden (dus zowel in als buiten de Nederlandse wateren). Het tweede lid van artikel 3 regelt dit voor scheepseigenaren van buitenlandse zeeschepen die een Nederlandse haven aandoen. Voor buitenlandse zeeschepen geldt de verplichting om een verzekering te hebben alleen in een Nederlandse haven.

De verzekering moet op grond van artikel 4, derde lid, van de richtlijn een verzekering zijn die maritieme vorderingen dekt waarvoor op grond van artikel 2 van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Tractatenblad 180, 23) (hierna te noemen: Londens Limitatieverdrag) een aansprakelijkheidsgrens geldt. Op 1 januari 2011 zijn de wet tot goedkeuring en de wet tot uitvoering van het Protocol van 1996 bij het Londens Limitatieverdrag in werking getreden voor Nederland, waardoor de toepasselijke limiteringsbedragen worden gewijzigd (zie Staatsblad 2010, 782 en Staatsblad 2009, 162). De maritieme vorderingen als bedoeld in het Londens Limitatieverdrag zijn opgenomen in artikel 8:752 van het Burgerlijk Wetboek. Onder «verzekering» kan op grond van de richtlijn zowel een verzekering met of zonder aftrekbare bedragen vallen, als ook andere doeltreffende vormen van verzekering (zoals aangetoonde zelfverzekering, oftewel het oppotten van geld om toekomstige claims te dekken) en financiële zekerheid die soortgelijke dekkingsvoorwaarden bieden.

Artikel 4

In dit artikel is op grond van artikel 6, eerste lid, van de richtlijn de verplichting opgenomen voor Nederlandse schepen en buitenlandse schepen die een Nederlandse haven aandoen om een bewijs van een verzekering als bedoeld in artikel 3 aan boord te hebben. Bij inspectie van een zeeschip zal het bestaan van de verzekering met dit bewijs moeten worden aangetoond aan de ambtenaren die belast zijn met het toezicht. Naar verwachting zullen dit de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn, maar omdat niet uit te sluiten is dat dit in de toekomst wijzigt, worden deze ambtenaren aangewezen door middel van lagere regelgeving.

Voor buitenlandse schepen is in de Wet havenstaatcontrole al geregeld dat bij de inspectie tevens wordt nagegaan of het verzekeringsbewijs aan boord is. In de toelichting bij artikel 5 wordt hier nader op ingegaan.

In het tweede lid van artikel 4 is op grond van artikel 6, tweede lid, van de richtlijn opgenomen aan welke vereisten een dergelijk verzekeringsbewijs moet voldoen. Er is gekozen voor een verwijzing naar de richtlijn in verband met eventuele toekomstige wijzigingen van de eisen waaraan een verzekeringsbewijs moet voldoen. De richtlijn bepaalt thans dat een verzekeringsbewijs het volgende moet bevatten: de naam van het schip, het IMO-nummer, de haven van registratie, de naam van de scheepseigenaar en het adres van zijn hoofdvestiging, het type en de looptijd van de verzekering en de naam en het adres van de verstrekker van de verzekering en, indien van toepassing, het adres van het kantoor waar de

verzekering is gesloten. Verder is in het derde lid van artikel 4 op grond van artikel 6, derde lid, van de richtlijn bepaald dat als het verzekeringsbewijs niet is opgesteld in de Engelse, Franse of Spaanse taal, het een vertaling moet bevatten in een van deze talen.

Het IMO-nummer is een van de vereisten op grond van de richtlijn. Dit nummer is een door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van de Verenigde Naties toegekend identificatienummer dat de IMO thans aan ieder zeeschip afgeeft. Een ander vereiste is vermelding van de naam en het adres van de verstrekker van de verzekering en, indien van toepassing, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten. Een geval waarin het vermelden van het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten niet van toepassing is, is bijvoorbeeld wanneer een verzekering via het internet is gesloten of wanneer er sprake is van zelfverzekering.

Artikel 5

Op grond van dit artikel zullen door de Minister van Infrastructuur en Milieu ambtenaren worden aangewezen die belast zijn met het toezicht op de naleving van de voor scheepseigenaren van Nederlandse zeeschepen geldende eis een verzekering te hebben. Hiervoor zullen naar verwachting de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden aangewezen. Zoals hiervoor vermeld, is ervoor gekozen om dit niet in de wet vast te leggen, zodat de aanwijzing in de toekomst eenvoudiger kan worden aangepast.

Het toezicht op de naleving van de voor buitenlandse schepen geldende verplichting om een verzekeringsbewijs aan boord te hebben is geregeld in Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (hierna te noemen: richtlijn havenstaatcontrole). Artikel 5 van de richtlijn bevat op dit punt een verwijzing naar richtlijn 2009/16/EG. Laatstgenoemde richtlijn is thans omgezet in nationale regelgeving (zie Staatsblad 2010, 880 en Staatscourant 2010, 20535). Artikel 13 van de richtlijn havenstaatcontrole bepaalt dat bij elke eerste inspectie van een schip de bevoegde instantie ervoor zorgt dat de inspecteur de certificaten en documenten die in bijlage IV staan, controleert. In bijlage IV staat onder andere het verzekeringsbewijs uit de richtlijn verzekering schepen genoemd (zie sub 41). Voorgaande is geïmplementeerd in de artikelen 1, onderdeel e, en 3 van de Wet havenstaatcontrole. Op grond van laatstgenoemd artikel kunnen schepen worden geïnspecteerd ten behoeve waarvan ingevolge een of meer van de verdragen als bedoeld in de Wet havenstaatcontrole een certificaat of ander document is vereist. Indien het verzekeringsbewijs zich niet aan boord van het schip bevindt, heeft de inspecteur de mogelijkheid een verwijderingsbevel uit te vaardigen. Zie verder ook de toelichting bij artikel 7.

Artikel 6

Bij overtreding van de verplichting voor scheepseigenaren van Nederlandse zeeschepen om voor deze schepen een verzekering te hebben kan met de wijziging van de Wet op de economische delicten in artikel 6 van deze wet strafrechtelijk worden opgetreden. Hierdoor is het niet voldoen aan de verplichtingen, neergelegd in de artikelen 3, eerste lid, strafbaar gesteld. Dit feit wordt strafbaar gesteld als overtreding en opgenomen in artikel 1, onderdeel 4°, van de Wet op de economische delicten (WED). Zo kan via artikel 51 Wetboek van Strafrecht ook de rechtspersoon die niet aan zijn verplichting voldoet strafrechtelijk worden vervolgd.

Artikel 7

Dit artikel voorziet in een wijziging van de Wet havenstaatcontrole zodat de Minister van Infrastructuur en Milieu de bevoegdheid heeft tegen een buitenlands schip een verwijderingsbevel uit te vaardigen als bedoeld in artikel 5, tweede lid, van de richtlijn, indien bij een inspectie blijkt dat dit schip geen verzekeringsbewijs aan boord heeft, en de havenbeheerder de verplichting heeft een schip te weigeren ten aanzien waarvan in een andere haven van een EU lidstaat een verwijderingsbevel is uitgevaardigd.

Artikel 8

Wanneer het voorstel van wet tot wet wordt verheven, wordt de datum van inwerkingtreding bij koninklijk besluit bepaald. Hierdoor kan deze datum worden afgestemd op de door de richtlijn voorgeschreven implementatiedatum.

De minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

Transponeringstabel richtlijn 2009/20/EG betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen

Richtlijn 2009/20/EG	Wet
Artikel 1	behoeft geen implementatie
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 1, onderdeel c
Artikel 4 lid 1	Artikel 3, eerste lid
Artikel 4 lid 2	Artikel 3, tweede lid
Artikel 4 lid 3	Artikel 3, derde lid
Artikel 5 lid 1	Artikel 1, onderdeel e, en artikel 3 Wet havenstaatcontrole en wijziging Regeling havenstaatcontrole 2011 (artikel 30 Wet havenstaatcontrole)
Artikel 5 lid 2	Artikel 7 (nieuw artikel 11d Wet havenstaatcontrole)
Artikel 6	Artikel 4
Artikel 7	Artikel 5 en artikel 6
Artikel 8	behoeft geen implementatie
Artikel 9	behoeft geen implementatie
Artikel 10	behoeft geen implementatie

«behoeft geen implementatie»: het betreft hier bepalingen die overeenstemmen met het geldende recht of die een opdracht aan de lidstaten bevatten die niet hoeft te worden verwerkt in de nationale wetgeving.