

Vergaderjaar 2003–2004

29 476 (R 1754)

Wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

§ 1. Inleiding

Dit voorstel van rijkswet houdt verband met het voorstel van rijkswet houdende instelling van een Onderzoeksraad voor veiligheid (Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid) (Kamerstukken II 2002/03, 28 634 (R 1727), nr. 1 ev.) en het voorstel van wet tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak (Kamerstukken II 2002/03, 28 803, nr. 1 ev.). Het strekt tot opheffing van de Raad voor de Scheepvaart, die thans zowel met het onderzoek van scheepvaartongevallen als met de tuchtrechtspraak voor zeevarenden is belast. Als gevolg van het instellen van één Onderzoeksraad voor veiligheid zullen alle in Nederland bestaande ongevallenraden worden opgeheven. Dat betekent dat ook de Raad voor de Scheepvaart zal worden opgeheven en dat zijn taken op het gebied van het onderzoek van scheepvaartongevallen door de nieuwe Onderzoeksraad voor veiligheid zullen worden overgenomen. De opheffing van de Raad voor de Scheepvaart zal niet leiden tot afschaffing van het tuchtrecht. Gevolggevend aan de wens van de Tweede Kamer om het tuchtrecht te handhaven, zullen de tuchtrechtelijke taken van de Raad worden overgedragen aan een nieuw tuchtcollege voor de scheepvaart, dat bij bovengenoemde wijziging van de Zeevaartbemanningswet zal worden ingesteld.

§ 2. De Schepenwet

De Raad voor de Scheepvaart vindt zijn basis in de Schepenwet, die bepalingen bevat ter voorkoming van scheepsrampen met zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk. Het gaat hierbij in hoofdzaak om twee soorten bepalingen: de veiligheidsvoorschriften voor schepen in hoofdstuk II, en de bepalingen betreffende het onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen in hoofdstuk IV.

Bij de inwerkingtreding van het Statuut voor het Koninkrijk in 1954 heeft de Schepenwet – op grond van de overgangsbepalingen van het Statuut – in haar geheel de status van rijkswet verkregen. Ingevolge artikel 3, eerste

lid, onderdeel e, van het Statuut zijn echter alleen de in hoofdstuk II opgenomen veiligheidsvoorschriften aangelegenheden van het Koninkrijk; de in hoofdstuk IV opgenomen bepalingen betreffende het onderzoek naar de oorzaak van scheepvaartongevallen (in de Schepenwet aangeduid als «scheepsrampen») zijn geen koninkrijksaangelegenheden. Deze materie behoeft dan ook niet bij rijkswet of algemene maatregel van rijksbestuur te worden geregeld. Het onderzoek van ongevallen met zeeschepen is een landsaangelegenheid die – evenals het ongevallenonderzoek in de andere transportsectoren – door elk van de landen in eigen wetgeving kan worden geregeld.

Bij de voorbereidingen van het voorstel Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid hebben de landen nogmaals bevestigd dat zij het onderzoek van ongevallen met zeeschepen op landsniveau wensen te (blijven) behartigen en ervoor gekozen om de in de Schepenwet opgenomen gemeenschappelijke regeling te beëindigen.

§ 3. Het onderzoek van scheepvaartongevallen

Het onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen/ongevallen met zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk is in de Schepenwet thans als volgt geregeld. Het onderzoek begint altijd met een voorlopig onderzoek door de Scheepvaartinspectie, en kan in Nederland worden gevolgd door een onderzoek door de Raad voor de Scheepvaart (artikel 27 Schepenwet) en in de Nederlandse Antillen door een onderzoek door de Commissie van Onderzoek te Willemstad (artikel 26 bis Schepenwet). Indien de Commissie van Onderzoek van oordeel is dat er aanleiding bestaat tot het uitspreken van een tuchtmaatregel, moet zij de zaak doorverwijzen naar de Raad voor de Scheepvaart (artikel 27, vierde lid, Schepenwet).

De Commissie van Onderzoek te Willemstad is niet alleen bevoegd tot het instellen van een onderzoek ten aanzien van zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk, varende met een zeebrief van de Nederlandse Antillen, maar ook ten aanzien van zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk, varende met een zeebrief van Aruba (artikel 3 van het Protocol inzake de scheepvaart, behorende bij de Samenwerkingsregeling Nederlandse Antillen en Aruba, Stb. 1985, 542; Pb. NA 1985, 88; AB 1985, 28). In Aruba bestaat nog geen Commissie van Onderzoek. Het ligt in het voornemen van de regering van Aruba om een dergelijke commissie in te stellen, wanneer er ook een scheepvaartinspectie in Aruba is, die desgewenst het voorlopig onderzoek voor deze commissie kan verrichten. Totdat Aruba zelf het onderzoek naar de oorzaak van ongevallen met zeeschepen, varende met een zeebrief van Aruba, heeft geregeld, is de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen hiermee belast.

De samenstelling en de werkwijze van de Raad voor de Scheepvaart zijn geregeld in hoofdstuk III van de Schepenwet (artikelen 23–26). De samenstelling en werkwijze van de Commissie van Onderzoek te Willemstad zijn geregeld bij Landsverordening van de Nederlandse Antillen tot vaststelling van enige regelen voor de Commissie van Onderzoek, bedoeld in artikel 26bis van de Schepenwet van 25 juni 1953 (Pb. NA 1953, 108).

Het onderzoek van scheepsrampen en het daaraan voorafgaande voorlopig onderzoek worden geregeld in hoofdstuk IV van de Schepenwet en de Landsverordening van de Nederlandse Antillen van 15 november 1955 ter uitvoering van de artikelen 30, lid 4, en 32, lid 3, van de Schepenwet (Pb. NA 1955, 130).

Als gevolg van het instellen van één Onderzoeksraad voor veiligheid zal de Raad voor de Scheepvaart worden opgeheven. De taken van de Raad op het gebied van het onderzoek naar de oorzaak van scheepvaartongevallen zullen door de nieuwe Onderzoeksraad voor veiligheid worden overgenomen. In de Nederlandse Antillen en Aruba blijft het onderzoek van scheepvaartongevallen aan de Commissie van Onderzoek opgedragen. Zoals uiteengezet in de memorie van toelichting bij het voorstel Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (Kamerstukken II 2002/03, 28 634 (R 1727), nr. 3, p. 6), krijgt de Onderzoeksraad voor veiligheid geen onderzoekstaken ten aanzien van ongevallen met Nederlands-Antilliaanse of Arubaanse schepen of in Nederlands-Antilliaanse of Arubaanse wateren. Wel wordt de Onderzoeksraad voor veiligheid bevoegd om op verzoek van de Nederlands-Antilliaanse of Arubaanse regering bijstand te verlenen.

§ 4. Overige taken van de Raad voor de Scheepvaart

Naast het doen van onderzoek naar scheepsrampen heeft de Raad voor de Scheepvaart tevens de volgende taken:

- a. het opleggen van tuchtmaatregelen aan een scheepsofficier indien de Raad naar aanleiding van het onderzoek van een scheepsramp tot de conclusie is gekomen dat de scheepsramp aan de schuld van de betrokkene is te wijten (artikel 48, tweede lid, Schepenwet);
- b. het naar aanleiding van een klacht doen van onderzoek naar misdragingen van de kapitein en het bij gegrondverklaring van de klacht opleggen van tuchtmaatregelen aan de kapitein (artikel 48, eerste lid, en artikel 49 Schepenwet);
- c. het doen van onderzoek naar de mogelijke ongeschiktheid van scheepsofficieren om hun beroepslichten te vervullen met als eventuele sanctie het onbevoegd verklaren om als scheepsofficier dienst te doen op een schip (artikel 34 – 41 Schepenwet).

Voorts fungeert de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart als beroepsinstantie voor beroepen tegen beslissingen en voorschriften van ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

Ten aanzien van de bovenstaande taken merkt ondergetekende het volgende op.

a. het opleggen van tuchtmaatregelen naar aanleiding van een scheepsramp

Voor wat betreft de onder a genoemde taak was in de memorie van toelichting en in de nota naar aanleiding van het verslag bij het voorstel Wet Raad voor de Transportveiligheid aanvankelijk het standpunt ingenomen dat het opleggen van tuchtmaatregelen in gevallen waarin een ongeval aan de schuld van een scheepsofficier te wijten is, moet vervallen (zie Kamerstukken II 1996/97, 25 332, nr. 3 en II 1997/98, 25 332, nr. 6).

Dit standpunt is echter door de Tweede Kamer niet overgenomen. De Tweede Kamer heeft bij de mondelinge behandeling van genoemd wetsvoorstel de motie Van Waning/Blaauw (Kamerstukken II 1997/98, 25 332, nr. 20) aangenomen, waarin de regering wordt uitgenodigd om in samenhang met de benodigde wijziging van de Schepenwet een voorstel bij de Tweede Kamer in te dienen voor een wettelijke regeling waarbij voor de zeescheepvaart wordt voorzien in een aan de eisen van de huidige tijd aangepast tuchtrecht. De strekking van deze motie was dat er naar het oordeel van de Tweede Kamer een aparte wettelijke voorziening moest komen, naast de Wet Raad voor de Transportveiligheid, waarin een modern tuchtrecht voor de zeescheepvaart wordt geregeld.

In 2003 is bij de Tweede Kamer het reeds aangehaalde wetsvoorstel tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak ingediend, waarmee uitvoering wordt gegeven aan de motie Van Waning/Blaauw. Dat voorstel, dat op 19 februari 2004 door de Tweede Kamer is aangenomen, heeft als consequentie dat de in de Schepenwet opgenomen regeling van het tuchtrecht zal worden beëindigd. Aan de tuchtrechtelijke taken van de Raad voor de Scheepvaart zal daarmee een eind komen.

De regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba hebben ingestemd met de beëindiging van het tuchtrecht zoals dat thans in de Schepenwet is geregeld. De Nederlands-Antilliaanse regering heeft – in afwijking van het in 1998 door de toenmalige regering ingenomen standpunt – echter te kennen gegeven het tuchtrecht als zodanig te willen behouden en zich uitgesproken voor een regeling op eigen bodem van tuchtrechtspraak voor zeevarenden aan boord van in de Nederlandse Antillen geregistreerde schepen. De Arubaanse regering is, mede gelet op het kleine aantal Arubaanse zeevarenden, van oordeel dat aan een Arubaanse regeling van tuchtrecht geen behoefte bestaat: de rol van het tuchtrecht kan worden overgenomen door het strafrecht, waar nodig aangevuld met bestuursrechtelijke handhaving.

b. misdragingen

Het tuchtrecht wordt slechts sporadisch toegepast voor de bestraffing van misdragingen van de kapitein. Het opleggen van dergelijke maatregelen vormt niet de hoofdtaak van de Raad voor de Scheepvaart en komt zoals gezegd, weinig voor. Nu de hoofdtaak van de Raad voor de Scheepvaart vervalt (het doen van onderzoek naar scheepsrampen), en ook de tuchtrechtelijke taak, zoals onder a beschreven vervalt, is er naar de mening van ondergetekende onvoldoende grond om de Raad voor de Scheepvaart uitsluitend voor deze taak te laten voortbestaan.

c. ongeschiktheid van scheepsofficieren

Voor wat betreft de hierboven onder c genoemde taak van de Raad voor de Scheepvaart, het beoordelen van de mogelijke ongeschiktheid van scheepsofficieren, stelt ondergetekende vooralsnog geen extra wettelijke voorzieningen voor. In de Zeevaartbemanningswet is in artikel 24 bepaald dat het hoofd van de Scheepvaartinspectie het vaarbevoegdheidsbewijs intrekt, onder meer indien uit een onderzoek naar de bekwaamheid van de zeevarende blijkt dat de houder van het vaarbevoegdheidsbewijs niet langer voldoet aan de beroepsvereisten, gesteld voor de functie die hij aan boord vervult. Het beoordelen van de eventuele ongeschiktheid van scheepsofficieren zal dan ook niet langer door de Raad voor de Scheepvaart geschieden.

d. beroepsinstantie voor beslissingen van de Scheepvaartinspectie

De voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart fungeert in Nederland tevens als beroepsinstantie voor beroepen tegen beslissingen en voorschriften van ambtenaren van de Scheepvaartinspectie (artikel 18 Schepenwet). In de Nederlandse Antillen en Aruba fungeert de voorzitter van de Commissie van Onderzoek als zodanig. Nu de Raad voor de Scheepvaart wordt opgeheven, dient op andere wijze in de mogelijkheid van beroep te worden voorzien. Hierop wordt in artikel I, onderdeel C, van dit voorstel van rijkswet nader ingegaan.

Aanvankelijk was beoogd om de opheffing van de Raad voor de Scheepvaart te laten samenvallen met de inwerkingtreding van de Wet Raad voor de Transportveiligheid. Bedoelde wet is ten aanzien van ongevallen met zeeschepen nog niet in werking getreden. Voor de overige transportsectoren is de Wet Raad voor de Transportveiligheid reeds in 1999 in werking getreden.

Inmiddels is de opheffing van de Raad voor de Scheepvaart echter ingehaald door de ontwikkelingen op het gebied van het ongevallenonderzoek. In het voorstel Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid wordt voorgesteld om de Wet Raad voor de Transportveiligheid in te trekken en die Raad te ontbinden, waarna het onderzoek naar ongevallen in de transportsectoren zal worden overgenomen door de nieuw in te stellen Onderzoeksraad voor veiligheid. Met het oog op deze ontwikkeling is in het onderhavige voorstel van rijkswet geen aansluiting meer gezocht bij de Wet Raad voor de Transportveiligheid, maar wordt aangesloten bij de nieuwe situatie zoals deze na inwerkingtreding van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid zal bestaan.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Onderdeel A

De definitie van het begrip «scheepsramp» in artikel 1 van de Schepenwet kan vervallen, omdat het doen van onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen niet meer in de Schepenwet zal worden geregeld.

Onderdeel B

De in artikel 9, tweede lid, van de Schepenwet opgenomen verplichting tot het bijhouden van (scheeps)dagboeken houdt mede verband met het onderzoek van scheepvaartongevallen. De dagboeken kunnen immers een waardevolle bron van informatie zijn. Uit onderzoek is echter gebleken dat de verplichtingen met betrekking tot het bijhouden van dagboeken en het daarin inzage geven ook een belangrijke bron van administratieve lasten voor het bedrijfsleven zijn. Eén element dat als onnodig belastend is geïdentificeerd, betreft het «telkenmale na volbrachte reis, dan wel periodiek of na het verlaten van het schip» inzage geven aan en afschrift laten nemen door de Scheepvaartinspectie. Deze verplichting kan zeer wel worden vervangen door de enkele verplichting om op daartoe strekkend verzoek van de Scheepvaartinspectie inzage in de dagboeken te geven. Met het oog op de nagestreefde reductie van uit wetten regelgeving voortvloeiende administratieve lasten wordt daarom voorgesteld om artikel 9, tweede lid, in die zin te wijzigen.

De kosten van het ter inzage geven van dagboeken zijn door het bedrijfsleven becijferd op € 370 per schip. De vloot bestond op 1 januari 2003 uit 1399 eenheden, waardoor het totaal aan administratieve lasten uitkomt op € 517 630. Verzoeken voor inzage door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zullen slechts incidenteel worden gedaan in relatie tot bijzondere voorvallen aan boord. In 2002 heeft dit in 43 gevallen geleid tot nader onderzoek, waarvoor inzage in de dagboeken was vereist; hiervan uitgaande wordt met de wijziging van dit artikel een administratieve lastenverlichting bereikt van € 501 720 (97%).

Onderdeel C

De paragraaf over het instellen van beroep tegen beslissingen en voorschriften van ambtenaren van de Scheepvaartinspectie wordt ingrijpend gewijzigd. Tot nu toe fungeerde in Nederland de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart als beroepsinstantie voor deze beslissingen.

In het nieuwe artikel 18 wordt voor Nederland de mogelijkheid gegeven om tegen besluiten van een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie administratief beroep op de Minister van Verkeer en Waterstaat in te stellen, in plaats van de mogelijkheid om bezwaar tegen bedoelde besluiten te maken. Op de voorgestelde wijze kan het belang van de eenheid van beleid goed worden gewaarborgd.

Voorts is in het tweede lid, in afwijking van de algemene regel van artikel 6:16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), voorzien in de mogelijkheid dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de werking schorst van het besluit waartegen het beroep is gericht.

De artikelen 19 en 20 regelen voor de Nederlandse Antillen en voor Aruba het beroep tegen beslissingen van ambtenaren van de Scheepvaartinspectie aldaar.

In artikel 19 is voor de beroepsprocedure in de Nederlandse Antillen gekozen voor handhaving van de reeds bestaande situatie dat het beroep wordt ingesteld bij de voorzitter van de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen. In het vierde lid is bepaald dat de voorzitter kan bepalen dat de werking van het besluit waartegen het beroep is gericht wordt geschorst. Deze bepaling komt overeen met het tweede lid van het nieuwe artikel 18, met dit verschil dat bedoelde bevoegdheid daar is toegekend aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het vijfde lid voorziet in de wijze van bekendmaking van de beslissing van de voorzitter en geeft de verplichting tot motivering van deze beslissing. Daarbij is nauw aangesloten bij de overeenkomstige bepalingen van de Awb zoals die voor Nederland gelden, namelijk de artikelen 3:41, 3:46 en 3:47 Awb.

In artikel 20 is de beroepsprocedure in Aruba geregeld. Voor de procedure daar is aangesloten bij de Arubaanse Landsverordening administratieve rechtspraak (Lar), een landsverordening die veel gelijkenis vertoont met de in Nederland van kracht zijnde Awb. De Lar kent evenals de Awb een bezwaarschriftprocedure, waarbij degene die door een besluit rechtstreeks in zijn belang is getroffen in de gelegenheid wordt gesteld het bestuursorgaan dat het besluit nam, via het indienen van een bezwaarschrift om heroverweging van het bestreden besluit te verzoeken. Daarna kan degene die door de beslissing op het bezwaarschrift rechtstreeks in zijn belang is getroffen, beroep instellen bij een onafhankelijke rechterlijke instantie. Het eerste en het vijfde lid van artikel 20 voorzien hierin. Het bezwaarschrift en het beroep worden behandeld volgens de hoofdstukken II, onderscheidenlijk III, van de Lar.

Onderdelen D en E

In verband met de opheffing van de Raad voor de Scheepvaart komen de hoofdstukken III, IV en V van de Schepenwet te vervallen. Voor Nederland kunnen deze hoofdstukken onmiddellijk in hun geheel komen te vervallen. Voor de Nederlandse Antillen en Aruba is het echter nodig om in een gefaseerd verval te voorzien.

Het gefaseerde verval van de hoofdstukken III en IV voor de Nederlandse Antillen en Aruba houdt verband met het feit dat de bestaande lands-

wetgeving in beide landen thans slechts bepaalde facetten van het onderzoek naar de oorzaken van scheepvaartongevallen regelt. Zo regelt bijvoorbeeld de landsverordening van 25 juni 1953 alleen de samenstelling en de werkwijze van de Commissie van Onderzoek, die het vervolgonderzoek doet naar de oorzaken van ongevallen met zeeschepen. Het daaraan voorafgaande voorlopig onderzoek door de Scheepvaartinspectie is (nog) niet in landswetgeving geregeld.

Gedurende de tijd die beide landen nog nodig hebben om het onderzoek naar scheepvaartongevallen integraal in landswetgeving te regelen, zullen delen van de hoofdstukken III en IV voor de Nederlandse Antillen en Aruba van kracht moeten blijven. Met het oog hierop is in de onderdelen D en E (en de daarmee corresponderende technische wijzigingen in de onderdelen F en G) een splitsing gemaakt tussen de bepalingen die ook voor de Nederlandse Antillen en Aruba met onmiddellijke ingang kunnen vervallen (onderdeel D), en de bepalingen die voor beide landen voorlopig nog van kracht moeten blijven (onderdeel E). Op grond van artikel IV kunnen voor deze onderdelen verschillende inwerkingstredingsdata worden vastgesteld.

De in artikel IV geregelde mogelijkheid tot gefaseerd verval maakt het tevens mogelijk om de in de Schepenwet opgenomen regeling van de tuchtrechtspraak nog niet meteen te laten vervallen voor de Nederlandse Antillen. Op deze wijze kan, indien de Nederlands-Antilliaanse regering dat wenst, het tijdstip waarop de in de Schepenwet opgenomen regeling voor de Nederlandse Antillen wordt beëindigd, zo worden gekozen dat dit samenvalt met het moment waarop in de Nederlandse Antillen de voorgenomen nieuwe regeling van de tuchtrechtspraak voor zeevarenden aan boord van Nederlands-Antilliaanse schepen in werking zal treden.

Onderdelen F en G

De in deze onderdelen opgenomen wijzigingen zijn van juridisch-technische aard. Als gevolg van het vervallen van een groot aantal artikelen in de Schepenwet moeten in artikel 56 ook de verwijzingen naar die artikelen vervallen.

Onderdeel H

Artikel 70 van de Schepenwet kan voor Nederland vervallen, omdat het onderzoek naar ongevallen met Nederlandse schepen en niet-Nederlandse schepen, varende in Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie, voortaan door de Onderzoeksraad voor veiligheid zal geschieden. Voor de Nederlandse Antillen en Aruba kan artikel 70 vervallen, zodra in die landen een integrale regeling van het onderzoek naar ongevallen met zeeschepen tot stand zal zijn gebracht.

Artikel II

Dit artikel bevat een overgangsbepaling voor de afhandeling van eventuele beroepen, ingesteld op grond van het huidige artikel 18 van de Schepenwet, waarop op het moment van inwerkingtreding van de nieuwe artikelen 18 tot en met 20 nog niet is beslist. Deze beroepen zullen worden afgehandeld overeenkomstig de regels die golden op het moment dat het beroep werd ingesteld.

Artikel III

Dit artikel bevat een overgangsbepaling voor de afhandeling van de bij de Raad voor de Scheepvaart in behandeling zijnde onderzoeken naar scheepvaartongevallen. Zoals ook reeds in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak (Kamerstukken II 2002/03, 28 803, nr. 3, p. 25) aangegeven, is ervoor gekozen om het omslagpunt te leggen bij het al dan niet reeds bepaald zijn van een zittingsdatum door de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart. Is nog geen zittingsdatum vastgesteld, dan wordt het onderzoek overgedragen aan de Onderzoeksraad voor veiligheid. Is al wel een zittingsdatum vastgesteld, dan zal het onderzoek door de Raad voor de Scheepvaart worden afgehandeld, overeenkomstig de thans op grond van de Schepenwet geldende regels. Uitdrukkelijk zij daarbij vermeld dat de Raad voor de Scheepvaart bij de afhandeling van onderzoeken ook bevoegd blijft om tuchtrechtelijke maatregelen op te leggen, indien de Raad naar aanleiding van het onderzoek tot de conclusie komt dat een scheepsramp aan de schuld van een betrokkene is te wijten. Wordt een aanhangige zaak daarentegen door de Onderzoeksraad voor veiligheid afgehandeld, dan vindt uitsluitend ongevalsonderzoek plaats.

Artikel IV

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van deze rijkswet. Met het oog op de noodzaak om bepaalde onderdelen van deze rijkswet voor de Nederlandse Antillen en Aruba op een later tijdstip in werking te laten treden dan voor Nederland (zie de toelichting bij artikel I, onderdelen D en E), voorziet het onderhavige artikel niet alleen in de mogelijkheid tot gefaseerde inwerkingtreding, maar maakt het tevens mogelijk om daarbij onderscheid te maken tussen de landen van het Koninkrijk.

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