



11

Besluit van 7 december 1995, houdende bepalingen betreffende de toepasselijkheid van bij of krachtens de Scheepvaartverkeerswet gegeven regels op oorlogsschepen (Besluit uitzonderingen oorlogsschepen Scheepvaartverkeerswet)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 juli 1995, nr. S/J 13.297/95, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Defensie;

Gelet op de artikelen 10, tweede lid, en 36, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 12 september 1995, nr. W09.95.0377);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 30 november 1995, nr. J 15.365/95, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Defensie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

De commandant van een Nederlands of bondgenootschappelijk oorlogsschip, dat zich bevindt op de in de bijlage van de Scheepvaartverkeerswet genoemde scheepvaartwegen, is vrijgesteld van de loodsplicht, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet.

Artikel 2

De commandant van een ander dan Nederlands oorlogsschip is, indien dit met de vlaggestaat van het desbetreffende schip is overeengekomen, vrijgesteld van de verplichting tot betaling van loodsgeld als bedoeld in de Scheepvaartverkeerswet, indien deze verplicht of onverplicht gebruik maakt van de diensten van een loods.

Artikel 3

De commandant van een Nederlands oorlogsschip, of van een ander dan Nederlands oorlogsschip indien dit met de vlaggestaat van het

desbetreffende schip is overeengekomen, is vrijgesteld van de verplichting tot betaling van het verkeersbegeleidingstarief, bedoeld in de Scheepvaartverkeerswet.

Artikel 4

De commandant van een Nederlands of bondgenootschappelijk oorlogsschip is, voor zover er gegevens via de ether moeten worden verzonden, in afwijking van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 4, derde lid, 12, tweede lid, onderdeel c, en 17, van de Scheepvaartverkeerswet, slechts gehouden gegevens betreffende lengte, breedte, hoogte, diepgang, tonnage, navigatie en de bestuurbaarheid te verstrekken, wanneer dat oorlogsschip zich bevindt in de territoriale zee of op de overige in Nederland gelegen scheepvaartwegen.

Artikel 5

1. De commandant van een Nederlands of bondgenootschappelijk oorlogsschip mag, voor zover zulks noodzakelijk is ter uitvoering van de militaire operationele taak of burgerlijke taken, op de navolgende scheepvaartwegen afwijken van de krachtens artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet gestelde bepalingen met betrekking tot het varen en het ligplaats nemen, het tonen van optische tekens, en het aanbrengen van kentekens:

- a. het Nederlandse deel van het kanaal van Gent naar Terneuzen;
- b. het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaanstuizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
- c. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal en het Calandkanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
- d. de Noord, de Oude Maas, de Dordtsche Kil, daarop aansluitend de vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen en de haven van dat Industrie en Havenschap;
- e. de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, alsmede deze haven;
- f. de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, alsmede deze havens, niet zijnde voorhavens van sluisen;
- g. de havens van Termunten, van Delfzijl, van Hefshuizen (Eemshaven) en van Scheveningen;
- h. de havens en voorhavens die met de Westerschelde in open verbinding staan.

2. Bij een afwijking van de in het eerste lid bedoelde bepalingen dient rekening te worden gehouden met de in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde belangen.

Artikel 6

In afwijking van het bepaalde in artikel 4A.02, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartpolitiereglement, en artikel 19, zesde lid, onderdeel c, van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, mag een Nederlands of bondgenootschappelijk oorlogsschip op de vaarwegen bedoeld in artikel 2, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, en op de wateren genoemd in artikel 1, eerste lid, van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, gebruik maken van de radar ook al bevindt zich aan boord geen persoon die houder is van een diploma als bedoeld in artikel 4A.02, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartpolitiereglement, en artikel 19, zesde lid, onderdeel c, van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

Artikel 7

Artikel 5, eerste lid, de onderdelen b, en d, van het Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer¹ vervallen. De onderdelen a, c, e, en f, worden geletterd a tot en met d.

Artikel 8

Artikel 12, van het Loodsgeldbesluit 1995², vervalt.

Artikel 9

Het Loodsplichtbesluit 1995³ wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 4, eerste lid, onderdeel b, vervalt. De onderdelen a, en c tot en met e, worden geletterd a tot en met d.
2. In artikel 5, eerste lid, onderdeel a, wordt «bijlage C» vervangen door: bijlage G.

Artikel 10

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Artikel 11

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit uitzonderingen oorlogsschepen Scheepvaartverkeerswet.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 7 december 1995

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Defensie,
J. J. C. Voorhoeve

Uitgegeven de *elfde* januari 1996

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

¹ Stb. 1994, 807.

² Stb. 1995, 244.

³ Stb. 1995, 395.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

Artikel 36, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet geeft de bevoegdheid om bij algemene maatregel van bestuur te bepalen, dat het bij of krachtens een aantal artikelen van die wet gestelde, niet of slechts met beperking van toepassing is op Nederlandse en daarmee gelijk te stellen oorlogsschepen.

De uitzonderingen betreffen beloodsing, betaling van loodsgeld, en de betaling van een verkeersbegeleidingstarief, het geven van informatie, en de verkeersregels die door de scheepvaart binnen Nederlands territorium moeten worden gevolgd. De onderhavige algemene maatregel van bestuur beoogt daaraan uitvoering te geven.

Ook voor de totstandkoming van de Scheepvaartverkeerswet waren oorlogsschepen vrijgesteld van een aantal verplichtingen. De gangbare praktijk noopt niet tot belangrijke wijzigingen in deze uitzonderingspositie. De vrijstellingen zijn thans wel omwille van de overzichtelijkheid in één aparte algemene maatregel van bestuur ondergebracht.

De vrijstellingen staan geheel los van eventuele toepassing van de bijzondere bepalingen, bedoeld voor buitengewone omstandigheden, van de artikelen 37 tot en met 39 van de Scheepvaartverkeerswet.

Beloodsing

Van oudsher zijn commandanten van oorlogsschepen vrijgesteld van de loodsplicht. Zowel het Ontheffingsbesluit Loodswet 1957, het Loodsplichtbesluit, en het Loodsplichtbesluit 1995, voorzagen reeds in deze vrijstelling.

In de praktijk aanvaarden commandanten van oorlogsschepen die niet bekend zijn in de Nederlandse wateren echter, gezien hun bijzondere verantwoordelijkheid voor de veiligheid van hun schip, altijd vrijwillig beloodsing.

Los van deze praktijk, kunnen zich situaties voordoen waarbij de Minister van Verkeer en Waterstaat ad hoc beloodsing noodzakelijk acht. Deze materie is geregeld in artikel 11, aanhef, en de onderdelen b, en c, van de Scheepvaartverkeerswet.

Het is evenwel ongewenst dat oplegging van de loodsplicht geschiedt zonder dat de Minister van Defensie in de gelegenheid wordt gesteld zijn oordeel daarover uit te spreken. Er kunnen immers operationele gronden bestaan om alsnog van de beloodsing af te zien. Het spreekt voor zich dat aan een oplegging van een dergelijke ad hoc loodsplicht een zorgvuldige afweging van de in het geding zijnde veiligheids- en militaire dan wel civiele operationele belangen vooraf zal moeten gaan.

Door middel van een nota-wisseling tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie zullen hieromtrent nadere afspraken worden gemaakt.

Betaling loodsgeld en verkeersbegeleidingstarief

Bij de wet van 7 juli 1994, houdende wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de herziening van de financiële relatie tussen het Rijk en de loodsen, de invoering van een verkeersbegeleidingstarief en een aantal technische wijzigingen (Stb. 584), is in de Scheepvaartverkeerswet neergelegd dat ook schepen die vrijwillig een loods nemen altijd loodsgeld zullen moeten betalen. In dat geval is, zoals bepaald in artikel 36, eerste lid, tweede volzin, van de Scheepvaartverkeerswet, nog slechts één bij algemene maatregel van bestuur te regelen uitzondering mogelijk, namelijk voor niet Nederlandse oorlogsschepen,

indien dit met de vlaggestaat van de desbetreffende schepen is overeengekomen. Dit nu, wordt in artikel 2 van het onderhavige besluit geëffectueerd.

Artikel 12 van het Loodsgeldbesluit 1995 kan daarmee komen te vervallen.

De in artikel 36, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet neergelegde mogelijkheid bij algemene maatregel van bestuur te bepalen, dat de bij de vorengenoemde wet van 7 juli 1994 in artikel 15c, eerste lid, Scheepvaartverkeerswet neergelegde betalingsverplichting van een verkeersbegeleidingstarief niet of slechts met beperkingen van toepassing is op andere dan Nederlandse oorlogsschepen, indien dit met de vlaggestaat van de desbetreffende schepen is overeengekomen, wordt in artikel 3 van het onderhavige besluit ingevuld. Artikel 5, eerste lid, de onderdelen b, en d, van het Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer, kunnen daarmee komen te vervallen.

Informatieverstrekking

In verscheidene artikelen van de Scheepvaartverkeerswet wordt op de kapitein de verplichting gelegd om voor verschillende doeleinden informatie te verstrekken. Hoewel de vertrouwelijkheid van de gegevens na ontvangst in de wet zelf wordt gewaarborgd, kan – gezien de gebruikelijke communicatiekanalen – geheimhouding niet tijdens de overdracht worden bewerkstelligd. Dat oorlogsschepen gevaarlijke stoffen in de vorm van munitie e.d. aan boord hebben, moge overigens bekend worden verondersteld. Daarnaast zal het vanwege de vertrouwelijkheid niet altijd mogelijk zijn de haven van herkomst dan wel van bestemming op te geven. De gegevens opgesomd in artikel 4 zijn echter essentieel voor de bevordering van een vlot en veilig scheepvaartverkeer en uit dien hoofde voor verkeersbegeleiding in het algemeen noodzakelijk.

Wanneer er echter gegevens van persoon tot persoon, zonder van de ether gebruik te maken, kunnen worden overgedragen, zoals bijvoorbeeld aan een zich aan boord bevindende loods, is het «afluistergevaar» waarop hiervoor wordt bedoeld niet aanwezig en hoeven er daarom wat de voor het werk noodzakelijke gegevensuitwisseling betreft geen beperkingen te zijn.

Afwijken van regelgeving

Ook in vreedetijd kan het voorkomen, dat een oorlogsschip feitelijk niet in de gelegenheid is om aan alle voorschriften gebaseerd op artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet te voldoen. De memorie van toelichting bij de Scheepvaartverkeerswet vermeldt terzake het volgende:

«Een uitzondering of beperking op de naleving door de hiervoor bedoelde oorlogsschepen van de regels voor het vaargedrag (manoeuvreren, het voeren van optische tekens, het geven van seinen) in de algemene en bijzondere verkeersreglementering voor de territoriale zee, dan wel voor de binnenwateren die de toegang van zee naar zeehavens vormen is echter niet nodig. De naleving van deze regels levert in het algemeen geen probleem op voor de goede vervulling van de door die schepen uit te voeren militaire taak of burgerlijke taken. Voorzover het in sommige omstandigheden niettemin voor een goede vervulling van die taken noodzakelijk is dat de hier bedoelde oorlogsschepen van een of meer van die regels afwijken, zal voor dat afwijken in de aard van die omstandigheden in verband met het doel van de concrete taakuitvoering een rechtvaardigings- of schulditsluitingsgrond zijn gelegen.»

Aangezien in voorkomende gevallen eerst tijdens een gerechtelijke procedure een beroep op een rechtvaardigings- of schulditsluitingsgrond kan worden gedaan, komt het ondergetekenden voor dat het beter is te

regelen dat oorlogsschepen zich in beginsel steeds aan de scheepvaartregels zullen moeten houden, maar daarvan op nader aangegeven scheepvaartwegen, die normaliter ook door oorlogsschepen worden bevaren, mogen afwijken voor zover zulks noodzakelijk is ter uitvoering van de militaire operationele taak of burgerlijke taken.

Aan de andere kant dient te worden voorkomen dat bij het afwijken een te grote vrijheid ontstaat. Derhalve is de mogelijkheid tot afwijken beperkt tot het varen en het ligplaats nemen, het tonen van optische tekens, en het aanbrengen van kentekens, en is tevens de bepaling opgenomen dat bij het afwijken van de scheepvaartregels acht moet worden geslagen op de belangen genoemd in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet.

De noodzaak tot afwijken kan zijn gelegen in de feitelijke aard of bouw van het schip als oorlogsschip (bijvoorbeeld onderzeeboten) alsmede door de vereisten van het operationele optreden. De in artikel 5, eerste lid, gebruikte zinsnede «voor zover zulks noodzakelijk is ter uitvoering van de militaire operationele taak of burgerlijke taken» geeft aan dat afwijken van de regelgeving slechts kan geschieden indien operationele belangen dit vereisen.

Het is uiteraard niet mogelijk alle denkbare situaties limitatief op te sommen. Als voorbeelden van dergelijke operationele belangen kunnen worden genoemd:

- het onderscheppen en observeren van daarvoor in aanmerking komende scheepvaart;
- het verrichten van hydrografisch onderzoek;
- het verrichten van taken tot opsporing en redding;
- het verlenen van bijstand aan civiele autoriteiten, zoals aan de Minister van Justitie ten behoeve van de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde.

Op deze manier wordt een waarborg geschapen dat verbalisering tot een minimum beperkt zal blijven.

Afwijken van de regelgeving behoort op de wateren bestreken door het Rijnvaartpolitiereglement 1995, en het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, die van internationale aard zijn, niet tot de mogelijkheden. Gezien de bewoordingen van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51), is afwijken van de scheepvaartregels in de territoriale zee eveneens onmogelijk.

In artikel 30 van het Scheepvaartreglement Eemsmonding wordt reeds een vrijstelling van de naleving van de voorschriften van dat besluit geregeld voor schepen van de openbare dienst, voor zover zulks voor de uitvoering van opdrachten van overheidswege, daarbij naar behoren rekening houdend met de openbare orde en veiligheid, dringend geboden is.

2. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

De vrijstelling van de loodsplicht van oorlogsschepen behorende tot de Nederlandse of een bondgenootschappelijke marine, geregeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel b, van het Loodsplichtbesluit 1995, is naar het onderhavige artikel overgebracht.

Artikel 5

De noodzaak tot afwijken van de scheepvaartregels kan eveneens gelden voor bondgenootschappelijke schepen, waarbij wordt aange-

tekend, dat ingevolge regelingen in het kader van de Noord Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO), operationele inzet van deze schepen in afwijking van het onschuldige doorvaartregime, in Nederlandse wateren niet zonder Nederlandse toestemming mogelijk is. Bij deze afwijkingen kan bijvoorbeeld worden gedacht aan overschrijding van de maximum snelheid op de vaarwegen en het verlangen van voorrang.

Artikel 6

Gezagvoerders en stuurlieden van de in dit artikel bedoelde schepen zijn door hun dienst zodanig nautisch geschoold, dat het bezit van het radardiploma niet nodig wordt geacht.

Artikel 10

Hetgeen in het onderhavige besluit wordt geregeld behoeft gezien zijn aard geen bekendstelling voorafgaand aan de inwerkingtreding van dat besluit.

Inwerkingtreding van het onderhavige besluit kan dan ook geschieden op de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Defensie,
J. J. C. Voorhoeve