



## Advies Raad van State inzake het voorstel van wet houdende wijziging van de Wet havenstaatcontrole met betrekking tot het toezicht aan boord van schepen onder buitenlandse vlag in havens in Bonaire, Sint Eustatius, Saba en Europees Nederland

### Nader Rapport

10 juni 2016

IENM/BSK-2016/109305

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken

Aan de Koning

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 15 december 2014, nr. 2015001812, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 11 december 2015, nr. W14.15.0360/IV, bied ik U hierbij aan.

Het voorstel geeft de Afdeling advisering van de Raad van State aanleiding tot het maken van een aantal opmerkingen. Ze geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het advies rekening zal zijn gehouden.

#### 1. Havenstaatcontrole BES-eilanden

##### a. Nieuw regime op de BES-eilanden

##### i. Ontstaan van drie verschillende regimes

Het advies met betrekking tot de voorgestelde 'overheveling' van regels over havenstaatcontrole naar de Wet havenstaatcontrole is opgevolgd in de zin dat de motivering in de memorie van toelichting is verbeterd. De constatering dat er met het overhevelen materieel drie verschillende regimes ontstaan wordt niet onderschreven. Met de overheveling wordt juist beoogd om voor Nederland te komen tot één regime van havenstaatcontrole hetgeen thans niet het geval is. Hierbij wordt benadrukt dat het niet alleen gaat om het feitelijk uitoefenen van toezicht middels al dan niet gereguleerde inspecties of controles. Het gaat met name ook om het stroomlijnen van de bevoegdheden van inspecteurs en de waarborgen om het toezicht op zorgvuldige en rechtmatige wijze te doen plaatsvinden. Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole brengt met zich mee dat lidstaten havenstaatcontrole moeten uitvoeren volgens een vast omlijnd inspectieregime. De controlebevoegdheid op de BES-eilanden is niet op deze wijze gereguleerd. Echter, inhoudelijk gaat het om dezelfde te controleren aspecten met hetzelfde doel, namelijk het beoordelen of voldaan wordt aan een aantal internationale scheepvaartverdragen die betrekking hebben op de veiligheid, voorkoming van verontreiniging en de werkomstandigheden aan boord van zeeschepen. Verdragspartijen zijn op grond van deze verdragen verplicht om toezicht uit te voeren op buitenlandse schepen die hun havens aandoen. Het resultaat van een inspectie in Europees Nederland of een controle op een van de BES-eilanden zal materieel niet tot andere resultaten mogen leiden. Door de deelname aan het Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control (CMOU) wordt gewaarborgd dat de havenstaatcontrole in de regio op een vergelijkbare wijze plaatsvindt. Het voorstel staat daaraan niet in de weg. Het CMOU is gebaseerd op het Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) dat voor Europees Nederland geldt. Richtlijn 2009/16/EG is gebaseerd op het Paris MoU.

De Raad merkt op dat in het Caribisch gebied gedeeltelijk andere verdragen gelden dan in Europees Nederland. De Raad doelt hiermee op het op 23 februari 2006 in Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93) en het op 23 februari 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Trb. 2005, 329), welke verdragen thans niet van toepassing zijn op de BES-eilanden. Met de aanpassing van artikel 14a van het voorstel wordt verduidelijkt dat een controle, als bedoeld in dat artikel, alleen plaatsvindt op aspecten die voortvloeien uit verdragen die voor de BES eilanden geldig zijn. De controle heeft geen betrekking op de aspecten die voortvloeien uit verdragen die (nog) niet



geldig zijn voor de BES eilanden. Separaat zal worden gezien of gelding van deze verdragen voor de BES-eilanden alsnog gewenst is.

### *ii. Praktische problemen door uiteenlopen regimes*

Er is geen aanleiding om aan te nemen dat het uiteenlopen van de toezichtsregimes voor de BES-eilanden en de Caribische landen tot praktische problemen zou kunnen leiden. Zoals onder i. is opgemerkt liggen internationale verdragen ten grondslag aan het toezicht en wordt regionaal samengewerkt door de deelname aan het CMOU.

### *iii. Taakverzwaring*

De Raad stelt dat de 'overheveling' van regels over havenstaatcontrole naar de Wet havenstaatcontrole inhoudelijke wijzigingen meebrengt voor de BES-eilanden die mogelijk een taakverzwaring kunnen inhouden. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat het voorstel leidt tot een taakverzwaring. De havenstaatcontrole is thans georganiseerd op basis van het CMOU en wordt uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het voorstel brengt geen verandering in de werkwijze of de intensiteit van dit toezicht met zich mee.

### *b. Binnentreden*

Het advies met betrekking tot binnentreden in woongedeelten van schepen is opgevolgd. Aan artikel 18 is een lid toegevoegd waarmee de waarborgen met betrekking tot het binnentreden van woningen die in het Wetboek van strafvordering BES zijn opgenomen, van toepassing worden verklaard. Dit lid komt overeen met artikel 16, vijfde lid, van de Wet voorkoming van verontreiniging door schepen BES. De memorie van toelichting is in lijn hiermee aangepast.

### *c. Opheffing*

Het advies om een regeling te treffen voor het geval de bekendmaking van besluiten, strekkende tot het opheffen van de stopzetting van een activiteit of de aanhoudingen aan de kapitein niet mogelijk is en het in kennis stellen van de vlaggenstaat is overgenomen. Hiertoe is in artikel 14f aangepast. Deze aanpassing komt overeen met de regeling voor Europees Nederland in artikel 10, vierde lid, in combinatie met artikel 8, tweede en derde lid.

## **2. Havenstaatcontrole Europees Nederland**

### *a. Noodzaak controles*

Het advies om de noodzaak van de controlebevoegdheid nader toe te lichten is overgenomen. Hiertoe is paragraaf 2 van de memorie van toelichting uitgebreid.

### *b. Verbetering implementatie van de richtlijn*

Het advies met betrekking tot de verbetering van de implementatie van de richtlijn is opgevolgd in de zin dat in artikel 4 naast de meer gedetailleerde inspectie ook de inspectie en de uitgebreide inspectie zijn opgenomen. Hiermee kan een inspecteur al naar gelang de situatie een keuze maken tussen de typen van inspecties. De keuze hangt af van het type inspectie dat zou worden uitgevoerd als er wel sprake zou zijn geweest van een schip van een verdragspartij. In verband hiermee is ook de memorie van toelichting aangepast.

## **3. Redactionele kanttekeningen**

De redactionele kanttekeningen zijn overgenomen.

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



## Advies Raad van State

No. W14.15.0360/IV  
's-Gravenhage, 11 december 2015

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 15 oktober 2015, no.2015001812, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole met betrekking tot toezicht aan boord van schepen onder buitenlandse vlag in havens in Bonaire, Sint Eustatius of Saba, met memorie van toelichting.

Het wetsvoorstel bestaat in hoofdzaak uit twee onderdelen: Enerzijds voorziet het wetsvoorstel erin dat de regels over havenstaatcontrole voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba (de BES-eilanden) worden 'overgeheveld' van de Schepenwet naar de Wet havenstaatcontrole. Anderzijds voorziet het wetsvoorstel in de opname van een bevoegdheid voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) in de Wet havenstaatcontrole om, naast de verplichte inspecties op grond van de richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole, ook controles te kunnen uitvoeren in de havens van Europees Nederland.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft opmerkingen over het voorstel die van dien aard zijn dat zij adviseert het voorstel niet aan de Tweede Kamer te zenden dan nadat daarmee rekening is gehouden. Voor het eerste onderdeel geldt dat de 'overheveling' voor de BES-eilanden leidt tot een inhoudelijke wijziging van het havenstaatcontroleregime waar bezwaren aan kleven. Voor het Koninkrijk leidt dit er toe dat er een extra regime ontstaat, zodat drie verschillende regimes gaan gelden. Voor het tweede onderdeel geldt dat de noodzaak van de nationale aanvullende controlebevoegdheid, mede in het licht van het vrij verkeer van diensten, moet worden gemotiveerd.

### 1. Havenstaatcontrole BES-eilanden

#### a. Inleiding

Havenstaatcontroles zijn controles van buitenlandse schepen in een haven op de naleving van internationale verplichtingen op het gebied van veiligheid, voorkoming van verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord.<sup>1</sup> In de huidige situatie is het zo dat de regels voor havenstaatcontrole in de landen Aruba, Curaçao en Sint Maarten en de BES-eilanden zijn opgenomen in de Schepenwet en het daarop gebaseerde Schepenbesluit.<sup>2</sup> De regels voor havenstaatcontrole in Europees Nederland zijn opgenomen in de Wet havenstaatcontrole.

Het wetsvoorstel voorziet er volgens de toelichting nu in dat de regels over havenstaatcontrole voor de BES-eilanden worden 'overgeheveld' van de Schepenwet naar de Wet havenstaatcontrole.<sup>3</sup> Daartoe wordt in de Wet havenstaatcontrole een afzonderlijk hoofdstuk opgenomen over havenstaatcontrole in de BES-eilanden. Op een later tijdstip zal de Schepenwet worden gewijzigd, in die zin dat daarin de verwijzing naar de BES-eilanden, voor zover het gaat om havenstaatcontrole, wordt geschrapt.<sup>4</sup>

Directe aanleiding is volgens de toelichting dat op grond van de Schepenwet voor de BES-eilanden in de huidige situatie geen adequate handhaving kan plaatsvinden van het Verdrag inzake de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (*Trb.* 1975, 74), nu dat verdrag in het Schepenbesluit niet is aangewezen als een verdrag waarop de controle gericht moet zijn.<sup>5</sup> Handhaving van dat verdrag vindt daarom thans plaats op grond van een meer algemene grondslag in de Schepenwet, maar dat is volgens de toelichting niet optimaal. Nu aanpassing van de wetgeving op dit punt noodzakelijk is, is de gelegenheid aangegrepen om de regels in de Schepenwet over havenstaatcontrole voor de BES-eilanden 'over te hevelen' naar de Wet havenstaatcontrole. Een belangrijk voordeel hiervan is de eenheid van regelgeving en het voorkomen van verschillende wetgevingsprocedures in geval van het doorvoeren van noodzakelijke wijzigingen, aldus de toelichting.

De Afdeling onderkent dat het wenselijk kan zijn om te streven naar eenheid van regelgeving tussen

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2009/10, 32 441, nr. 3, blz. 2. (MvT bij Wet van 23 december 2010 tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole in verband met de implementatie van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole).

<sup>2</sup> Artikel 67 van de Schepenwet en verder.

<sup>3</sup> Hoofdstuk I, paragraaf 1, van de toelichting.

<sup>4</sup> Hoofdstuk I, paragraaf 2, van de toelichting. Omdat de Schepenwet een rijkswet is, gebeurt dit bij een afzonderlijk wetsvoorstel.

<sup>5</sup> Hoofdstuk I, paragraaf 2, van de toelichting.



de BES-eilanden en Europees Nederland. Specifiek op het punt van havenstaatcontrole ligt dat evenwel om geografische redenen minder voor de hand, omdat havenstaatcontrole vooral gericht is op de controle van verdragen en afspraken.

Voor havenstaatcontrole in het Caribisch gebied gelden gedeeltelijk andere verdragen en afspraken (zogenoemde Memoranda of Understanding en 'Caribische Codes') dan voor Europa. In Europa wordt havenstaatcontrole op grond van de richtlijn 2009/16/EG geharmoniseerd uitgevoerd in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs.

#### *b. Nieuw regime op de BES-eilanden*

De Afdeling merkt op dat, anders dan de toelichting suggereert, niet louter sprake is van een 'overheveling' van de regels over havenstaatcontrole van de Schepenwet naar de Wet havenstaatcontrole, omdat de normstelling voor havenstaatcontrole in de BES-eilanden als gevolg van het wetsvoorstel ook inhoudelijk verandert. In feite ontstaat door het wetsvoorstel een nieuw regime voor havenstaatcontrole op de BES-eilanden. Het wetsvoorstel wijst de verdragen aan die op de BES-eilanden kunnen worden gecontroleerd.<sup>6</sup> Een aantal van deze verdragen, zoals het Maritiem Arbeidsverdrag, geldt thans niet voor de BES-eilanden.<sup>7</sup> Door deze verdragen in het wetsvoorstel aan te wijzen, wordt kennelijk medegelding van deze verdragen op de BES-eilanden beoogd. In het geval van het Maritiem Arbeidsverdrag is bij de goedkeuring van dat verdrag besloten om na de staatkundige hervorming te bezien of medegelding voor de BES-wenselijk is. Daarbij zou onder meer een rol spelen of, en in hoeverre, de BES-eilanden op termijn een vlagregister kunnen of zullen hebben.<sup>8</sup> Uit de toelichting blijkt niet dat deze aspecten inmiddels zijn bezien, of dat medegelding formeel is geregeld<sup>9</sup>, terwijl wel voorgesteld wordt over te gaan tot handhaving van onder andere dat verdrag.<sup>10</sup>

Hieraan kleven de volgende bezwaren.

- i. Thans bestaan er materieel twee regimes voor havenstaatcontrole binnen het Koninkrijk: één voor de landen Aruba, Curaçao en Sint Maarten en de BES-eilanden en één voor Europees Nederland. De 'overheveling' leidt ertoe dat er, in ieder geval gedeeltelijk, materieel drie verschillende regimes ontstaan: één voor de landen Aruba, Curaçao en Sint Maarten (havenstaatcontrole aan de hand van verdragen genoemd in het Schepenbesluit), één voor de BES-eilanden (havenstaatcontrole aan de hand van de verdragen genoemd in de Wet havenstaatcontrole en het Besluit aanwijzing verdragen Wet havenstaatcontrole, en twee 'Caribische codes') en één voor Europees Nederland (havenstaatcontrole aan de hand van de verdragen genoemd in de Wet havenstaatscontrole en het Besluit aanwijzing verdragen Wet havenstaatcontrole).<sup>11</sup> Het voor Europees Nederland geldende regime wordt daarbij in hoofdzaak voorgeschreven door een Europese richtlijn die niet geldt voor de BES eilanden. Dergelijke gelding wordt ook niet beoogd. Deze driedeling van regimes ligt vanuit het oogpunt van de beoogde eenheid van regelgeving derhalve niet voor de hand.
- ii. Daarbij komt dat deze driedeling ook om praktische redenen niet wenselijk is. Het regime voor havenstaatcontrole voor de BES-eilanden en de Caribische landen gaat hierdoor uit elkaar lopen, terwijl aannemelijk is dat scheepvaartverkeer juist eerder zal plaatsvinden tussen de BES-eilanden en de Caribische landen dan tussen de BES-eilanden en Europees Nederland. Het is niet uitgesloten dat door het uiteenlopen van de regimes voor de BES-eilanden en de Caribische landen zich praktische problemen voordoen. Hiervan wordt in de toelichting echter geen rekenschap gegeven.
- iii. Ten slotte brengt de 'overheveling' inhoudelijke wijzigingen mee voor de BES-eilanden, hetgeen een taakverzwaring kan inhouden die vanuit het oogpunt van legislatieve terughoudendheid niet

<sup>6</sup> Artikel I, onderdeel I, voorgesteld artikel 14a, eerste lid, bepaalt dat de ILT een schip ten behoeve waarvan ingevolge een of meer van de verdragen een certificaat of ander document is vereist, aan een controle kan onderwerpen. De verdragen waar het om gaat zijn in artikel 1 van de Wet havenstaatcontrole en het Besluit aanwijzing verdragen wet havenstaatcontrole aangewezen.

<sup>7</sup> Het op 23 februari 2006 in Geneve tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag (*Trb.* 2007, 93).

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 535 (R1923), blz. 3 (nader rapport n.a.v. het advies van de Raad van State van het Koninkrijk over het wetsvoorstel houdende goedkeuring van het Maritiem Arbeidsverdrag).

<sup>9</sup> Voor wijzigingen van het deel van het Koninkrijk waarvoor een bepaald verdrag geldt, moet doorgaans een akte bij de depositaris worden gedeponeerd.

<sup>10</sup> Dit geldt niet alleen voor het Maritiem Arbeidsverdrag, maar bijvoorbeeld ook voor het op 23 februari 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (*Trb.* 2005, 329).

<sup>11</sup> Artikel I, onderdeel I, voorgesteld artikel 14a, tweede lid, bepaalt dat de ILT tevens een schip waarop de CCSS-Code of de SCV-Code van toepassing is aan een controle kan onderwerpen. De CCSS-Code is de in het kader van het op 9 februari 1996 te Barbados tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat vastgestelde Code voor de veiligheid van vrachtschepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Caribbean Cargo Ships). De SCV-Code is de in februari 2001 onder auspiciën van de IMO opgestelde, in december 2007 herziene en bij circulaire SLS.14/Circ.396, als voor het Koninkrijk der Nederlanden geldende equivalente regeling, aangemelde Code voor de veiligheid van kleine commerciële schepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Small Commercial Vessels).



wenselijk is.<sup>12</sup> In de toelichting wordt van een mogelijke taakverzwaring als gevolg van het voorstel geen gewag gemaakt. In het licht van de legislatieve terughoudendheid dient hierop wel ingegaan te worden.

Gelet op het voorgaande ligt het meer in de rede om te volstaan met wijziging van het Schepenbesluit teneinde het in de toelichting geconstateerde handhavingsprobleem met betrekking tot het Verdrag inzake de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst op te lossen.

De Afdeling adviseert de voorgestelde 'overheveling' alsnog dragend te motiveren in het licht van de bovengenoemde bezwaren of hiervan af te zien.

### *b. Binnentreden*

De Wet havenstaatcontrole verleent aan ambtenaren van de ILT de bevoegdheid om woongedeelten van schepen in Europees Nederland binnen te treden zonder toestemming van de bewoners. Het wetsvoorstel regelt dat ambtenaren van de ILT deze bevoegdheid ook hebben voor schepen die de havens van de BES-eilanden aandoen.

De Afdeling merkt op dat in Europees Nederland op het binnentreden in woningen de Algemene wet op het binnentreden van toepassing is. De Algemene wet op het binnentreden bevat diverse waarborgen omtrent dit binnentreden. Zo is voorafgaande legitimatie en mededeling van het doel van het binnentreden vereist, moet er een schriftelijke machtiging worden overgelegd, mag in beginsel niet tussen middernacht en 6 uur 's morgens worden binnentreden en moet een schriftelijk verslag van dit binnentreden worden opgesteld.

Zoals de Afdeling in een eerder advies heeft opgemerkt, is op de BES-eilanden wel het in artikel 12 van de Grondwet geregelde huisrecht van toepassing, maar niet de Algemene wet op het binnentreden.<sup>13</sup> Dit betekent dat bij het binnentreden in woongedeelten van schepen die de havens van de BES-eilanden aandoen weliswaar geldt dat op grond van artikel 12, tweede lid, van de Grondwet vóór het binnentreden een legitimatie wordt getoond en dat het doel van het binnentreden wordt meege-deeld, maar dat de aanvullende waarborgen die de Algemene wet op het binnentreden verlangt en die wel gelden bij het binnentreden in woongedeelten van schepen die de havens van Europees Nederland aandoen, niet van toepassing zijn bij het binnentreden in woongedeelten van schepen die de havens van de BES-eilanden aandoen. In de toelichting wordt op dit verschil niet ingegaan en ontbreekt daarvoor een rechtvaardiging.

De Afdeling adviseert hier in de toelichting alsnog een rechtvaardiging voor te geven of anders het wetsvoorstel op dit punt aan te vullen dan wel de Algemene wet op het binnentreden in de BES-eilanden van toepassing te verklaren.

### *c. Opheffing*

Het wetsvoorstel bevat, met betrekking tot de havenstaatcontrole in de BES-eilanden, een bepaling over de bekendmaking van besluiten strekkende tot het opheffen van de stopzetting van een activiteit of de aanhouding.<sup>14</sup> In die bepaling wordt geregeld dat die bekendmaking geschiedt door uitreiking van dit besluit aan de kapitein. In die bepaling is echter niet geregeld hoe die bekendmaking dient te geschieden indien uitreiking aan de kapitein niet mogelijk is. Evenmin is in die bepaling geregeld dat de desbetreffende vlaggenstaat onmiddellijk in kennis moet worden gesteld van de opheffing. In de Wet havenstaatcontrole is een en ander voor de havenstaatcontrole in Europees Nederland wel geregeld.<sup>15</sup>

De Afdeling adviseert het wetsvoorstel op dit punt aan te vullen.

<sup>12</sup> Bij de staatkundige herstructurering van het Koninkrijk is een periode van legislatieve terughoudendheid afgesproken. Kamerstukken II 2010/11, 32 850, nr. 1, blz. 19 (notitie 'De Toekomst van het Koninkrijk') resp. Kamerstukken II 2009/10, 31 957, nr. 6, blz. 7 (nota naar aanleiding van het verslag bij de Invoeringswet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba).

<sup>13</sup> Advies van de Afdeling van 29 april 2010 in zaak W04.10.0066/I over de derde Aanpassingswet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

<sup>14</sup> Artikel I, onderdeel I, voorgesteld artikel 14f, derde lid.

<sup>15</sup> Artikel 10, vierde lid, samen met artikel 8, tweede en derde lid. Vergelijk ook het in artikel I, onderdeel I, voorgestelde artikel 14d, tweede lid, met betrekking tot besluiten strekkende tot stopzetting van een activiteit of de aanhouding.



## 2. Havenstaatcontrole Europees Nederland

### a. Noodzaak controles

Havenstaatcontrole in Europa is geregeld in de richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole (hierna: de richtlijn). De richtlijn voorziet in een geharmoniseerd inspectiesysteem van havenstaatcontrole. In dit inspectiesysteem worden drie typen inspecties onderscheiden: een eerste inspectie, een meer gedetailleerde inspectie en een uitgebreide inspectie. Wanneer uit de inspecties blijkt dat er tekortkomingen zijn dan kan een schip worden aangehouden, of de activiteit in verband waarmee de tekortkoming aan het licht is gekomen worden stopgezet. Elke lidstaat moet jaarlijks een minimum aantal inspecties uitvoeren. Het in de richtlijn voorgeschreven inspectiesysteem is in 2010 in de Wet havenstaatcontrole geïmplementeerd.

Het wetsvoorstel regelt nu dat naast het in de Wet havenstaat geïmplementeerde inspectiesysteem ook zogenoemde controles kunnen worden uitgevoerd. Het voorgestelde artikel 14j, eerste lid, bepaalt dat (onverminderd het geïmplementeerde inspectiesysteem) een schip met een buitenlandse vlag in een Nederlandse haven kan worden onderworpen aan een controle. Een controle wordt in het wetsvoorstel gedefinieerd als een bezoek aan boord van een schip teneinde na te gaan of wordt voldaan aan de in de Wet havenstaatcontrole genoemde verdragen. Het voorgestelde artikel 14j, tweede lid, bepaalt dat als bij de controle tekortkomingen worden geconstateerd, om dezelfde redenen als bij inspecties, de activiteit wordt stopgezet of het schip wordt aangehouden. Reden voor opname van de controlebevoegdheid is volgens de toelichting de behoefte om beperkte of themagerichte controleacties te kunnen uitvoeren, bijvoorbeeld vanwege een incident of actualiteit, zonder de verplichting om de afzonderlijke aspecten van de inspecties op grond van de richtlijn volledig te moeten doorlopen.

De Afdeling merkt op dat de noodzaak van de controlebevoegdheid in de toelichting niet wordt gemotiveerd. Weliswaar wordt vermeld dat er behoefte bestaat aan controles zonder dat het inspectieregime van de richtlijn hoeft te worden doorlopen, maar niet wordt gemotiveerd waarom die behoefte bestaat.

De Afdeling acht een motivering van de noodzaak ook hierom aangewezen, omdat de voorgestelde controlebevoegdheid naast het inspectieregime van de richtlijn komt te staan. De richtlijn sluit verdergaande maatregelen, zoals de controles, weliswaar niet expliciet uit, maar ook dan dient nog steeds te worden getoetst aan het primaire recht van de EU inzake het vrij verkeer.

De voorgestelde controlebevoegdheid kan een belemmering zijn voor het vrij verkeer van diensten. Het 'lichtere regime' van de controle kan immers leiden tot meer aanhoudingen van schepen en tot verschillen met lidstaten die niet over zo'n controleregime beschikken. Deze belemmering kan gerechtvaardigd zijn in het belang van de veiligheid, de voorkoming van verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord, maar dan moet de belemmering wel noodzakelijk en evenredig zijn aan het doel. Zonder motivering van de noodzaak in de toelichting, staat ook niet vast dat aan deze vereisten wordt voldaan.

De Afdeling adviseert de noodzaak van de controlebevoegdheid met inachtneming van het bovenstaande nader toe te lichten.

### b. Verbetering implementatie richtlijn

Artikel 4 van de Wet havenstaatcontrole bepaalt dat een schip waarvoor op grond van de in de Wet havenstaatcontrole aangewezen verdragen geen certificaat of ander document is vereist, of een schip dat vaart onder de vlag van een staat die geen partij is bij een verdrag, moet worden onderworpen aan 'controle'. Dit teneinde 'op een zoveel mogelijk overeenkomstige wijze als bedoeld in artikel 3' na te gaan of het schip geen gevaar vormt. In de totstandkomingsgeschiedenis van artikel 4 wordt opgemerkt dat het voor deze schepen niet verplicht is verdragscertificaten aan boord te hebben, zodat controle van deze certificaten dus niet mogelijk is. Deze schepen moeten daarom worden beoordeeld 'op een zoveel mogelijk overeenkomstige wijze als bedoeld in artikel 3'. Artikel 3 van de Wet havenstaatcontrole regelt dat schepen aan inspectie, een meer gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie kunnen worden onderworpen.

Het wetsvoorstel voorziet in een wijziging van artikel 4 die inhoudt dat 'controle' wordt vervangen door 'meer gedetailleerde inspectie'. De toelichting geeft aan dat met deze wijziging de implementatie van artikel 3, tweede lid, van de richtlijn, wordt verbeterd. Dit artikellid bepaalt dat bij de inspectie van een schip dat vaart onder de vlag van een staat die geen partij is bij een verdrag, dat schip en de bemanning geen gunstiger behandeling krijgen dan een schip dat vaart onder de vlag van een staat die wel partij is bij dat verdrag.

De Afdeling merkt op dat de voorgestelde wijziging de vraag oproept of schepen van staten onder een



---

vlag die geen partij zijn bij een verdrag ook nog 'op een zoveel mogelijke overeenkomstige wijze' aan een uitgebreide inspectie kunnen worden onderworpen. Als dat niet mogelijk is, dan lijkt zich nog steeds de situatie voor te kunnen doen dat voor schepen die varen onder een vlag van een staat die geen partij is bij een verdrag een gunstiger regime wordt gecreëerd. In dat geval is de implementatie van de richtlijn op dit punt ontoereikend. Schepen die varen onder een vlag van een staat die partij zijn bij verdragen kunnen immers wel aan zo'n uitgebreide inspectie worden onderworpen.

De Afdeling adviseert de implementatie op dit punt nader toe te lichten en zo nodig aan te passen.

*3. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.*

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet niet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal dan nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De vice-president van de Raad van State,  
J.P.H. Donner.*



---

**Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State  
betreffende no. W14.15.0360/IV**

- In het opschrift en de considerans tot uitdrukking brengen dat ook een controlebevoegdheid wordt geïntroduceerd voor schepen onder buitenlandse vlag in havens in Europees Nederland.
- In artikel I, onderdeel C, de verwijzing naar artikel 7 vervangen door: artikel 7, eerste lid.
- Ook in de artikelen 18 en 19 van de Wet havenstaatcontrole 'de Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door: de Inspectie Leefomgeving en Transport.





## Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Wijziging van de Wet havenstaatcontrole met betrekking tot toezicht aan boord van schepen onder buitenlandse vlag in havens in Bonaire, Sint Eustatius of Saba

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het wenselijk is wijzigingen aan te brengen in de Wet havenstaatcontrole ter verbetering van het toezicht op de naleving van internationale voorschriften op het gebied van de veiligheid, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen onder buitenlandse vlag in havens in Bonaire, Sint Eustatius en Saba;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

### ARTIKEL I

De Wet havenstaatcontrole wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a, wordt 'Onze Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.
2. In onderdeel l wordt 'de Inspectie Verkeer en Waterstaat' telkens vervangen door: de Inspectie Leefomgeving en Transport.
3. In onderdeel m wordt voor de puntkomma aan het slot ingevoegd: in Europees Nederland onderscheidenlijk degene die door het bestuurscollege van Bonaire, Sint Eustatius of Saba is belast met de uitoefening van de bevoegdheden ten aanzien van de deelname aan het scheepvaartverkeer in een haven of op een scheepvaartweg die toegang geeft tot een haven in Bonaire, Sint Eustatius of Saba.
4. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel q door een puntkomma worden drie onderdelen toegevoegd, luidende:
  - r. *controle*: bezoek aan boord van een schip teneinde na te gaan of wordt voldaan aan een of meer geldende verdragen of voorschriften als bedoeld onder b;
  - s. *CCSS-Code*: de in het kader van het op 9 februari 1996 te Barbados tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat vastgestelde Code voor de veiligheid van vrachtschepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Caribbean Cargo Ships);
  - t. *SCV-Code*: de in februari 2001 onder auspiciën van de IMO opgestelde, in december 2007 herziene en bij circulaire SLS.14/Circ.396, als voor het Koninkrijk der Nederlanden geldende equivalente regeling, aangemelde Code voor de veiligheid van kleine commerciële schepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Small Commercial Vessels).

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'Het bij of krachtens deze wet bepaalde is' ingevoegd ', met uitzondering van hoofdstuk Va,' en vervalt: interactie.
2. Onder vernummering van het tweede lid tot vierde lid, worden twee leden ingevoegd luidende:
  2. Het bij of krachtens deze wet bepaalde is, met uitzondering van de hoofdstukken II tot en met V en Vb, van toepassing op een schip dat niet gerechtigd is op grond van Nederlandse rechtsregels de vlag van het Koninkrijk te voeren, en dat een haven gelegen in Bonaire, Sint Eustatius of Saba aandoet om een schip/havenraakvlak te verrichten.



3. Bij ministeriële regeling gestelde regels op grond van artikel 26a, tweede lid, en artikel 30 zijn slechts van toepassing op schepen als bedoeld in het tweede lid voor zover dat bij die regeling is bepaald.

C

In de artikelen 3, eerste, tweede en derde lid, 7, 8, tweede en derde lid, 9, eerste, tweede en vierde lid, 10, eerste en tweede lid, 12, derde lid, 13, eerste lid, 18, 19 en 29 wordt 'de Inspectie Verkeer en Waterstaat' telkens vervangen door: de Inspectie Leefomgeving en Transport.

D

In artikel 4 wordt 'de Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door 'de Inspectie Leefomgeving en Transport' en wordt 'controle' vervangen door: meer gedetailleerde inspectie.

E

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'onderdeel k' vervangen door: onderdeel I.
2. In het tweede lid, onder i, wordt ', een uitgebreide inspectie en een controle als bedoeld in artikel 4' vervangen door: en een uitgebreide inspectie.

F

Het opschrift na artikel 5 komt te luiden:

### **Hoofdstuk III. Maatregelen volgend op een inspectie, meer gedetailleerde inspectie of uitgebreide inspectie**

G

In artikel 6 wordt 'de Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door 'de Inspectie Leefomgeving en Transport' en wordt ', een uitgebreide inspectie of een controle als bedoeld in artikel 4' vervangen door: of een uitgebreide inspectie.

H

Artikel 14, eerste lid, onderdeel a en b, wordt 'de controle, bedoeld in artikel 4' vervangen door: de controle, bedoeld in artikel 14j.

I

Na artikel 14 worden twee hoofdstukken ingevoegd, luidende:

### **Hoofdstuk Va Havenstaatcontrole Bonaire, Sint Eustatius en Saba**

#### **Controle**

##### **Artikel 14a**

1. Een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport kan een schip ten behoeve waarvan ingevolge een of meer van de verdragen een certificaat of ander document is vereist, aan een controle onderwerpen.
2. Een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport kan tevens een schip waarop de CCSS-Code of de SCV-Code van toepassing is aan een controle onderwerpen.
3. Na een controle overhandigt de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport in kopie een rapport aan de kapitein van het schip dat gegevens bevat betreffende:
  - a. de resultaten van de controle,
  - b. de door de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport genomen besluiten, en
  - c. de door de kapitein of de exploitant van het schip te treffen maatregelen.



## Maatregelen volgend op een controle

### Artikel 14b

Een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport zet een activiteit stop indien bij een controle tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat voortzetting van deze activiteit duidelijk gevaarlijk is voor de veiligheid of de gezondheid dan wel schadelijk is voor het mariene milieu.

### Artikel 14c

1. Een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport houdt een schip aan:
  - a. indien de kapitein of de bemanning niet voldoet aan operationele voorschriften, bedoeld in een of meer van de verdragen;
  - b. indien andere tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat uitvaren gevaarlijk is voor de veiligheid of de gezondheid dan wel schadelijk is voor het mariene milieu;
  - c. indien de ambtenaar wordt belemmerd in de uitoefening van zijn taak; of
  - d. indien de normen van het in artikel 1, onderdeel b, onder 6°, genoemde verdrag herhaaldelijk of ernstig zijn overtreden.
2. Het eerste lid, onder a, is niet van toepassing op de aanhouding van vissersvaartuigen, met dien verstande dat onbekendheid met operationele voorschriften een aanhoudingsgrond voor vissersvaartuigen kan vormen, voor zover de verdragen dat toestaan.

### Artikel 14d

1. De bekendmaking van het besluit dat strekt tot de stopzetting van een activiteit of de aanhouding geschiedt door uitreiking van dit besluit aan de kapitein.
2. Indien uitreiking aan de kapitein niet mogelijk is, geschiedt de bekendmaking van het besluit dat strekt tot stopzetting van een activiteit of de aanhouding door uitreiking van dit besluit aan de naar het oordeel van de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport daarvoor meest gereede persoon, zo spoedig mogelijk gevolgd door kennisgeving aan de kapitein.
3. De ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport stelt de administratie van de desbetreffende vlaggenstaat of de consul, of bij zijn afwezigheid, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger, onmiddellijk schriftelijk van de aanhouding en de omstandigheden die tot de aanhouding hebben geleid, in kennis.

### Artikel 14e

1. Indien een aangehouden schip niet in de haven van aanhouding kan worden gerepareerd of indien de tekortkoming, bedoeld in artikel 14c, eerste lid, onderdeel b, niet zonder meer in de haven van aanhouding kan worden verholpen, kan de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport het schip toestaan naar de dichtstbijzijnde door de kapitein en de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport gekozen geschikte reparatiewerf te vertrekken. Indien de reparatiewerf zich buiten Bonaire, Sint Eustatius of Saba bevindt, geschiedt dit onder door de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat vastgestelde en door de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport goedgekeurde voorwaarden.
2. Indien de reparatiewerf, bedoeld in het eerste lid, zich buiten Bonaire, Sint Eustatius of Saba bevindt, stelt de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport de bevoegde instantie van de staat waar de reparatiewerf zich bevindt en de administratie van de desbetreffende vlaggenstaat, of de consul, of bij zijn afwezigheid de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger alsmede de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de klassecertificaten of de wettelijk voorgeschreven certificaten die overeenkomstig de verdragen worden afgegeven, in kennis van de voorwaarden, bedoeld in het eerste lid.
3. Indien de tekortkoming, bedoeld in artikel 14c, eerste lid, onderdeel b, niet zonder meer in de haven van aanhouding kan worden verholpen, kan de ambtenaar in plaats van het schip op grond van het eerste lid toe te staan naar de dichtstbijzijnde reparatiewerf te vertrekken, verlangen dat deze tekortkoming wordt verholpen binnen een termijn van ten hoogste dertig dagen.



4. Om havencongestie te voorkomen kan de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport op verzoek van de havenbeheerder toestemming verlenen om een aangehouden schip naar een ander deel van de haven te verplaatsen indien dat op een veilige manier kan gebeuren.
5. In verband met de veiligheid van een aangehouden schip of de haven kan de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport op verzoek van de havenbeheerder toestemming verlenen om een aangehouden schip tijdelijk naar een locatie buiten de haven te verplaatsen onder voorwaarde dat de kapitein van het aangehouden schip radiocontact behoudt met de havenbeheerder.

#### **Artikel 14f**

1. Een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport heft de stopzetting van een activiteit op indien geen duidelijk gevaar meer bestaat voor de veiligheid, de gezondheid en het mariene milieu.
2. Een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport heft de aanhouding op indien:
  - a. de redenen, genoemd in artikel 14c, eerste lid, onder a en b, niet meer van toepassing zijn, of het schip onder voorwaarden als bedoeld in artikel 14e, eerste lid, mag vertrekken; en
  - b. de exploitant de vergoeding voor de kosten, bedoeld in artikel 14i, eerste lid, heeft voldaan of ten genoegen van Onze Minister voldoende zekerheid heeft gesteld voor de vergoeding voor deze kosten.
3. De bekendmaking van het besluit dat strekt tot opheffing van de stopzetting van een activiteit of de aanhouding geschiedt door uitreiking van dit besluit aan de kapitein.

#### **Verplichtingen en verboden kapitein, exploitant, betrokken ambtenaren en loodsen**

##### **Artikel 14g**

1. De kapitein en de exploitant van een schip zijn verplicht te voldoen aan de voorwaarden, bedoeld in artikel 14e, eerste lid, tweede volzin.
2. Zolang een schip de toegang tot een haven wordt geweigerd, is het de kapitein verboden het schip die haven te doen binnenvaren.
3. De kapitein van een aangehouden schip is verplicht dat schip na de aanhouding ligplaats te doen nemen op een door een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport in overeenstemming met de havenbeheerder aan te wijzen plaats.

##### **Artikel 14h**

1. Het is de kapitein van een aangehouden schip verboden dat schip te doen verplaatsen zonder voorafgaande toestemming van een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport.
2. Het is de kapitein van een aangehouden schip verboden om met dat schip uit te varen.
3. Indien een activiteit is stopgezet, is het de kapitein en de exploitant verboden om deze activiteit voort te zetten, dan wel deze activiteit te hervatten.
4. Zonder voorafgaande toestemming als bedoeld in het eerste lid, of zolang een schip is aangehouden, weigeren alle betrokken ambtenaren en loodsen hun medewerking bij de uitklaring en de verplaatsing van het schip.

##### **Artikel 14i**

1. Indien een schip, met uitzondering van een vissersvaartuig, is aangehouden, betaalt de exploitant van dat schip aan de inspecteur-generaal een vergoeding:
  - a. voor alle kosten van de controle die tot de aanhouding heeft geleid,
  - b. voor alle kosten van de controle die tot de opheffing daarvan heeft geleid, en
  - c. voor alle kosten in verband met de aanhouding in de haven.
2. Bij ministeriële regeling worden de tarieven vastgesteld voor de vergoedingen, bedoeld in het eerste lid.



## Hoofdstuk Vb Controle Nederlandse haven en maatregelen volgend op die controle

### Artikel 14j

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 3, eerste lid, kan een schip dat niet gerechtigd is op grond van Nederlandse rechtsregels de vlag van het Koninkrijk te voeren in een Nederlandse haven worden onderworpen aan een controle door een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport.
2. De artikelen 6 tot en met 10 zijn van overeenkomstige toepassing op een controle als bedoeld in het eerste lid.

J

In artikel 15, eerste lid, vervalt ', bedoeld in artikel 4' en wordt 'de Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door: de Inspectie Leefomgeving en Transport.

K

Artikel 16 komt te luiden:

### Artikel 16

Met het toezicht op de naleving van de hoofdstukken IV en V en de artikelen 14g en 14h zijn belast de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport, alsmede de bij besluit van Onze Minister aangewezen ambtenaren of andere personen.

L

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'de Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door 'de Inspectie Leefomgeving en Transport' en vervalt: , bedoeld in artikel 4.
2. In het tweede lid wordt 'Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Inspectie Leefomgeving en Transport.

M

Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Inspectie Leefomgeving en Transport.
2. In het derde lid wordt na 'artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht' ingevoegd: onderscheidenlijk artikel 15, vijfde lid, onderdeel e, van de Wet administratieve rechtspraak BES.

N

Artikel 31 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt 'en artikel 11a, derde lid,' vervangen door: 11a, derde lid, 14a en 14c.
2. Het derde lid komt te luiden:
  3. Een wijziging van de CCSS-Code of de SCV-Code gaat voor de toepassing van artikel 14a, tweede lid, gelden met ingang van de dag waarop de betrokken wijziging door Nederland is aanvaard en internationaal in werking is getreden.

O

Artikel 33 komt te luiden:

### Artikel 33

1. Overtreding van artikel 12, tweede lid, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee



---

maanden of geldboete van de derde categorie, artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

2. Overtreding van artikel 14g, tweede lid, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de derde categorie, artikel 27, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht BES.
3. Overtreding van artikel 14h, eerste en tweede lid, wordt gestraft met een geldboete van de derde categorie, artikel 27, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht BES.
4. De in het eerste tot en met derde lid strafbaar gestelde feiten zijn overtredingen.

## **ARTIKEL II**

Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,*



# MEMORIE VAN TOELICHTING

## I Algemeen

### 1. Inleiding

Met dit voorstel tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole wordt de regelgeving betreffende de havenstaatcontrole van buitenlandse schepen die Bonaire, Sint Eustatius of Saba aandoen verbeterd. Havenstaatcontrole betreft het toezicht op buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen ten einde te controleren of voldaan wordt aan internationaal in werking getreden verdragen op het gebied van de veiligheid, de voorkoming van mariene verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen. Van de gelegenheid wordt gebruikgemaakt om deze regelgeving over te hevelen van de Schepenwet naar de Wet havenstaatcontrole. Hiermee wordt de regelgeving betreffende havenstaatcontrole voor Nederland geïntegreerd in één wet. Hiertoe zal ook de Schepenwet worden gewijzigd. Omdat de Schepenwet rijkswetgeving betreft zal dat via een separaat traject worden gerealiseerd.

Daarnaast wordt in de Wet havenstaatcontrole de mogelijkheid geïntroduceerd om naast de verplichte inspecties in Nederland op grond van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PbEU 2009, L 131/57) (hierna: richtlijn) ook andere, meer beperkte, controles uit te kunnen voeren. Deze controles hangen samen met de havenstaatcontrole omdat bezien wordt of buitenlandse schepen voldoen aan internationaal in werking getreden verdragen. Ze vallen echter buiten het stringente kader van inspecties op grond van de richtlijn zoals geïmplementeerd in artikel 3. De inspecties, meer gedetailleerde inspecties en uitgebreide inspecties die in dat artikel zijn genoemd moeten volgens een vastgesteld protocol worden uitgevoerd en geregistreerd. Dat geldt niet voor controles op basis van de te introduceren bevoegdheid. Met deze bevoegdheid kunnen beperkte of themagerichte controleacties worden uitgevoerd zonder de verplichting om de afzonderlijke aspecten van de inspecties op grond van de richtlijn volledig te moeten doorlopen.

### 2. Hoofdpijnen van het voorstel en verhouding tot bestaande regelgeving

#### *Havenstaatcontrole Bonaire, Sint Eustatius en Saba*

In de toezichtspraktijk is gebleken dat de havenstaatcontrole op de naleving van het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (Trb. 1981, 144) (hierna: STCW-verdrag) onvoldoende is geborgd in de Schepenwet. De implementatie van het STCW-verdrag in de Wet zeevarenden en de Wet havenstaatcontrole heeft namelijk met zich meegebracht dat de bemanningsvoorschriften voor Nederlandse schepen uit het toepassingsbereik van de Schepenwet zijn gehaald. Voor Nederland, en daarmee per abuis ook voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba, gelden er daardoor geen krachtens de Schepenwet vastgelegde bemanningsvoorschriften meer. Dit betekent dat de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba op dit punt niet meer mogelijk is op grond van artikel 67 van de Schepenwet.

Voor Europees Nederland is de regelgeving inzake havenstaatcontrole vastgelegd in de Wet havenstaatcontrole. Deze wet vormt de implementatie van de bovengenoemde richtlijn die het Europese kader omvat voor het toezicht en de naleving van de internationaal in werking getreden verdragen op het gebied van de veiligheid, de voorkoming van mariene verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord van buitenlandse schepen. De richtlijn verplicht lidstaten om de havenstaatcontrole uit te voeren volgens een vaste frequentie en op een vast omliggende wijze. Bovendien moeten de bevindingen van inspecties op Europees niveau worden geregistreerd in de inspectiedatabank.

De richtlijn is niet van toepassing in Bonaire, Sint Eustatius en Saba omdat deze eilanden geen onderdeel uitmaken van de Europese Unie. Het Koninkrijk der Nederlanden heeft het op 25 maart 1957 te Rome tot stand gekomen Protocol betreffende de toepassing van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap op de niet-Europese delen van het Koninkrijk der Nederlanden (Trb. 1957, 74) naast het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea, alleen bekrachtigd voor het Rijk in Europa. Als gevolg hiervan zijn het Verdrag betreffende de Europese Unie en het daarvan afgeleide recht (de zgn. secundaire regelgeving zoals onder meer richtlijnen en verordeningen) alleen van toepassing op het rijksdeel van het Koninkrijk in Europa en niet in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Om die reden is de bevoegdheid voor het uitoefenen van havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba bij de totstandkoming van de Wet havenstaatcontrole niet van de Schepenwet overgeheveld naar de Wet havenstaatcontrole.

De havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba geschiedt thans op grond van artikel 67 van de Schepenwet. Dit artikel regelt de bevoegdheid tot het uitoefenen van havenstaatcontrole in



Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Deze bevoegdheid houdt in dat ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) een schip dat een andere vlag dan de Nederlandse voert, in een haven kunnen onderwerpen aan een controle om te onderzoeken of dit schip voldoet aan bepaalde normen op het gebied van de veiligheid, de voorkoming van mariene verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord. In de praktijk bestaat een controle veelal uit het nagaan of een schip is voorzien van de vereiste internationale certificaten, bedoeld in de Schepenwet en het Schepenbesluit 1965. Deze controle van de certificaten kan worden gevolgd door een nadere controle indien het schip niet is voorzien van een van de bedoelde certificaten of indien er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de gegevens zoals vermeld op een certificaat. Bij ernstige tekortkomingen kan het schip worden aangehouden. De verdragen waarop de havenstaatcontrole gericht moet zijn, zijn aangewezen in artikel 1 van het Schepenbesluit 2004. Het STCW-verdrag is echter niet aangewezen. In de praktijk wordt voor de controle op de naleving van het STCW-verdrag daarom teruggevallen op artikel 69, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet. Dit artikel biedt onder meer een grondslag om een buitenlands schip aan te houden in geval er gevaar voor de opvarenden is omdat het onvoldoende is bemand. Hoewel dit artikel voor de meeste gevallen geschikt is, is om de naleving van het STCW-verdrag op buitenlandse schepen te kunnen bewerkstellingen een robuustere grondslag gewenst.

De noodzakelijke aanpassing van de regelgeving betreffende de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba is een goede gelegenheid om de regelgeving betreffende de havenstaatcontrole voor Nederland geheel te integreren in de Wet havenstaatcontrole. Een belangrijk voordeel van integratie in de Wet havenstaatcontrole is de eenheid van regelgeving en het voorkomen van verschillende wetgevingsprocedures in geval van het doorvoeren van noodzakelijke wijzigingen. Het toezicht op eventuele nieuwe verdragen of wijzigingen van bestaande verdragen kan makkelijker en sneller worden gerealiseerd. Om een duidelijke afbakening van de specifiek Europese aspecten te realiseren wordt, zoals de Aanwijzingen voor de regelgeving dit ook voorschrijft<sup>1</sup>, voorgesteld een apart hoofdstuk in de Wet havenstaatcontrole op te nemen inzake de specifieke aspecten van de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

Het overhevelen van de regelgeving betreffende havenstaatcontrole naar de Wet havenstaatcontrole brengt geen grote veranderingen met zich mee ten opzichte van de werkwijze met betrekking tot het toezicht op grond van artikel 67 van de Schepenwet. Wel worden de taken en bevoegdheden beter gedefinieerd en afgebakend. De bepalingen die voortvloeien uit de richtlijn en die uitsluitend bedoeld zijn voor Europees Nederland zullen niet gelden voor havens in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Om het bovenstaande te bewerkstellen wordt voorgesteld in artikel 67, eerste lid, van de Schepenwet de verwijzing naar de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba te schrappen. Gelet op het feit dat wijziging van de Schepenwet bij rijkswet dient te geschieden, zal de desbetreffende wijziging geen onderdeel uitmaken van dit voorstel, maar zal dit middels een separaat wetsvoorstel worden voorgelegd.

### *Controles in het kader van havenstaatcontrole in Europees Nederland*

Zoals aangegeven kent de richtlijn een verplichte, vastomlijnde werkwijze voor havenstaatcontrole. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in drie typen inspecties: een inspectie, een meer gedetailleerde inspectie en een uitgebreide inspectie. De inhoud en reikwijdte van deze inspecties is uitvoerig vastgelegd in de richtlijn en geïmplementeerd in de Wet havenstaatcontrole. In de toezichtspraktijk blijkt echter ook behoefte te bestaan om naast deze geregelde inspecties ook inspecties of controles te kunnen uitvoeren op een of meer specifieke aspecten of onderwerpen, bijvoorbeeld vanwege een incident of actualiteit. Het gaat hierbij om controles die los staan van Europese stramien van havenstaatcontrole en die ook niet mee tellen voor de op grond van de richtlijn verplicht uit te voeren inspecties. Met dit voorstel wordt daartoe een aparte bevoegdheid geïntroduceerd. De term controle is gekozen om een duidelijk onderscheid aan te brengen met de in het kader van de richtlijn gedefinieerde inspecties.

### **3. Externe gevolgen, bestuurslasten en handhaving**

De bestuurslasten van deze wijzigingswet slaan neer bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Hetgeen is geregeld in hoofdstuk Va heeft geen gevolgen voor de bestuurslasten omdat het uitsluitend gaat om een verbetering en verduidelijking van de grondslagen om toezicht te kunnen houden. De feitelijke werkzaamheden op het gebied van havenstaatcontrole in de havens van Bonaire, Sint Eustatius en Saba veranderen niet. De bevoegdheid om in Nederland naast de reguliere inspecties in het kader van de richtlijn ook beperkte, controles uit te kunnen voeren kan op zichzelf niet leiden tot

<sup>1</sup> Het in een apart hoofdstuk regelen sluit wel aan bij Ar 163b, de plaats van de hoofdstukken om doelmatigheidsredenen niet.





toename van bestuurslasten omdat het uitsluitend gaat om het introduceren van een bevoegdheid. Deze bevoegdheid is weliswaar nodig maar verwacht wordt dat de mate waarin deze bevoegdheid wordt toegepast beperkt zal zijn. De gevolgen van deze wetswijziging zijn verwaarloosbaar, nu deze zich richten tot inspecteurs, die inspecties en controles verrichten op buitenlandse schepen.

## 5. Advisering en consultatie

Het voorstel is op 27 mei 2015 te Bonaire afgestemd met de bestuurscolleges van Caribisch Nederland in het kader van het Maritiem Overlegplatform. Daarnaast is het voorstel op 12 mei 2015 ter consultatie gestuurd aan de bestuurscolleges van Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Hierop zijn geen reacties ontvangen. Gezien deze consultatie en omdat het voorstel geen ingrijpende verandering teweeg brengt in de rechten en plichten van burgers en bedrijven heeft geen internetconsultatie (Kamerstukken 29 279, nr. 114) plaatsgevonden.

Het voorstel is afgestemd met de ILT in de vorm van de uitvoering van een Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets.

## 6. Inwerkingtreding/overgangsrecht

De inwerkingtreding is voorzien op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip waarbij het systeem voor Vaste Verandermomenten in acht zal worden genomen. Er is geen noodzaak gebleken voor het opnemen van overgangsrecht.

## II Artikelsgewijze toelichting

### Artikel I

#### *Onderdeel A*

Dit onderdeel betreft enkele aanpassingen van artikel 1. Het eerste lid betreft een wetstechnische aanpassing van onderdeel a in de zin dat 'Minister van Verkeer en Waterstaat' wordt vervangen door 'Minister van Infrastructuur en Milieu'. Het tweede lid betreft een wetstechnische aanpassing van onderdeel I in de zin dat 'Inspectie Verkeer en Waterstaat' wordt vervangen door 'Inspectie Leefomgeving en Transport'. Met het derde lid wordt aan onderdeel m een zinsnede toegevoegd ten einde onderscheid te maken in de havenbeheerder van een Europees Nederlandse haven en die van een haven in Bonaire, Sint Eustatius of Saba. Dat is nodig omdat de Scheepvaartverkeerswet niet van toepassing is in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Met het vierde lid wordt een begripsomschrijving geïntroduceerd voor controle. Hiermee wordt beoogd om een duidelijk onderscheid te maken met de inspectie, de meer gedetailleerde inspectie en uitgebreide inspectie die gedefinieerd zijn op grond van de richtlijn. Daarnaast worden begripsomschrijvingen toegevoegd betreffende de CCSS-Code en de SCV-Code. Beide codes zijn opgesteld voor de vaart in het Caribisch gebied. Het betreft allereerst de in het kader van het op 9 februari 1996 te Barbados tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat vastgestelde Code voor de veiligheid van vrachtschepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Caribbean Cargo Ships). En daarnaast de in februari 2001 onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) opgestelde en bij circulaire 396 (SLS 14) als voor het Koninkrijk der Nederlanden geldende equivalenten regeling aangemelde Code voor de veiligheid van kleine commerciële schepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Small Commercial Vessels).

#### *Onderdeel B*

Met dit onderdeel wordt de reikwijdte van de wet gewijzigd in de zin dat deze wordt uitgebreid met de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. De wijziging van artikel 2, eerste lid, brengt met zich mee dat alle hoofdstukken met uitzondering van hoofdstuk Va van toepassing zijn op schepen onder buitenlandse vlag die een Europees Nederlandse haven aandoen.

Met het nieuwe tweede lid worden de hoofdstukken aangewezen die van toepassing worden op schepen onder buitenlandse vlag die een haven in Bonaire, Sint Eustatius of Saba aandoen. Vanwege de richtlijn zijn de bepalingen met betrekking tot toezicht, te nemen maatregelen en verplichtingen en verboden gericht tot kapiteins, exploitanten, betrokken ambtenaren en loodsen in een apart hoofdstuk Va uitgeschreven. Deze bepalingen komen zoveel mogelijk overeen met de bepalingen voor Europees Nederland maar zijn waar nodig aangepast vanwege de situatie te plaatse of richtlijnspecifieke aspecten. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij onderdeel I. De hoofdstukken VI tot en met X betreffende aanwijzing van toezichthoudende ambtenaren, beroep en klachten, uitvoering en implementatie internationale voorschriften en strafbepalingen zijn met enkele aanpassingen toepasbaar in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Dat geldt niet voor de hoofdstukken II tot en met V en Vb die betrekking hebben op de implementatie van de richtlijn. Met het derde lid wordt



bewerkstelligd dat de maatregelen in de Regeling havenstaatcontrole, die thans hoofdzakelijk een nadere uitwerking van de richtlijn vormen, slechts van toepassing worden voor de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba voor zover dat in die regeling uitdrukkelijk is bepaald.

### *Onderdeel C*

Dit onderdeel betreft een wetstechnische aanpassing. 'Inspectie van Verkeer en Waterstaat' wordt op meerdere plaatsen vervangen door 'Inspectie Leefomgeving en Transport'.

### *Onderdelen D en G*

Met onderdeel D wordt in artikel 4 'controle' vervangen door 'meer gedetailleerde inspectie'. Met deze wijziging wordt de implementatie van artikel 3, tweede lid, van de richtlijn verbeterd in de zin dat de wijze van uit te voeren controles bij de inspectie van schepen die de vlag voeren van een staat die geen partij is bij een of meer van de in artikel 1, onderdeel b, genoemde verdragen duidelijker wordt vastgelegd. Hiermee wordt gewaarborgd dat voor dergelijke schepen geen gunstiger regime wordt gecreëerd dan ten aanzien van schepen die de vlag voeren van een staat die wel partij is bij een of meer van deze verdragen. In verband hiermee worden ook de artikelen 5, tweede lid, 6, 14, eerste lid, onderdeel a en b, 15, eerste lid, en 17, eerste lid, aangepast.

### *Onderdeel E*

Met dit onderdeel wordt een foutieve verwijzing in artikel 5 gecorrigeerd.

### *Onderdeel H*

Met dit onderdeel wordt een controle als bedoeld in artikel 14j onder de reikwijdte van artikel 14, eerste lid, gebracht. Hiermee wordt bewerkstelligd dat ook de kosten die voortvloeien uit een controle kunnen worden verhaald op de exploitant van het betreffende schip. De verwijzing naar de controle, bedoeld in artikel 4 kan vervallen vanwege de wijziging van dat artikel. Verwezen wordt naar de toelichting bij onderdeel D.

### *Onderdeel I*

Met dit onderdeel worden twee hoofdstukken toegevoegd. Het betreft hoofdstuk Va met de specifieke regelgeving voor havenstaatcontrole in de havens van Bonaire, Sint Eustatius en Saba en hoofdstuk Vb betreffende de bevoegdheid om buitenlandse schepen die een Nederlandse haven aandoen te kunnen onderwerpen aan een controle, niet zijnde inspectie in het kader van de havenstaatcontrole op grond van de richtlijn.

### *Artikel 14a*

Dit artikel geeft de bevoegdheid om een schip onder buitenlandse vlag dat een haven van Bonaire, Sint Eustatius of Saba aandoet te onderwerpen aan een controle om te bezien of voldaan wordt aan een of meer van de in artikel 1, onderdeel b, genoemde verdragen. Over de bevindingen van een uitgevoerde controle wordt een rapport opgesteld dat in kopie aan de kapitein wordt aangeboden. Het rapport omvat gegevens betreffende de resultaten van de controle, de eventueel door de ambtenaar van de ILT genomen besluiten, en de eventueel door de kapitein of de exploitant van het schip te treffen maatregelen. In tegenstelling tot de richtlijn die drie soorten inspecties kent wordt de invulling van een controle niet verder gedefinieerd en overgelaten aan de ILT. Hierbij is ruimte om invulling te geven aan afspraken en richtlijnen die voortvloeien uit het Nederlandse deelnemerschap van het Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control (CMOU). Dit CMOU is een samenwerkingsverband van 13 landen in het Caribisch gebied. Nederland is sinds 26 september 2011 hierbij aangesloten. Binnen dit verband stemmen landen hun activiteiten op het gebied van havenstaatcontrole op elkaar af. Zij ondernemen gezamenlijke acties en wisselen inspectieresultaten met elkaar uit om de effectiviteit en efficiëntie van het toezicht te bevorderen. Doel van de samenwerking is het terugdringen en zo mogelijk uitbannen van scheepvaart waarbij niet voldaan wordt aan internationale eisen (substandard shipping).

### *Artikel 14b*

Dit artikel geeft de gronden voor het stopzetten van een activiteit. Dat dient te gebeuren indien bij een controle tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat voortzetting van de activiteit duidelijk gevaarlijk is voor de veiligheid of de gezondheid dan wel schadelijk is voor het mariene milieu. Dit artikel is afgeleid van artikel 6.



#### *Artikel 14c*

Dit artikel geeft de gronden waarop de ILT een schip kan aanhouden. De gronden komen voor een belangrijk deel overeen met de gronden van artikel 7. Het belangrijkste verschil met artikel 7 betreft het ontbreken van de gronden die voortvloeien uit de richtlijn en die bedoeld zijn voor havens in de Europese Unie.

#### *Artikel 14d*

Dit artikel betreft de handelwijze bij het stopzetten van een activiteit. Deze handelwijze komt grotendeels overeen met artikel 8. Omdat de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing is in Bonaire, Sint Eustatius en Saba, is het artikel op een enkel punt aangepast.

#### *Artikel 14e*

Met dit artikel wordt de mogelijkheid geboden om aangehouden schepen elders te laten repareren. Dat kan nodig zijn in geval reparatie niet mogelijk is vanwege het ontbreken van de benodigde voorzieningen of expertise in de haven van aanhouding. In dat geval kan de ILT toestaan dat een schip naar de dichtstbijzijnde, door de kapitein en de ambtenaar van de ILT gekozen, geschikte reparatiewerf vertrekt. Indien de reparatiewerf zich buiten Bonaire, Sint Eustatius of Saba bevindt, geschiedt dit onder door de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat vastgestelde en door de ambtenaar van de ILT goedgekeurde voorwaarden. Verder geeft dit artikel de bevoegdheid om een aangehouden schip te doen verhalen indien dat gezien de havenbedrijfsvoering gewenst is. Met het vijfde lid krijgt de havenbeheerder de bevoegdheid om een aangehouden schip tijdelijk buiten de haven te doen verplaatsen of daartoe toestemming te geven. Dit kan nodig zijn voor de veiligheid van het aangehouden schip of de haven bijvoorbeeld wanneer er gevaar dreigt door extreme omstandigheden zoals de komst van een tropische storm of orkaan. Een kapitein van een schip is te allen tijde verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn schip en zal dan veiligheidsmaatregelen moeten treffen. In geval er een tropische storm of orkaan wordt verwacht is het gebruikelijk dat schepen naar volle zee gaan om de storm uit te zitten. Daarnaast kan het uiteraard ook in verband met de havenveiligheid gewenst zijn om schepen, dus ook aangehouden schepen, preventief buiten de haven te doen verplaatsen om de kans op schade aan de haven als gevolg van de weersomstandigheden zo klein mogelijk te maken.

#### *Artikel 14f*

Dit artikel geeft de voorwaarden en de werkwijze bij het opheffen van de stopzetting van een activiteit of een aanhouding. Dit artikel komt grotendeels overeen met artikel 10. Omdat de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing is in Bonaire, Sint Eustatius en Saba is het artikel op een enkel punt aangepast.

#### *Artikel 14g*

Met dit artikel wordt de kapitein van een aangehouden schip verplicht te voldoen aan de voorwaarden, bedoeld in artikel 14e, eerste lid. Het gaat om de mogelijkheid om een schip te kunnen laten repareren op een reparatiewerf buiten Bonaire, Sint Eustatius of Saba. Het tweede lid bevat een verbod om een haven binnen te varen indien de toegang is ontzegd. Het derde lid verplicht de kapitein van een aangehouden schip om een ligplaats te nemen die door de ILT is aangewezen. Dit artikel is afgeleid van artikel 12.

#### *Artikel 14h*

Met dit artikel worden de verplichtingen vastgelegd waaraan een kapitein en de exploitant van een schip dienen te voldoen in geval er sprake is van een aanhouding. Het eerste lid betreft een verbod om het schip zonder toestemming te doen verplaatsen. Het tweede lid betreft een verbod op uitvaren. Op grond van het derde lid is het verboden om stopgezette activiteiten voort te zetten. Met het vierde lid wordt medewerking van betrokken ambtenaren en loodsen aan bovengenoemde activiteiten verboden. Dit artikel is afgeleid van artikel 13.

#### *Artikel 14i*

Met dit artikel wordt bewerkstelligd dat de exploitant van een schip dat is aangehouden de kosten vergoed die verband houden met deze aanhouding. Dit artikel is afgeleid van artikel 14.

#### *Artikel 14j*

Artikel 14j van hoofdstuk Vb voorziet in de bevoegdheid om buitenlandse schepen die een Neder-



landse haven aandoen te kunnen onderwerpen aan een controle door de ILT ten einde na te gaan of in strijd wordt gehandeld met bepaalde voorschriften van de in artikel 1, onderdeel b, genoemde verdragen. Deze bevoegdheid staat naast de bevoegdheid in artikel 3 betreffende de uitvoering van inspecties, meer gedetailleerde inspecties en uitgebreide inspecties in het kader van de richtlijn. De term controle is gekozen om verwarring in de praktijk te voorkomen met de inspecties als bedoeld in artikel 3. Uitgevoerde controles tellen niet mee voor op grond van de richtlijn verplicht uit te voeren inspecties.

#### *Onderdeel J*

Met dit onderdeel wordt artikel 15 gewijzigd in de zin dat ambtenaren van andere dienststakken belast kunnen worden met de uitvoering van controles in Bonaire, Sint Eustatius of Saba.

#### *Onderdeel K*

Met de wijziging van artikel 16 wordt bewerkstelligd dat de ILT mede belast wordt met het toezicht op de naleving van de verplichtingen die voortvloeien uit de hoofdstukken IV en V en de artikelen 14g en 14h. Tevens kan Onze Minister andere ambtenaren of personen belasten met deze taak. Hierbij moet met name gedacht worden aan het aanwijzen van scheepvaartinspecteurs werkzaam bij de Rijksdienst Caribisch Nederland. Deze leveren thans ook de belangrijkste bijdrage aan de uitvoering van de havenstaatcontrole in Bonaire, St. Eustasius en Saba.

#### *Onderdeel L*

Met de wijziging van artikel 17 worden de bevoegdheden en verplichtingen van de inspecteurs in Bonaire, Sint Eustatius en Saba geregeld. In Nederland zijn de bevoegdheden ontleend aan de Algemene wet bestuursrecht. Met het opnemen van de controle als bedoeld in artikel 14a, eerste lid, worden de betreffende artikelen van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard in Bonaire, Sint Eustatius en Saba voor havenstaatcontrole. Dit is nodig omdat de Algemene wet bestuursrecht in principe niet van toepassing is in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Hiermee worden de bevoegdheden en verplichtingen gelijkgesteld met die van inspecteurs in Nederland.

#### *Onderdeel M*

Met de wijziging van artikel 26, derde lid, wordt bewerkstelligd dat een beroepsschrift ingediend per telegraaf of telex in Bonaire, Sint Eustatius of Saba, evenals in Nederland, niet ondertekend behoeft te zijn.

#### *Onderdeel N*

Met de wijziging van artikel 31, tweede lid, wordt de bestaande dynamische verwijzing naar verdragen uitgebreid tot de havenstaatcontrole in Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Verder wordt in het nieuwe derde lid een dynamische verwijzing toegevoegd betreffende de CCSS-Code en de SCV-Code. De huidige verwijzing in het derde lid naar bijlage 2 van het MOU kan vervallen. Met een eerdere wijziging van artikel 9, tweede lid, is de verwijzing naar bijlage 2 van het MOU in dat artikel vervallen. De dynamische verwijzing naar deze bijlage in artikel 31 is daardoor overbodig geworden.

#### *Onderdeel O*

Met dit artikel is de strafbaarstelling van de verboden van de artikelen 14g, tweede lid, en 14h, eerste en tweede lid, geregeld. Hierbij is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de bestaande strafsancities in Europees Nederland. Vanwege het ontbreken van een met de Wet op de economische delicten vergelijkbare wet in Bonaire, Sint Eustatius en Saba is de strafbaarstelling echter geheel gebaseerd op het Wetboek van Strafrecht BES.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,*