

Vergaderjaar 2009–2010

**31 409**

**Zeevaartbeleid**

**Nr. 23**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 30 november 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Buitenlandse Zaken over de brief van 26 augustus 2009 inzake de kwestie schip «Steve Irwin» van de Sea Shepherd Conservation (Kamerstuk 31 409, nr. 21).

De minister en de staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 27 november 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Van Heugten (CDA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD), De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Harbers (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Van Hijum (CDA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

1

*a. Deelt u de mening dat het rapport van uw inspectie over het incident tussen een Japanse walvisjager en het schip «Steve Irwin» van de Sea Shepherd Conservation Society geen helderheid geeft over de precieze toedracht van het incident van 5/6 februari?*

a. Het rapport van de Inspectie Verkeer en Waterstaat geeft geen helderheid over de precieze toedracht van de aanvaring op 6 februari 2009. Vanuit nautisch oogpunt beziende oordeelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat dat de kapitein van de «Steve Irwin» en zijn bemanning de internationale regels omtrent goed zeemanschap en het internationale zeeaanvaringsreglement hebben overtreden. Tevens maakt het rapport duidelijk dat ook van Japanse zijde de internationale regels omtrent goed zeemanschap en het internationale zeeaanvaringsreglement zijn overtreden. Nieuw beeldmateriaal van de zijde van Sea Shepherd Conservation Society alsmede verklaringen van bemanningsleden van de «Steve Irwin»<sup>1</sup>, die beschikbaar zijn gekomen nadat het rapport van bevindingen was vastgesteld, maken naar mening van de Inspectie Verkeer en Waterstaat duidelijk dat de «Steve Irwin» de verantwoordelijkheid draagt voor de aanvaring. Deze conclusie, alsmede de analyse van de omstandigheden die tot deze conclusie hebben geleid, is begin september 2009 schriftelijk aan de Sea Shepherd Conservation Society kenbaar gemaakt<sup>2</sup>.

1

*b. Deelt u de mening dat het onduidelijk is welk schip nu in het nauw werd gedreven door welk ander schip?*

b. Zie antwoord op vraag 1a.

1

*c. Is het juist dat onduidelijk is welke van de betrokken partijen nu welke voorwerpen naar welk doel heeft gegooid? Deelt u de mening dat het onduidelijk is of er schade is ontstaan en zo ja welke?*

c. Het is, op basis van zowel het beschikbare beeldmateriaal als op basis van verklaringen van de zijde van Sea Shepherd Conservation Society, duidelijk dat bemanningsleden van de «Steve Irwin» van de Sea Shepherd Conservation Society hebben gegooid met flesjes boterzuur. Hetzelfde beeldmateriaal wijst ook uit dat bemanningsleden van de Japanse schepen met materiaal hebben gegooid. Volgens dezelfde verklaringen zou het hier onder meer zijn gegaan om golfballen en stalen moeren. Evenzo volgens Sea Shepherd Conservation Society werd dit materiaal gericht gegooid op de bemanningsleden van de «Steve Irwin» en de bijboten van de «Steve Irwin». Daarbij zouden verwondingen zijn opgetreden.

2

*Heeft u nadere informatie over de schietincidenten die zich wellicht hebben voorgedaan tijdens het genoemde incident tussen Sea Shepherd en Japanse walvisjagers? Zo neen, bent u bereid uw ambtsgeenoot van Justitie te verzoeken onderzoek te doen naar deze eventuele incidenten?*

Er zijn geen aanwijzingen dat er zich een schietincident heeft voorgedaan tijdens het incident van 5/6 februari 2009 tussen een Japanse walvisjager en het schip «Steve Irwin» van de Sea Shepherd Conservation Society.

3

*Heeft u het gebruik van Long Range Acoustic Devices en het gedrag van de bemanning van het Japanse schip, zoals het gooien van objecten en – naar verluidt zelfs – het gericht schieten naar de bemanning van de Steve*

<sup>1</sup> Ontvangen op 21 februari 2009.

<sup>2</sup> In een brief van 7 september 2009 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de Nederlandse vertegenwoordiger van Sea Shepherd Conservation Society.

*Irwin, aangekaart bij de Japanse regering? Zo ja, wat was de reactie van de Japanse regering? Zo neen, waarom heeft u deze kwestie niet aangekaart?*

In diplomatieke contacten met Japanse autoriteiten is diverse malen het gebruik van Long Range Acoustic Devices en het optreden van de Japanse walvisvaarders (vaargedrag van de «Nishin Maru» en de «Yushin Maru» en gooien van objecten) aan de orde gesteld. In dit verband is in februari 2009 gevraagd of Japan een onderzoek wilde instellen naar de incidenten van 5 en 6 februari 2009 teneinde vast te stellen of de Japanse walvisvaarders zich gehouden hebben aan de beginselen van goed zeemanschap en de veiligheid op zee niet in het geding hebben gebracht. Later in het jaar is gevraagd welke maatregelen Japan zal nemen die er voor moeten zorg dragen dat ook de walvisvaarders zich houden aan de internationale overeenkomsten betreffende de veiligheid op zee. Tijdens het bezoek van premier Balkenende aan Japan is eveneens door hem gewezen op het onverantwoordelijk gedrag van Japanse walvisvaarders en heeft hij aangegeven dat het van belang is dat de Japanse overheid ter zake in actie zou komen.

De kern van de Japanse reactie was dat ze werden geprovoceerd en handelden uit zelfverdediging. De beschuldiging dat de Japanse walvisvaarders zich niet aan de regels houden werd als onrechtvaardig ervaren omdat, volgens Japan de illegale acties van Sea Shepherd Conservation Society niet op hetzelfde niveau mochten worden gezien als de legale Japanse walvisvangst voor onderzoeksdoeleinden.

4

*a. Waar bevond het Japanse schip zich ten tijde van het incident? Betrof het hier internationale wateren?*

a. Het Japanse schip bevond zich in de wateren van Antarctica, zo'n 1650 zeemijl (3000 km) zuidzuidoost (SSE) van Nieuw Zeeland. Volgens Sea Shepherd Conservation Society was de positie van de «Steve Irwin» ten tijde van de aanvaring op 6 februari 2009 76°00.17' S en 165°29.12' W. Het gaat hier om de zogenaamde Southern Ocean Whale Sanctuary, een gebied dat in 1994 werd vastgesteld door de International Whaling Commission (IWC). Het betreft hier internationale wateren.

4

*b. Wat waren de werkzaamheden van de bemanning van het Japanse schip ten tijde van het incident?*

b. Uit het beschikbare beeldmateriaal alsmede uit een verslag van Sea Shepherd Conservation Society blijkt dat het Japanse harpoenschip de «Yushin Maru» een positie heeft ingenomen stuurboord achter het Japanse verwerkingsschip de «Nisshin Maru». Vanaf de bakboordsvoorzijde van de «Yushin Maru» wordt een lijnverbinding aangebracht met de achterzijde van de «Nisshin Maru» met als doel om de dwergvinvis, die aan bakboordzijde van de «Yushin Maru» hangt, over te brengen naar de «Nisshin Maru».

In een verslag van Sea Shepherd Conservation Society wordt daarnaast nog vermeld dat door de «Nisshin Maru» een waterkanon, en vanaf de «Yushin Maru» een Long Range Acoustic Device (LRAD) werd ingezet tegen de bemanning van de «Steve Irwin». Het gebruik van het LRAD-systeem door het Japanse schip ten tijde van het aanvaringsincident valt overigens niet te herleiden uit het beschikbare beeldmateriaal.

4

*c. Beging de bemanning ten tijde van het incident een onrechtmatige daad?*

c. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft in haar rapport van bevindingen geconcludeerd dat het gooien van objecten naar personen onrechtmatig is. Er is echter geen strafrechtelijk onderzoek gepleegd om te kunnen vaststellen of er daadwerkelijk onrechtmatige daden zijn gepleegd (zie antwoord op vragen 7 en 8).

5

*a. Kunt u aangeven wat de reden is voor het feit dat het rapport van uw inspectie incompleet is? Werd de Inspectie Verkeer en Waterstaat gehinderd in haar onderzoek?*

a. Het rapport van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is gebaseerd op het destijds beschikbare materiaal, zijnde beeldmateriaal van zowel Sea Shepherd Conservation Society als van Japanse zijde en verklaringen van Sea Shepherd Conservation Society. Op basis van nieuwe informatie die beschikbaar is gekomen nadat het rapport van bevindingen was vastgesteld zijn de conclusies aangevuld (zie antwoord op vraag 1a). De Inspectie Verkeer en Waterstaat is niet gehinderd in haar onderzoek.

5

*b. Is de inspectie aan boord van de schepen geweest? Met hoeveel mensen zijn er gesprekken geweest en wie waren deze mensen?*

b. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is niet aan boord van de schepen geweest. Er zijn verklaringen ontvangen van de kapitein en een Nederlands bemanningslid van de «Steve Irwin».

6

*Wat bent u voornemens te doen met de bevindingen zoals neergelegd in het inspectierapport?*

Naar aanleiding van het rapport van bevindingen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat hebben de volgende acties plaatsgevonden:

- A. Het rapport van bevindingen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is voorgelegd aan het Openbaar Ministerie voor eventuele strafrechtelijke vervolging van de in het rapport geconstateerde overtredingen;
- B. Sea Shepherd Conservation Society is zowel mondeling als schriftelijk aangesproken op hun gedragingen en nogmaals opgeroepen zich te houden aan de nationale en internationale wet- en regelgeving;
- C. Het gebruik van Long Range Acoustic Devices (LRAD) vanaf de Japanse schepen en het gooien van objecten vanaf deze schepen is aan de orde gesteld bij de Japanse autoriteiten. Het verantwoordelijke Japanse Ministerie van Transport is verzocht maatregelen te nemen tegen de betrokken Japanse schepen alsmede te voorkomen dat dergelijke gedragingen door Japanse schepen in de toekomst opnieuw zullen plaatsvinden.

7

*Is het waar dat u het advies van uw inspectie hebt overgenomen en de geconstateerde feiten aan het Openbaar Ministerie hebt voorgelegd? Is het waar dat het Openbaar Ministerie heeft geconcludeerd dat de bemanning van de «Steve Irwin» in het onderhavige geval geen strafbare feiten heeft begaan?*

De geconstateerde feiten uit het rapport van bevindingen door de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn voorgelegd aan het Openbaar Ministerie. Het Openbaar Ministerie heeft besloten, op basis van een analyse, dat een strafrechtelijke aanpak in deze zaak geen haalbare kaart en bovendien onvoldoende effectief is. Er is derhalve door het Openbaar Ministerie

geen uitspraak gedaan over het al dan niet begaan zijn van strafbare feiten door de bemanning van de «Steve Irwin».

8

*Wat bedoelt u als u zegt dat het Openbaar Ministerie na onderzoek heeft aangegeven dat «een strafrechtelijke aanpak in deze zaak geen haalbare kaart is». Heeft dit iets met de locatie van het incident te doen? Zo niet, welke onderliggende argumenten zijn er om tot deze conclusie te komen?*

Gezien de logboekverklaring van de schipper van de «Steve Irwin» die hij heeft afgelegd bij de IVW, de overige door de IVW en het ministerie van Buitenlandse Zaken aangedragen informatie en verschillende openbare bronnen, acht het Openbaar Ministerie een strafrechtelijk onderzoek in dit geval niet opportuun. Elementen die bij deze beoordeling een rol spelen zijn onder meer het feit dat als gevolg van het internationale karakter van de zaak de bewijsvergaring voor een belangrijk deel afhankelijk is van de medewerking van andere staten. De Japanse overheid zal naar verwachting niet snel bereid zijn die medewerking te verlenen aangezien in een strafrechtelijk onderzoek ook de handelingen van de walvisvaarders onder de loep worden genomen. Voorts bevinden de betrokkenen zich in het buitenland (of op volle zee) en is het vaststellen van de exacte plaats, het tijdstip en de toedracht van het delict naar verwachting problematisch. Ook is van belang dat geen aangifte is gedaan, dat ook andere staten rechtsmacht hebben en dat de link met de Nederlandse rechtssfeer beperkt is (de gezagvoerder en stuurlieden van de «Steve Irwin» hebben niet de Nederlandse nationaliteit, noch een vaste woon- of verblijfplaats alhier en de feiten hebben zich niet in Nederland voorgedaan). Tenslotte is van belang dat Australië reeds een strafrechtelijk onderzoek heeft lopen naar hetzelfde feitencomplex.

Een eventueel strafrechtelijke onderzoek zal vermoedelijk uitmonden in een zeer langdurig, kostbaar en technisch heel lastig onderzoek met een grote kans op een uiteindelijk onbewezen strafzaak.

9

*Is het waar dat u voornemens bent het schip «Steve Irwin» van de Sea Shepherd Conservation Society, dat thans onder Nederlandse vlag vaart, de registratie in het Nederlandse scheepvaartregister en de daarmee samenhangende nationaliteitsverklaringen en zeebrieven af te nemen?*

Het kabinet is niet van plan om op basis van het incident van 6 februari 2009 de zeebrief in te trekken. Pas vanaf de datum dat de wijziging van de Zeebrievenwet van kracht wordt geldt deze voor alle in Nederland geregistreerde zeeschepen.

10

*Op welke gronden en op basis van welke nieuwe feiten wilt u de zeebrievenwet wijzigen?*

Incidenten in 2008 en 2009, bijvoorbeeld bij demonstraties, waarbij de internationale wet- en regelgeving is overtreden, hebben tot de overtuiging geleid dat er in dit soort gevallen effectieve bestuursrechtelijke mogelijkheden ontbreken om hiertegen te kunnen optreden. Om hierin te voorzien is besloten om de gronden voor intrekking van een zeebrief te verruimen. Hiertoe wordt de genoemde wijziging van de Zeebrievenwet voorbereid die geldt voor alle in Nederland geregistreerde zeeschepen.

11

*Deelt u de mening dat het rapport van inspectie te mager is om tot de conclusie te kunnen komen dat het aanpassen van de Zeebrievenwet nodig is, dusdanig dat de schepen van Sea Shepherd Conservation*

*Society niet langer onder de Nederlandse vlag mogen varen? In hoeverre acht u dat een zinnige, proportionele en effectieve maatregel? Deelt u de mening dat het onrechtvaardig zou zijn om op basis van dit incomplete onderzoeksrapport maatregelen te treffen tegen Sea Shepherd Conservation Society?*

Zie antwoord op vraag 9 en 10. Daarnaast is van belang dat de voorgenomen wijziging van de Zeebrievewet niets verandert aan de mogelijkheden voor Sea Shepherd Conservation Society om met het schip de «Steve Irwin» onder Nederlandse vlag te blijven varen en te demonstrenen, mits dit vanzelfsprekend binnen de grenzen van nationale en internationale wet- en regelgeving gebeurt.

12

*Op welke gronden en voorwaarden hebt u de schepen van de Sea Shepherd Conservation Society destijds opgenomen in het Nederlandse scheepvaartregister en aan hen de daarmee samenhangende nationaliteitsverklaringen en zeebrieven verstrekt? Welke van deze gronden en voorwaarden zijn er nu weggevallen?*

De schepen van de Sea Shepherd Conservation Society zijn op de gebruikelijke wijze ingeschreven in het Nederlandse scheepsregister omdat aan alle wettelijke voorwaarden werd voldaan. Evenwel is pas een zeebrief verstrekt nadat, gezien incidenten waarbij de Sea Shepherd Conservation Society in het verleden betrokken was, een onderhoud met de Sea Shepherd Conservation Society heeft plaatsgevonden. Hierbij is de Sea Shepherd Conservation Society gewezen op de verplichtingen volgend uit de relevante wet- en regelgeving (met name het VNZeerechtverdrag, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart en het Zeeaanvaringsverdrag). De Sea Shepherd Conservation Society heeft mondeling en schriftelijk verklaard dat het zich zal houden aan deze wet- en regelgeving<sup>1</sup>. Uit het rapport van de Inspectie verkeer en Waterstaat van 16 februari 2009 blijkt echter dat Sea Shepherd Conservation Society zich niet aan deze toezegging heeft gehouden.

13

*Erkent u dat Sea Shepherd Conservation Society gepoogd heeft Japan aan het moratorium op de walvisvangst te houden door hen te hinderen bij het jagen op walvissen?*

Geconstateerd kan worden dat de «Steve Irwin» van de Sea Shepherd Conservation Society gepoogd heeft Japanse walvisvaarders te hinderen bij het jagen op walvissen.

14

*Heeft u, gezien uw voornemen de zeebrievewet te wijzigen op basis van een incident waarbij ook Japanse schepen betrokken waren, de Japanse regering verzocht maatregelen te treffen en sancties op te leggen, bijvoorbeeld door de zeebrieven van de betrokken Japanse schepen in te trekken of om hun wet zodanig aan te passen dat dit mogelijk wordt?*

Zie antwoord op vraag 3.

15

*Deelt u de mening dat de Japanse walvisjagers degenen zouden moeten zijn aan wie stevige sancties opgelegd zouden moeten worden in plaats van aan een organisatie die juist probeert het moratorium op de walvisvangst te verdedigen?*

---

<sup>1</sup> Onder meer in het door Sea Shepherd Conservation Society opgemaakte verslag van het gesprek met de Nederlandse overheid op 26 juli 2007.

Voor wat betreft geconstateerde overtredingen en sancties ten aanzien van het incident op 5/6 februari 2009 verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 1 t/m 8.

16

*Hoe handhaaft u het moratorium op de walvisvangst, hetgeen Japan jaarlijks schendt onder het mom van wetenschappelijk onderzoek?*

Met betrekking tot dit onderwerp is een gezamenlijke positie van de lidstaten van de Europese Unie vastgesteld. De Europese Unie is tegen de walvisvaart en voor het moratorium op de commerciële walvisvaart. Nederland staat geheel achter de gezamenlijke EU-positie. Het internationale walvisverdrag geeft thans echter ruimte aan landen om zelf vergunningen af te geven voor de vangst van walvissen voor wetenschappelijke doeleinden zonder voorafgaande goedkeuring van de IWC. Derhalve is formeel geen sprake van overtreding van het moratorium. De omvang die het wetenschappelijk onderzoek in Japan heeft aangenomen, lijkt echter een manier om het huidige moratorium op de commerciële walvisvangst te omzeilen. Dit is niet in de geest van het moratorium. De inzet van de EU en dus ook van Nederland is gericht op een herziening en versterking van het beheerregime met harde afspraken over de walvisvangst onder direct toezicht van de IWC als dé beherende organisatie voor walvissen. Over deze versterking van het beheerregime vindt momenteel binnen de IWC een dialoog proces plaats waaraan alle relevante landen inclusief Japan, Noorwegen en IJsland deelnemen. Het uiteindelijke doel van de EU en Nederland is de walvisvaart geheel te beëindigen.

17

*Bent u van plan op te treden tegen de onrechtmatige walvisvangst door Japan? Zo ja, op welke termijn en welke wijze oefent u druk uit op de Japanse overheid om de jacht op walvissen te staken? Zo nee, waarom niet? Bent u van mening dat de door u uitgeoefende druk effect sorteert dan wel zal sorteren?*

Zie antwoorden op vraag 16.

18

*Kunt u een overzicht geven van de aard en frequentie van overtredingen die de afgelopen vijf jaar zijn begaan door schepen die varen onder Nederlandse vlag? Kunt u daarbij een overzicht geven van de hierbij opgelegde sancties?*

Bij de beantwoording van deze vraag gaat het Openbaar Ministerie er van uit dat met overtredingen bedoeld wordt op overtredingen van internationale aanvaringsreglementen gepleegd door schepen varende onder de Nederlandse vlag in de internationale wateren. Cijfers hierover zijn evenwel op basis van de registratiesystemen van het Openbaar Ministerie niet beschikbaar. Er kan immers alleen worden gezocht op namen van verdachten, op parketnummers en op de ten laste gelegde overtreden wetsartikelen. Overigens draagt het Openbaar Ministerie in dat kader alleen kennis van de incidenten die tot een strafrechtelijk onderzoek en vervolging hebben geleid.

19

*Onttrekt de Nederlands regering zich door de voorgenomen wetswijziging aan haar verplichting tot het uitoefenen van de noodzakelijke rechtsmacht, zoals overeengekomen in het VN-Zeerechtverdrag?*

Nee. Het VN-Zeerechtverdrag laat het aan de nationale wetgever over om in wet- en regelgeving de voorwaarden voor het verlenen van de nationa-

liteit aan schepen, voor de registratie van schepen en voor het recht de vlag te voeren. De voorgenomen wetswijziging zal additionele bevoegdheden in het leven roepen om de zeebrief in te trekken (waarmee, als de zeebrief zou worden ingetrokken, het recht om de vlag te voeren komt te vervallen). Het VN-Zeerechtverdrag draagt een plicht op aan de vlaggenstaat om effectief zijn rechtsmacht uit te oefenen over de schepen die zijn vlag voeren. Het verdrag ontnemt vlaggenstaten echter niet de mogelijkheid om voorwaarden vast te stellen om een schip het recht de vlag te voeren te ontnemen.

20

*Hoe verhoudt de voorgenomen wijziging van de zeebrievenwet zich tot het legaliteitsbeginsel?*

Het legaliteitsbeginsel houdt in dat ieder overheidsoptreden dat een inbreuk oplevert voor vrijheden van burgers gebaseerd moet zijn op een wettelijke grondslag. De voorgenomen wijziging van de Zeebrievenwet is bedoeld om een wettelijke grondslag te creëren voor het intrekken van een zeebrief in de in het wetsvoorstel omschreven gevallen. Daarmee vormt de wetswijziging een invulling van het legaliteitsbeginsel.

21

*Welke consequenties zal de voorgenomen wetswijziging hebben voor toekomstige overtredingen door schepen die onder Nederlandse vlag varen? Bent u voornemens om bij elk incident de zeebrief van het betrokken schip in te trekken? Hoe verhoudt zich dit tot het uitoefenen van de noodzakelijke rechtsmacht door de Nederlandse staat?*

Incidenten in 2008 en 2009, bijvoorbeeld bij demonstraties, waarbij de internationale wet- en regelgeving is overtreden, hebben tot de overtuiging geleid dat er in dit soort gevallen effectieve bestuursrechtelijke mogelijkheden ontbreken om hiertegen te kunnen optreden. Om hierin te voorzien is besloten om de gronden voor intrekking van een zeebrief te verruimen. Elk incident van ernstige aard zal daarbij aanleiding geven tot een toetsing op basis van de nieuwe intrekkingsgronden. In zekere zin vormen de additionele intrekkingsgronden van een zeebrief een extra middel om de rechtsmacht effectief uit te oefenen.

22

*Zal de Nederlandse staat, als gevolg van de voorgenomen wetswijziging, nog voldoende kunnen optreden tegen schepen die overtredingen begaan? Zal de Nederlandse staat voldoende (bestuurs)dwang uit kunnen oefenen om de overtredingen zo snel mogelijk te stoppen?*

Door de intrekkingsgronden uit te breiden, zal naar verwachting effectiever kunnen worden opgetreden. Ingeschat wordt tevens dat van de additionele intrekkingsgronden van een zeebrief een preventieve werking zal uitgaan.

23

*Welke criteria voor het intrekken van zeebrieven zullen gaan gelden als gevolg van de voorgenomen wetswijziging?*

Zie antwoord op vraag 21.

24

*Zal de intrekking van zeebrieven, zoals bedoeld in uw voorgenomen wetswijziging, definitief zijn, of kunnen schepen wier zeebrief is afgenomen ook weer in aanmerking komen voor een nieuwe zeebrief?*



Wanneer voor een zeeschip, waarvan de zeebrief is afgenomen, een aanvraag wordt ingediend voor een nieuwe zeebrief, zal die aanvraag opnieuw worden beoordeeld, mede in het licht van de gedragingen die met het betreffende zeeschip zijn verricht.