

Vergaderjaar 2020–2021

33 134 (R 1972)

Regels omtrent de verkrijging en het verlies van de nationaliteit van zeeschepen (Rijkswet nationaliteit zeeschepen)

Nr. 16

TWEEDE NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 3 december 2020

Het voorstel van rijkswet wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de begripsbepaling van *Onze Minister wie het aangaat* «Milieu» vervangen door «Waterstaat».

B

In artikel 7, onderdeel f, onder 2°, wordt na «de vaarbevoegdheden van de bemanning» ingevoegd «, de individuele zee-arbeidsovereenkomsten met de zeevarenden en de toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomst of -regeling door of namens een daartoe bevoegd bestuursorgaan».

C

Aan artikel 9 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Onze Minister wie het aangaat kan regels stellen met betrekking tot het in kennis stellen van de betrokken organisaties van reders en zeevarenden in geval van inschrijving van een zeeschip in het vlagregister door een rompbevrachter.

D

Aan artikel 12 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Voor Aruba, Curaçao onderscheidenlijk Sint Maarten gelden bepalingen van bindende EU-rechtshandelingen, op de voet van artikel 215, eerste en tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vastgesteld in het kader van het Gemeenschappelijk Buitenlands en Veiligheidsbeleid van de Europese Unie, met uitzondering van bepalingen die uitsluitend verplichtingen tussen de lidstaten van de Europese Unie onderling of verplichtingen jegens organen van de Unie

bevatten, als volkenrechtelijke verplichtingen in de zin van het eerste lid, onderdeel c.

E

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid, onderdeel e, komt te luiden:

e. bij voortduring niet meer voldaan wordt aan de bij of krachtens de artikelen 6 tot en met 10, met uitzondering van de artikelen 7, onderdelen f en g, en 10, onderdeel c, gestelde voorwaarden voor inschrijving;

2. Het vierde lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. ten aanzien van het zeeschip voor vergelijkbare feiten herhaaldelijk strafrechtelijke of bestuursrechtelijke sancties, opgelegd door het land waar het zeeschip in het vlagregister staat ingeschreven, onherroepelijk zijn geworden:

1°. waaruit blijkt dat voortdurend niet voldaan wordt aan de wettelijke voorschriften met betrekking tot de veiligheid en navigatie van zeeschepen, bemanning en andere zeevarenden en de voorkoming van verontreiniging door zeeschepen, zoals deze gelden in het land waar het zeeschip in het vlagregister staat ingeschreven; of

2°. indien ten aanzien van de in de vestiging door de reder gevoerde administratie blijkt dat voortdurend niet wordt voldaan aan de in artikel 7, onderdeel f, gestelde voorwaarden voor inschrijving;.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Voor Aruba, Curaçao onderscheidenlijk Sint Maarten gelden bepalingen van bindende EU-rechtshandelingen, op de voet van artikel 215, eerste en tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vastgesteld in het kader van het Gemeenschappelijk Buitenlands en Veiligheidsbeleid van de Europese Unie, met uitzondering van bepalingen die uitsluitend verplichtingen tussen de lidstaten van de Europese Unie onderling of verplichtingen jegens organen van de Unie bevatten, als volkenrechtelijke verplichtingen in de zin van het eerste lid, onderdeel c.

F

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «ook al blijft het schip in het betreffende land te boek staan» vervangen door «terwijl het schip in het desbetreffende land te boek blijft staan».

2. Het derde lid komt te luiden:

3. Onze Minister wie het aangaat kan nadere regels stellen over:

a. de vereisten voor de aanvraag van een verklaring als bedoeld in het tweede lid;

b. de vorm van de in het eerste en het tweede lid voorziene verklaringen, waarmerking en de in schriftelijke vorm te geven afschriften en uittreksels;

c. de wijze waarop in elektronische vorm te verstrekken verklaringen, afschriften en uittreksels als voorzien in het eerste en het tweede lid eensluidend worden gewaarmerkt, waartoe zij ten minste worden voorzien van een elektronische handtekening namens Onze Minister wie het aangaat.

3. Er wordt een nieuw lid ingevoegd, luidende:

4. Onze Minister wie het aangaat stelt regels over:

a. de bescherming van de arbeidsrechtelijke positie van zeevarenden en het in kennis stellen daarvan indien een verklaring als bedoeld in het tweede lid wordt afgegeven; en

b. het in kennis stellen van de betrokken organisaties van reders en zeevarenden indien een verklaring als bedoeld in het tweede lid wordt afgegeven.

G

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt na «te laten inschrijven» ingevoegd «en, voor zover van overeenkomstige toepassing, voldaan wordt aan de artikelen 7, onderdelen c, d, e, f en g, onderscheidenlijk 8, 9 en 10, onderdelen c en d».

2. In het zesde lid, onderdeel e, wordt «10, eerste lid» vervangen door «10, onderdelen c en d».

H

In artikel 26, tweede lid, wordt «artikel 13» vervangen door «de artikelen 12 en 13».

I

Artikel 31 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste, tweede en derde lid wordt «Milieu» vervangen door «Waterstaat».

2. In het derde lid, wordt «de Curaçaosche Courant» vervangen door «de Landscourant van Curaçao».

J

Artikel 32 komt te luiden:

Artikel 32

De Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1, onderdeel b, subonderdeel 1°, wordt «op grond van Nederlandse rechtsregels» vervangen door «op grond van voor Nederland geldende rechtsregels».

2. Artikel 13, tweede en derde lid, vervalt.

3. In artikel 17, eerste lid, vervalt «en 13, tweede en derde lid,».

K

Artikel 33 komt te luiden:

Artikel 33

Artikel 1 van de Rijkswet Vaarplicht wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b wordt «en in de zin van de artikelen 375, eerste lid, en 376, eerste lid, van het Wetboek van Koophandel van Aruba, in de zin van de artikelen 375, eerste lid, en 376, eerste lid, van het Wetboek van Koophandel van Curaçao en in de zin van de artikelen 375, eerste lid, en 376, eerste lid, van het Wetboek van Koophandel van Sint Maarten» vervangen door «en in de zin van artikel 376 van het Wetboek van Koophandel van Aruba, in de zin van artikel 376 van het Wetboek van Koophandel van Curaçao en in de zin van artikel 376 van het Wetboek van Koophandel van Sint Maarten».

2. In onderdeel c, subonderdeel 1°, wordt «op grond van Nederlands, Arubaanse, Curaçaose onderscheidenlijk Sint Maartense rechtsregels» vervangen door «op grond van voor Nederland, Aruba, Curaçao onderscheidenlijk Sint Maarten geldende rechtsregels».

L

Na artikel 33 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 33a

Artikel 1, eerste lid, onderdelen c, d, e, en f, van de Zee- en luchtvaartverzekeringwet 1939 komen te luiden:

c. «Nederlandse zeeschepen»: zeeschepen die op grond van voor Nederland geldende rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren;

d. «Arubaanse zeeschepen»: zeeschepen die op grond van voor Aruba geldende rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren;

e. «Curaçaose zeeschepen»: zeeschepen die op grond van voor Curaçao geldende rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren;

f. «Sint Maartense zeeschepen»: zeeschepen die op grond van voor Sint Maarten geldende rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren;

Toelichting

Onderdelen A en I, onder 1

In onderdelen A en I, onder 1, wordt de naam van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (voorheen: de Minister van Infrastructuur en Milieu) geactualiseerd.

Onderdeel B

Artikel 7 van het voorstel van rijkswet (hierna: voorstel) regelt de voorwaarden voor de registratie van een zeeschip door een reder. Ten aanzien van de administratie die door de reder moet worden gevoerd, zijn in onderdeel f criteria vastgelegd. Deze criteria zijn overgenomen uit de Regeling inzage gegevens en bescheiden Zeebrievenwet, die met de inwerkingtreding van de Rijkswet nationaliteit zeeschepen (hierna: Rnz) wordt ingetrokken. Aan de opsomming van onderdeel f wordt toegevoegd hetgeen in artikel 1, onderdeel e, van de Regeling inzage gegevens en bescheiden Zeebrievenwet is bepaald. Dit betekent dat de reder ook inzicht moet kunnen geven in de individuele zee-arbeidsovereenkomsten met de zeevarenden en de collectieve arbeidsovereenkomsten die op de zeevarenden van toepassing zijn. De terminologie van deze voorgestelde wijziging is in overeenstemming met Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek en met de Wet zeevarenden.

Onderdeel C

In artikel 9 wordt voorgesteld om een nieuw derde lid toe te voegen. Dat lid bevat een grondslag om bij ministeriële regeling of landsverordening regels te kunnen stellen indien een schip in rompbevrachting wordt ingeschreven in het register in het Koninkrijk (zogenaamde bareboat-in). Met gebruikmaking van deze grondslag kan in de regeling worden opgenomen dat de Minister wie het aangaat de betrokken organisaties, bijvoorbeeld van reders en zeevarenden, in kennis stelt van elke inschrijving van een zeeschip in het rompbevrachtingsregister. Op deze wijze kunnen de organisaties, indien nodig, contact opnemen met hun leden (reders, onderscheidenlijk zeevarenden) om eventuele gevolgen van bareboat-in of andere relevante zaken te bespreken en waar nodig afspraken te maken daaromtrent. Dit was voor Nederland reeds opgenomen in artikel 6 van de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting, een wet die met de inwerkingtreding van de Rnz wordt ingetrokken.

Onderdeel D en onderdeel E, onder 3

In de artikelen 12, eerste lid, onderdeel c, en 13, eerste lid, onderdeel c, van het voorstel is bepaald dat de inschrijving van een zeeschip in het vlagregister wordt geweigerd of doorgehaald als de verkrijging van de nationaliteit van het Koninkrijk niet verenigbaar is met volkenrechtelijke verplichtingen van het Koninkrijk. Zoals in het artikelsgewijs deel van de memorie van toelichting is aangegeven, kan bij volkenrechtelijke verplichtingen worden gedacht aan sancties die in het kader van de Verenigde Naties tot stand gekomen zijn. Alle landen in het Koninkrijk dienen dergelijke sancties uit te voeren. Ook in het kader van de Europese Unie worden sancties vastgesteld. Voor Nederland geldt het nakomen van EU-sancties als een volkenrechtelijke verplichting. Vanwege de eenheid van het buitenlands beleid van het Koninkrijk is het echter van belang dat alle landen van het Koninkrijk toepassing geven aan EU-sancties. Aruba en Sint Maarten hebben de verplichting daartoe neergelegd in landsregeling. Voor Curaçao berust deze verplichting op de Rijkssanctiewet. Dit betekent dat Aruba, Curaçao en Sint Maarten gebonden zijn aan Europese sanctieregimes tegen landen, natuurlijke personen, rechtspersonen, niet-statelijke groepen of entiteiten.

Met de voorgestelde toevoeging van het vijfde lid aan artikelen 12 en 13 wordt bij de Rijkssanctiewet aangesloten, waarmee de bevoegdheid wordt gecreëerd voor de voor scheepvaart beleidsverantwoordelijke Ministers van Aruba, Curaçao onderscheidenlijk Sint Maarten om, na overleg met de Minister van Buitenlandse Zaken, de inschrijving van een zeeschip te weigeren of door te halen om zodoende een door de EU ingestelde sanctie na te komen. Zo kan bijvoorbeeld voorkomen worden dat zeeschepen die te boek zijn gesteld in Iran of Syrië in het vlagregister van een van de landen van het Koninkrijk worden ingeschreven. Op grond van de uitzondering gelden bepalingen die uitsluitend tussen de lidstaten onderling of jegens organen van de Europese Unie gelden, zoals notificatieverplichtingen, niet voor Aruba, Curaçao of Sint Maarten.

Onderdeel E, onder 1 en 2

De artikelen 12 en 13 van het voorstel bevatten zowel imperatieve als facultatieve weigerings- en doorhalingsgronden. Eén van de imperatieve gronden bepaalt dat de inschrijving van een zeeschip in het vlagregister wordt geweigerd of doorgehaald als niet is voldaan aan de in de artikelen 6 tot en met 10 gestelde vestigingseisen (artikelen 12, eerste lid, onderdeel a, en 13, tweede lid, onderdeel e). In de toelichting bij artikel 13,

tweede lid, is aangegeven dat imperatieve doorhaling aan de orde is bij gronden die betrekking hebben op de wezenlijke voorwaarden voor inschrijving. Doorhaling is in dat geval gerechtvaardigd omdat, indien sprake is van een wezenlijke aantasting van de zeggenschap van de reder of rompbevrachter, tevens de mogelijkheid voor de vlaggenstaat vervalt om effectief zijn rechtsmacht uit te oefenen, hetgeen strijd oplevert met de verplichtingen van het Koninkrijk ingevolge het VN-Zeerechtverdrag. Mede naar aanleiding van de vragen van de fracties PvdA, CDA en D66 in het nader verslag is de Koninkrijksregering tot de conclusie gekomen dat niet onmiddellijk sprake is van een wezenlijke aantasting van de zeggenschap als de reder op enig moment niet voldoet aan de vestigingseisen. Voorgesteld wordt om in het voorstel toe te voegen dat enkel wanneer «bij voortduring» niet wordt voldaan aan de genoemde vestigingseisen, onmiddellijke doorhaling verplicht is. Ten gevolge van de toevoeging «bij voortduring» heeft de reder een herstelmogelijkheid wanneer op enig moment wordt geconstateerd dat niet wordt voldaan aan een of meerdere van de genoemde vestigingseisen. Slechts wanneer de reder langere tijd dan wel structureel niet of onvoldoende voldoet aan de vestigingseisen, wordt doorhaling proportioneel geacht. Op dat moment zijn er voldoende aanwijzingen dat er sprake is van een wezenlijke aantasting van de zeggenschap.

Daarnaast is voor de doorhaling van de vlagregistratie wegens het niet voldoen aan de gestelde vestigingseisen in het voorstel een uitzondering gemaakt voor de vestigingseis opgenomen in artikel 7, onderdeel g. Bij het niet langer voldoen aan de in artikel 7, onderdeel g, gestelde eisen is de Minister niet verplicht tot doorhaling, maar is er een discretionaire bevoegdheid voor de Minister om al dan niet door te halen (artikel 13, vierde lid, onderdeel b). Door de voorgestelde toevoeging van de uitzondering van de in artikel 7, onderdeel f, opgenomen vestigingseis aan artikel 13, tweede lid, onderdeel e, in combinatie met het toevoegen van deze vestigingseis aan artikel 13, vierde lid, onderdeel b, verkrijgt die doorhalingsgrond een facultatief karakter. Dit betekent dat de inschrijving van een zeeschip in het vlagregister kan worden doorgehaald als blijkt dat de administratie die door de reder wordt gevoerd, niet te allen tijde en in voorkomende gevallen met de benodigde spoed inzicht kan geven in de onder de subonderdelen 1 en 2 opgenomen situaties. Indien blijkt dat voortdurend niet wordt voldaan aan de in artikel 7, onderdeel f, gestelde eisen, kan doorhaling proportioneel worden geacht en daardoor wel aan de orde zijn. De toevoeging «voortdurend» verduidelijkt dat het hierbij gaat om structurele of herhaalde overtredingen en niet om een eenmalige overtreding. Door deze uitzondering toe te voegen wordt als het ware een onderscheid gemaakt tussen zwaardere en lichtere vestigingseisen.

Tot slot wordt voorgesteld de uitzondering in artikel 13, tweede lid, onderdeel e, uit te breiden met een verwijzing naar artikel 10, onderdeel c, zodat de uitzondering niet alleen ziet op de reder en de rompbevrachter, maar ook van toepassing is op de eigenaar van een schip.

Onderdeel F

In artikel 16 worden diverse wijzigingen voorgesteld. In de laatste bijzin van het eerste lid wordt verduidelijkt dat de voorwaarde voor het verkrijgen van een verklaring is dat het schip in het land te boek blijft staan. Bij de huidige formulering in het voorstel bleek verschil van inzicht hieromtrent te bestaan.

In het derde lid van artikel 16 wordt een drietal wijzigingen voorgesteld. Allereerst wordt in onderdeel a een grondslag opgenomen om bij ministeriële regeling eisen te kunnen stellen aan het verzoek voor een

verklaring als bedoeld in het eerste lid. Hierbij kan worden gedacht aan bepaalde informatie die de reder moet verstrekken of hebben verstrekt bij het indienen van een zodanig verzoek. Ten tweede wordt er een vierde lid toegevoegd aan artikel 16 met grondslagen ter bescherming van de arbeidsrechtelijke positie van zeevarenden bij doorhaling van een zeeschip uit het vlagregister zonder doorhaling van de teboekstelling. Het schip wordt dan (tijdelijk) exploiteert onder een andere vlag (hierna: bareboat-out). Bij bareboat-out kan het voorkomen dat tijdelijk wordt uitgevlagd naar een land dat minder gunstige arbeidsvoorwaarden biedt aan de zeevarenden dan een land in het Koninkrijk. In principe gaat het daarbij om rompbevrachting: de kale huur van een schip zonder bemanning. Het is echter niet uitgesloten dat (een gedeelte van) de bemanning, bijvoorbeeld vanwege specialistische kennis, onderdeel vormt van de huurovereenkomst tussen de reder en de rompbevrachter. Dat kan consequenties hebben voor die zeevarenden, omdat het schip van vlag verandert. Om eventuele negatieve arbeidsrechtelijke gevolgen voor zeevarenden te voorkomen in het geval van huur van bemanning, is het van belang de mogelijkheid te hebben om hiervoor voorwaarden op te nemen op landsniveau (ministeriele regeling of landsverordening). De grondslag hiervoor wordt opgenomen in het nieuwe vierde lid.

Voor Nederland is het wenselijk dat in de ministeriele regeling wordt voorzien in een verantwoordelijkheid van de reder en de werkgever van de zeevarenden. De reder van een schip dat is geregistreerd in het Nederlandse vlagregister moet de doorhaling onverwijld aan de zeevarenden melden, en moet daarnaast verklaren dat de zeevarenden die een zee-arbeidsovereenkomst hebben met betrekking tot het schip dat in bareboat-out gaat, heeft ingelicht over de arbeidsrechtelijke gevolgen. De reder is gezamenlijk met de werkgever hoofdelijk verbonden voor de nakoming van de verplichtingen van de werkgever tegenover die zeevarenden zoals deze golden onmiddellijk voor de doorhaling uit het vlagregister. Op die hoofdelijke verbondenheid zijn onder meer de regels van artikelen 6 en 7 van Boek 6 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek van toepassing, zodat de zeevarende nakoming van deze verplichtingen kan verlangen van niet alleen de werkgever, maar ook van de reder.

In Nederland worden de werkgever en de reder bij ministeriele regeling verplicht om dezelfde bescherming m.b.t. de arbeidsrechtelijke positie te bieden aan de zeevarenden gedurende de duur van het varen onder buitenlandse vlag. Daarbij zijn zowel de reder als de werkgever hoofdelijk verbonden tot nakoming van verplichtingen zoals die onmiddellijk voor het tijdstip van doorhaling uit het vlagregister van een land voortvloeien uit de zee-arbeidsovereenkomsten, zolang het zeeschip te boek staat in dat land. Reden dat zowel de werkgever als de reder hoofdelijk verbonden worden, is dat dit niet altijd dezelfde (rechts)persoon hoeft te zijn. In het geval de reder niet ook de werkgever van de zeevarenden is, staat de reder buiten de arbeidsrechtelijke relatie tussen zeevarende en werkgever. Indien de reder dan door een zeevarende wordt aangesproken, kan de reder de kosten vervolgens weer verhalen op de werkgever. Als de reder eveneens de werkgever van de zeevarenden is, bijvoorbeeld doordat de reder enig aandeelhouder is in de werkgevers-B.V., is dit uiteraard niet aan de orde.

Ter uitwerking van artikel 6, vierde lid, jo artikel 7, onderdeel g, van de rijkswet wordt in de Nederlandse ministeriele regeling tevens opgenomen dat bij de herinschrijving van een zeeschip na bareboat-out, de reder gegevens en documenten overlegt om aan te tonen dat de werkgever inderdaad aan deze verplichtingen heeft voldaan. Het gaat hierbij om verplichtingen zoals die onmiddellijk voor het moment van doorhaling voortvloeien uit wettelijke voorschriften of verplichtstellingen als bedoeld

in artikel 1 van de Wet verplichte deelneming in een bedrijfstakpensioenfonds 2000, waaronder ook de rechten van zeevarenden voortvloeiend uit het collectieve arbeidsrecht en/of een collectieve arbeidsovereenkomst. Daarbij mag dus de doorhaling uit het vlagregister op verzoek van de reder niet een reden zijn om de werkgeversverplichtingen eenzijdig, buiten het medeweten van de zeevarenden om, te wijzigen. De arbeidsvoorwaarden voortvloeiend uit de zee-arbeidsovereenkomst alsmede de rechten van de zeevarenden op grond afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek, blijven dan ook na de doorhaling van het zeeschip uit het vlagregister van een land gelden voor de zeevarende. Bovenstaande is in aanvulling op de verplichtingen van de werkgever die onder andere in de artikelen 7:734k, 7:737 en 7:738 van het Burgerlijk Wetboek aan de scheepsbeheerder (reder) worden opgelegd, die ongewijzigd van toepassing blijven.

Als extra waarborg wordt voorgesteld om in het vierde lid een grondslag in onderdeel b op te nemen aangaande het in kennis stellen van de betrokken organisaties in het geval een bareboat-charter verklaring wordt aangevraagd. Op basis van deze grondslag wordt onder meer opgenomen dat door de Minister wie het aangaat een melding wordt gedaan aan de betrokken organisaties indien een bareboat-out verklaring is afgegeven. Welke organisaties dat zijn, zal binnen het Koninkrijk per land worden bepaald. Dit geeft deze organisaties de mogelijkheid om contact op te nemen met hun leden en, indien nodig, nadere informatie te verstrekken. Deze grondslag is vergelijkbaar met de grondslag die voorgesteld wordt in artikel 9, derde lid, aangaande bareboat-in.

Volledigheidshalve wordt nogmaals benadrukt dat bovenstaande een weergave is van de Nederlandse uitwerking van artikel 16, vierde lid. De overige landen binnen het Koninkrijk werken deze grondslag op landsniveau nader uit.

Onderdeel G

Aan de afgifte van de voorlopige zeebrief worden reeds op grond van artikel 11, eerste lid, van de Zeebrievenwet voorwaarden gesteld. In dat artikel wordt daarbij verwezen naar de vestigingseisen van artikel 311 van het Wetboek van Koophandel. Aangezien deze vestigingseisen in de artikelen 7 tot en met 10 van het voorstel zijn opgenomen, wordt in artikel 21, eerste lid, onderdeel a, naar deze artikelen verwezen. Met de voorgestelde aanpassing van de verwijzing in artikel 21, zesde lid, onderdeel e, wordt een omissie hersteld.

Onderdeel H

Overeenkomstig hetgeen hierover in de memorie van toelichting reeds was opgenomen, wordt met dit voorgestelde onderdeel H geregeld dat in de landen van het Koninkrijk nadere regels kunnen worden gesteld omtrent een verzoek om een voorlopige voorziening en de opschorting van de werking van een besluit op grond van zowel artikel 12 als artikel 13 van het voorstel. Het kan namelijk voor de reder, rompbewrachter of eigenaar ook van belang zijn om in geval van een besluit tot weigering van de inschrijving van een zeeschip in het vlagregister van deze mogelijkheden tot administratieve rechtsbescherming gebruik te maken.

Onderdeel I

In onderdeel I wordt de naam van het officiële publicatieblad voor wetgeving van Curaçao aangepast van de Curaçaosche Courant naar de Landscourant van Curaçao. Daarmee is de naamgeving weer actueel.

Verskillende (rijks)wetten en gedelegeerde regelgeving moeten worden aangepast om in overeenstemming te zijn met het voorstel. Evenals de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart (artikel 32) en de Rijkswet Vaarplicht (artikel 33), dient ook de Zee- en luchtvaartverzekeringwet 1939 te worden gewijzigd om de terminologie van deze rijkswet aan te laten sluiten bij die van het voorstel. Hiertoe dient het nieuwe voorgestelde artikel 33a. Tevens wordt in onderdeel K van de gelegenheid gebruik gemaakt om een foutieve verwijzing in de Rijkswet Vaarplicht naar het Wetboek van Koophandel van Aruba, van Curaçao en van Sint Maarten te corrigeren.

Verder behoeft de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart nog twee extra wijzigingen. Deze houden verband met de vergoeding die aan de eigenaar en de vruchtgebruiker toekomt indien een zeeschip – dat door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is gevorderd wegens buitengewone omstandigheden zoals oorlog, oorlogsgevaar, daaraan verwante of daarmee verbandhoudende buitengewone omstandigheden – verloren is gegaan. In artikel 13, tweede lid, van de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart is bepaald dat, tenzij daarvan ontheffing wordt verleend, de vergoeding slechts verleend wordt indien deze wordt besteed voor de bouw van nieuwe scheepsruimte. In de memorie van toelichting bij het voorstel werd deze beperking gerechtvaardigd met «het oog op het belang van instandhouding van de koopvaardij- en vissersvloot».

Verder is in artikel 13, derde lid, van de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart bepaald dat de vergoeding slechts kan worden overgedragen aan Nederlanders in de zin van artikel 311 van het Nederlandse Wetboek van Koophandel en het Curaçaosch Zeebrievenbesluit 1933. Dit onderscheid naar nationaliteit is niet langer gerechtvaardigd. Nu deze beperking komt te vervallen, wordt voorgesteld om ook de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart in overeenstemming te brengen met het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 14 oktober 2004 (Commissie tegen Nederland, Zaak C-299/02 inzake de registratie van zeeschepen en de voorwaarden voor inschrijving in de Nederlandse registers). Reeds eerder werd verschillende (Rijks)wetgeving gewijzigd om – vanwege strijdigheid met het recht van vestiging van ondernemingen – de nationaliteitseisen voor aandeelhouders en bestuurders van vennootschappen, alsook de eis dat een bepaald deel van de bestuurders in het Koninkrijk woonachtig dient te zijn, te laten vervallen (Stb. 2006, 325 en Stb. 2011, 12).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga