

Vergaderjaar 2012–2013

33 134 (R 1972)

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

Nr. 7

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 27 mei 2013

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervalt de begripsomschrijving van het «MARPOL-verdrag».

B

In artikel 7, onderdeel f, onder 2°, vervalt de zinsnede «voor zover het gevaarlijke of schadelijke stoffen betreft als bedoeld in Hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag».

C

Artikel 13, vierde lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. het zeeschip is gebruikt voor een handeling, die bij onherroepelijk geworden vonnis, afkomstig van een rechter van het land waar het zeeschip in het vlagregister staat ingeschreven, heeft geleid tot veroordeling wegens een misdrijf en oplegging van een boete van de vierde categorie of hoger, of een gevangenisstraf van tenminste twee jaren;

D

Artikel 21, zesde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. het zeeschip is een passagiersschip met een lengte van minder dan 24 meter, of een vrachtschip kleiner dan 500 brutoton, als bedoeld in voorschrift I/2 van het SOLAS-verdrag.

2. In onderdeel f wordt «wordt één haven van bestemming» vervangen door: worden de havens van bestemming.

E

In artikel 22, onderdeel b, wordt «bij landsbesluit houdende algemene maatregelen» vervangen door: bij landsbesluit.

Toelichting

Onderdelen A, B en E

Met deze onderdelen wordt een aantal tekstuele verbeteringen in het voorstel voor de Rijkswet nationaliteit zeeschepen aangebracht. In artikel 1 vervalt de overbodige begripsomschrijving van het MARPOL-verdrag. In artikel 7, onderdeel f, onder 2°, vervalt de zinsnede die bepaalt dat de reder – bij het voeren van een administratie – slechts inzicht moet kunnen geven in de aard en samenstelling van de lading, voor zover het gevaarlijke of schadelijke stoffen betreft. In het geval van een calamiteit zal veelal allereerst worden achterhaald of, en zo ja, welke gevaarlijke of schadelijke stoffen zich aan boord van het betreffende schip bevinden zodat adequaat kan worden gereageerd. Maar ook informatie over de aard en samenstelling van overige lading kan in de praktijk van belang zijn. Overigens behoort dergelijke informatie al tot de reguliere administratie van een reder en zal dit in de praktijk dan ook niet lijden tot hogere nalevingskosten. In artikel 22 wordt de abusievelijk gehanteerde aanduiding van het regelgevende instrument dat gebruikt wordt om in Aruba, Curaçao en Sint Maarten toezichthouders aan te wijzen, gecorrigeerd.

Onderdeel C

In artikel 13, vierde lid, onderdeel a, is verduidelijkt dat deze bepaling alleen betrekking heeft op een onherroepelijk geworden vonnis van een rechter van het land waar het zeeschip in het vlagregister staat ingeschreven. Een zelfde beperking staat in artikel 13, vierde lid, onderdeel b. Aan deze wijziging wordt aandacht besteed in de nadere toelichting en in het artikelsgewijze deel van de nota naar aanleiding van het verslag.

Onderdeel D

In artikel 21, zesde lid, onderdeel a, worden twee wijzigingen aangebracht. De verwijzing naar het desbetreffende voorschrift van het SOLAS-verdrag wordt aangepast aan de gangbare manier van verwijzen en met het wijzigen van de lengtegrens van passagiersschepen die in aanmerking kunnen komen voor afgifte van een bijzondere zeebrief wordt aangesloten bij de in de internationale verdragen gehanteerde grens. De wijziging van artikel 21, zesde lid, onderdeel f, ziet op het mogelijk maken dat een schip met één bijzondere zeebrief meerdere havens kan aandoen. Hiermee wordt voorkomen dat per bestemming telkens een bijzondere zeebrief moet worden afgegeven. Daarbij geldt echter dat het vaargebied op grond van artikel 21, zesde lid, onderdelen c en d, beperkt wordt doordat deze plaatsvindt in een specifiek omschreven gebied rond ofwel de Bovenwindse ofwel de Benedenwindse eilanden. In elk van deze zeegebieden is voor schepen met een bijzondere zeebrief bovendien alleen kustvaart mogelijk binnen 30 zeemijl vanaf een haven (met inbegrip van de thuishaven) die binnen het desbetreffende gebied is gelegen. Tot slot wordt opgemerkt dat op grond van maritieme veiligheidsregelgeving de schepen in kwestie moeten zijn voorzien van een veiligheidscertificaat

en dat op grond van deze regelgeving het vaargebied verder beperkt kan worden. In zoverre blijft met het aanpassen van onderdeel f het karakter van de bijzondere zeebrief als uitzonderingssituatie behouden.

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