

Vergaderjaar 2025-2026

36 647 (R2204) Wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels, het opleggen van verplichtingen aan de scheepseigenaar en het invoegen van een mogelijkheid tot ongevalonderzoek

C **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**
Ontvangen 20 november 2025

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat/Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 4 november 2025 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de BBB-fractie hebben nog enkele vragen en opmerkingen. In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen uit het verslag, waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden.

Om te voorkomen dat een wetswijziging nodig is voor het gebruik van technologische ontwikkelingen, pleit de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders in de internetconsultatie voor het standaard opnemen van een experimenteerbepaling in nautisch-technische wetgeving. De leden van de BBB-fractie willen weten of er een experimenteerbepaling is opgenomen in de wet, dan wel of er een artikel bestaat dat de overheid de bevoegdheid geeft om tijdelijk van de wet af te wijken ten behoeve van beleidsexperimenten. Als dit niet het geval is, kan de regering dan toelichten waarom niet? Ziet de regering in dat geval een mogelijkheid om een dergelijke bepaling alsnog op te nemen?

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) pleit in haar reactie op de internetconsultatie voor het opnemen van een experimenteerbepaling om te voorkomen dat een wetswijziging nodig is om te kunnen experimenteren met nieuwe technologieën. Een dergelijke bepaling is echter niet nodig omdat artikel 5 van de Schepenwet al de mogelijkheid geeft om zowel groepen schepen als individuele schepen uit te zonderen van bepaalde eisen. Een dergelijke mogelijkheid bestond niet in regelgeving over het bemannen van zeeschepen. Daarom is in de recent in werking getreden Wet bemanning zeeschepen wel een experimenteerbepaling opgenomen. De leden van de BBB-fractie refereren aan een experimenteerbepaling ten behoeve van beleidsexperimenten. Dit is echter niet het soort bepaling waarom de sector heeft gevraagd. Uit gesprekken met de KVNR en andere sectorpartijen is ook niet gebleken dat daar een knelpunt zit dat moet worden opgelost.

Zowel bij de internetconsultatie als bij de uitvoeringstoets wordt gewezen op (verouderde) definities die de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de wet bemoeilijken. Hierin wordt bijvoorbeeld gewezen op het verouderde woord “bemanning” wat de regering desondanks heeft gehandhaafd. Daarnaast is de term “gezel” niet gedefinieerd. Zou de regering kunnen aangeven welke definities ondanks eerdergenoemde reacties niet zijn aangepast en deze keuze kunnen motiveren?

De term bemanning is niet verouderd. In het internationale verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee (het SOLAS-verdrag), dat met de Schepenwet in het Koninkrijk wordt geïmplementeerd, wordt het woord bemanning veelvuldig gebruikt. In de Schepenwet wordt daarom aangesloten bij de definitie in het SOLAS-verdrag.

De opmerking die de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) in de internetconsultatie maakt, betreft een wens om qua definities in de Schepenwet aan te sluiten bij de definities die gebruikt worden in de Wet bemanning zeeschepen. Dit is echter niet mogelijk omdat

de definities in de internationale verdragen die in de wetten worden geïmplementeerd (SOLAS in de Schepenwet en de Maritime Labour Convention in de Wet bemanning zeeschepen) niet gelijklopend zijn.

In de HUF-toets benoemt de ILT dat *“de definitie van bemanning in combinatie met de definitie van passagiers niet goed te hanteren is als het gaat om het toepassen van de regels rondom het vervoer van Industrieel Personeel (IPs)”*. Het probleem zat hierbij niet in de definitie van bemanning, maar in het gegeven dat Industrieel Personeel in het kader van hoofdstuk XV van het SOLAS-verdrag als een aparte categorie opvarende, niet zijnde bemanning of passagiers, wordt gezien, terwijl zij in de rest van het verdrag onder de categorie ‘passagiers’ vallen. In goed overleg met de ILT is besloten dat dit het best kon worden opgelost door het verplaatsen van de definitie ‘passagiersschip’ naar het Schepenbesluit 2004. Voor een nadere toelichting op deze kwestie wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting, aandachtspunt a. van de HUF-toets.

Met betrekking tot het definiëren van ‘gezel’ stelt de NVKK in haar reactie op de internetconsultatie: *“Definieer ook ‘gezel’, hoewel die term maar één keer gebruikt wordt in de wet”*. De regering acht het definiëren van de term ‘gezel’ niet noodzakelijk, aangezien het een gangbare term is in de scheepvaartwereld, die in de Schepenwet al langdurig zonder nadere definitie is opgenomen. Bovendien wordt de term uitsluitend gebruikt in de begripsbepaling ‘bemanning’ en is de gezel geen normadressaat in de Schepenwet. De leden van de bemanning die wel vaker in de Schepenwet worden genoemd, te weten de kapitein en de officieren, zijn wel gedefinieerd, waardoor er geen onzekerheid kan bestaan over welke leden van de bemanning tot de categorie ‘gezel’ behoren.

Kan de regering tot slot aan de leden van de BBB-fractie aangeven of in alle vier de landen binnen het Koninkrijk sprake is van voldoende (publieke) capaciteit en kennis, zodat adequaat toezicht en handhaving van de wet mogelijk is?

De regering bevestigt dat in de landen van het Koninkrijk voldoende capaciteit en kennis beschikbaar is voor adequaat toezicht en handhaving met betrekking tot deze wijziging van de Schepenwet. In de praktijk is alleen in Nederland en op Curaçao capaciteit en kennis nodig. De Schepenwet is namelijk van toepassing op schepen die gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren en alleen Curaçao en Nederland hebben een vlagregister. Toezicht en handhaving worden in Nederland verzorgd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en op Curaçao door de Maritieme Autoriteit Curaçao (MAC). In de memorie van toelichting is aangegeven dat deze wijziging van de Schepenwet naar verwachting niet leidt tot een verzwaring van hun takenpakket.

In de HUF-toets wordt bovendien bevestigd dat de wijziging naar verwachting niet leidt tot financiële gevolgen voor het toezicht.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

R. Tieman