

Vergaderjaar 2024–2025

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 ongevallonderzoek

Nr. 9

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG VAN DE STATEN VAN CURAÇAO

Ontvangen 15 juli 2025

Met belangstelling is kennisgenomen van het verslag van Staten van Curaçao van 22 mei 2025 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van PNP en MAN hebben enkele vragen en opmerkingen. In het navolgende wordt ingegaan op de vragen en opmerkingen, waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden. Het verslag is hieronder integraal opgenomen in cursieve opmaak. Ik hoop dat de openbare behandeling van het wetsvoorstel met de onderstaande reactie hiermee voldoende is voorbereid.

De PNP-fractie heeft de volgende op- en aanmerkingen met betrekking tot de onderhavige wijziging. De fractie stelt voorop dat ondanks het feit dat de wijzigingen noodzakelijk zijn, dat dit wetsvoorstel gevolgen zal hebben voor Curaçao. Dit wetsvoorstel legt, onder meer, nieuwe verplichtingen op aan scheepseigenaren. Er zal sprake zijn van kosten verbonden aan onderhoud en capaciteit. Heeft de Maritieme Autoriteit Curaçao (MAC) de capaciteit om uitvoering te geven aan deze wijzigingen?

De verwachting is dat de verplichtingen van de eigenaar niet zullen leiden tot extra benodigde capaciteit voor de MAC, omdat deze hoofdzakelijk in de verhouding tussen de eigenaar en de kapitein zal spelen. Eventuele tekortkomingen van scheepseigenaren zullen worden geconstateerd als onderdeel van de reguliere activiteiten van de MAC. Bovendien is de Schepenwet alleen van toepassing op schepen die gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren. Voor Curaçao is dit slechts een klein aantal schepen.

In het voorstel wordt allereerst een zorgplicht voor de eigenaar gecreëerd ter bescherming van de kapitein. In de Schepenwet zijn de meeste verplichtingen aan de kapitein opgelegd. Dit wetsvoorstel doet recht aan het gegeven dat een kapitein mede afhankelijk is van aan hem geboden middelen en ondersteuning vanuit de eigenaar om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen.

Daarnaast wordt een grondslag opgenomen om internationale verplichtingen van de eigenaar te kunnen implementeren. Deze verplichtingen

vloeien voort uit onder meer het SOLAS-verdrag, waaraan ook schepen die in het Curaçaose register zijn ingeschreven moeten voldoen. Dit voorstel wijzigt niets aan deze reeds bestaande verplichtingen, maar creëert slechts een grondslag voor de desbetreffende artikelen. De verplichtingen zelf zijn reeds vastgelegd in het Schepenbesluit 2004. Daarom wordt ook hiervoor voor de MAC, net als voor de Inspectie Leefomgeving en Transport, geen extra benodigde capaciteit verwacht.

Wat is de reactie van de MAC op de boetes die opgelegd kunnen worden? Hoe zijn deze gerelateerd aan de lokale context? Hoe is de samenwerking geregeld? Hoe worden de competenties en verantwoordelijkheden gemeten? Was er sprake van een reële schatting van de nodige capaciteit ten aanzien van personeel, expertise, middelen voor de MAC, zodat deze zijn taken effectief kan uitvoeren?

De wijziging van de boetebedragen zal geen gevolgen hebben voor samenwerking, competenties, verantwoordelijkheden en capaciteit bij de MAC. De bevoegdheid tot het opleggen van strafrechtelijke boetes aan de eigenaar of kapitein verandert niet als gevolg van het voorstel. De geïntroduceerde mogelijkheid om een bestuurlijke boete op te leggen aan de eigenaar, behelst geen verplichting voor de MAC om dat in alle gevallen te doen. De MAC heeft een discretionaire bevoegdheid om de omstandigheden af te wegen. Daarnaast zijn de verplichtingen die worden opgelegd aan de eigenaar, zoals hierboven is uitgelegd, beperkt. Het zal dus ook om een beperkt aantal situaties gaan.

Bij de inventarisatie van de te wijzigen onderwerpen en het opstellen van het voorliggende voorstel van rijkswet zijn de MAC en het Curaçaose Ministerie van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning (evenals de ministeries van de andere landen binnen het Koninkrijk) steeds betrokken. Op verschillende momenten van het proces zijn de collega's geïnformeerd en gevraagd om hun inbreng en mening over het voorstel. Dit waren zowel ambtelijke contacten tussen dossierhouders als in het kader van de Koninkrijks Maritieme Autoriteit. Op de mogelijkheid om boetes op te leggen aan de eigenaren zijn vanuit de MAC geen bezwaren gemaakt.

Hoe zal worden omgegaan met complexe eigendomssituaties of conflicten tussen scheepseigenaren en de kapitein?

Het is niet aan de overheid om te oordelen over of te treden in verschillen van opvatting tussen eigenaar en kapitein. Er zijn hieromtrent derhalve geen procedures. Er kan objectief worden geconstateerd of de kapitein heeft voldaan aan verplichtingen die hem zijn opgelegd in de Schepenwet door de MAC. Indien niet aan een verplichting is voldaan, zal per geval worden beoordeeld of de eigenaar aan diens zorgplicht richting de kapitein heeft voldaan, doordat bijvoorbeeld benodigde financiële middelen ter beschikking zijn gesteld. In het geval dat niet zo is, kan strafrechtelijk worden gehandhaafd richting de eigenaar of kan een bestuurlijke boete worden opgelegd.

In dit wetsvoorstel zijn ook de boetes geactualiseerd. Zijn de hoogtes van de boetes voldoende om de overtredingen tegen te gaan? Zijn de boetes proportioneel? Deze vraag is, volgens de fractie, essentieel voor Curaçao gezien de verschillende soorten schepen die territoriale wateren van Curaçao bevaren in tegenstelling tot de Europese situatie. Zullen deze boetes de Curaçaose economie negatief beïnvloeden? Hoe zullen de controles in dit kader plaatsvinden? De fractie denkt hierbij aan de kleine ondernemers, zoals de vissersboten.

Allereerst geldt dat de boetebepalingen in de Schepenwet slechts gericht zijn tot de kapiteins en eigenaren van schepen die gerechtigd zijn de vlag

van het Koninkrijk te voeren. Er is slechts een klein aantal schepen opgenomen in het Curaçaose vlagregister. De schepen van kleine ondernemers vallen hier in de regel niet onder.

De regering is van mening dat de strafrechtelijke boetes voldoende zijn om overtredingen tegen te gaan. Het betreft immers strafrechtelijke boetes voor de kapitein als natuurlijk persoon, die worden opgelegd door een rechter. Ook kan de kapitein een gevangenisstraf worden opgelegd, indien de rechter dat noodzakelijk vindt. Zowel de boete als de vrijheidsontneming betreffen strafrechtelijke sancties, hetgeen betekent dat de kapitein dan een strafrechtelijke veroordeling en veelal een strafblad krijgt. Het bestraffen van overtredingen door de eigenaar kan tevens in andere vorm, bijvoorbeeld door het aanhouden van het schip of het intrekken van de benodigde certificaten.

In de Schepenwet zijn de hoogtes van de op te leggen boetes sinds 1998 niet meer geactualiseerd of geïndexeerd. Daardoor zijn de maximale op te leggen boetes niet meer actueel. Met het voorstel van rijkswet worden de maximale hoogtes gelijkgetrokken met de huidige boetecategorieën zoals die in de onderscheidenlijke Wetboeken van Strafrecht per land zijn vastgelegd. Aan de indeling van de categorieën zelf is niets veranderd. Bijvoorbeeld: een sanctie die in 1998 behoorde tot de derde categorie, is in het voorstel de derde categorie gebleven. Dit maakt dat de boetes proportioneel zijn. Net als in de huidige situatie betreft het maximale bedragen per boete. De MAC heeft een discretionaire bevoegdheid om de hoogte van de boete vast te stellen zoals zij dat geschikt vindt gelet op de omstandigheden van het geval. De hoogte van de boetes en het aantal schepen waarop ze van toepassing zijn, zijn dusdanig beperkt dat geen nadelig effect wordt verwacht voor de Curaçaose economie.

Ook is er geen verandering nodig in de wijze waarop schepen worden gecontroleerd, waarop de boetes worden vastgesteld of welke schepen beboet kunnen worden.

Gezien de interactie tussen de MAC, de inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Hoofd van de Scheepvaartinspectie (HSI) aan de ene kant en de rol van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) aan de andere kant, wenst de fractie te vernemen hoe de effectieve samenwerking tussen deze instanties gegarandeerd zal worden. Dit om te voorkomen dat er sprake zal zijn van situaties waarbij de instanties dubbel werk verrichten of sprake zal zijn van ondermijning van de expertise of verantwoordelijkheid van de MAC.

Het voorstel leidt niet tot wijzigingen in de samenwerking tussen MAC, ILT, HSI en OvV en beoogt ook geen gewijzigde samenwerking te bewerkstelligen. Op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid kan de OvV door de regering van Aruba, Curaçao of Sint-Maarten worden gevraagd om onderzoek te doen naar een voorval in de wateren van het betreffende land of naar een voorval met Arubaans, Curaçaos of Sint-Maartens zeeschip. De Scheepvaartinspectie (MAC en ILT) zal pas overwegen om onderzoek te doen naar een ongeval, wanneer de OvV niet wordt gevraagd om onderzoek te doen door de desbetreffende regering of (voor Nederland) heeft besloten daar geen onderzoek naar te doen. De OvV neemt dus geen onderzoeken van de Scheepvaartinspectie over of vice versa. Ook de MAC of ILT zijn niet verplicht om alle ongevallen of incidenten te onderzoeken. Dat maakt dat de afstemming en samenwerking tussen de OvV en de Scheepvaartinspectie beperkt nodig zijn. De mogelijkheid voor de MAC ook in dergelijke situaties onderzoek te doen, is in het voorstel opgenomen op expliciet verzoek van de MAC. In de relatie tussen de ILT en de MAC zal naar verwachting geen nadere afstemming nodig zijn: de ILT is bevoegd om incidenten met schepen die op grond van voor Nederland geldende rechtsregels de vlag van het Koninkrijk voeren, te onderzoeken. De MAC is daartoe bevoegd ten

aanzien van die op grond van voor Curaçao geldende rechtsregels de vlag van het Koninkrijk voeren. Uiteraard is het mogelijk dat partijen elkaar om advies of assistentie vragen mocht dat nodig zijn.

De MAN-fractie heeft de volgende vragen. De fractie stelt dat dit wetsvoorstel een economische impact zal hebben voor Curaçao. In het kader van artikel 25 van het Statuut wenst de fractie te vernemen of er consultatierondes waren. Is er rekening gehouden met de economische en financiële gevolgen voor Curaçao tijdens het voorbereiden van dit wetsvoorstel? Deze vraag is belangrijk omdat de maritieme sector heel belangrijk is voor Curaçao, aldus de fractie.

Zoals hierboven reeds is aangegeven is de hoogte van de boetes en het aantal schepen waarop ze van toepassing zijn, dusdanig beperkt dat geen nadelig effecten worden verwacht voor de Curaçaose economie. Ook is er geen reden om aan te nemen dat het voorstel aanvullende middelen vraagt bij de MAC.

Zoals in reactie op de vraag van de leden van de PNP-fractie hierboven is toegelicht, zijn de MAC en het Curaçaose Ministerie van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning (evenals de andere landen binnen het Koninkrijk) betrokken bij de totstandkoming van het voorstel. Zo is gevraagd welke onderwerpen en artikelen volgens hen gewijzigd moeten worden. Een aantal aspecten is op specifiek verzoek van Curaçao in het voorstel van rijkswet opgenomen. Bij het opstellen van het voorliggende voorstel heeft ook afstemming plaatsgevonden en zijn de collega's van het ministerie gevraagd om belanghebbenden in Curaçao op de hoogte te stellen van de consultatie. Zoals hierboven reeds is opgenomen, wordt ingeschat dat er geen nadelige gevolgen zullen zijn van het voorstel voor de Curaçaose maritieme sector.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman