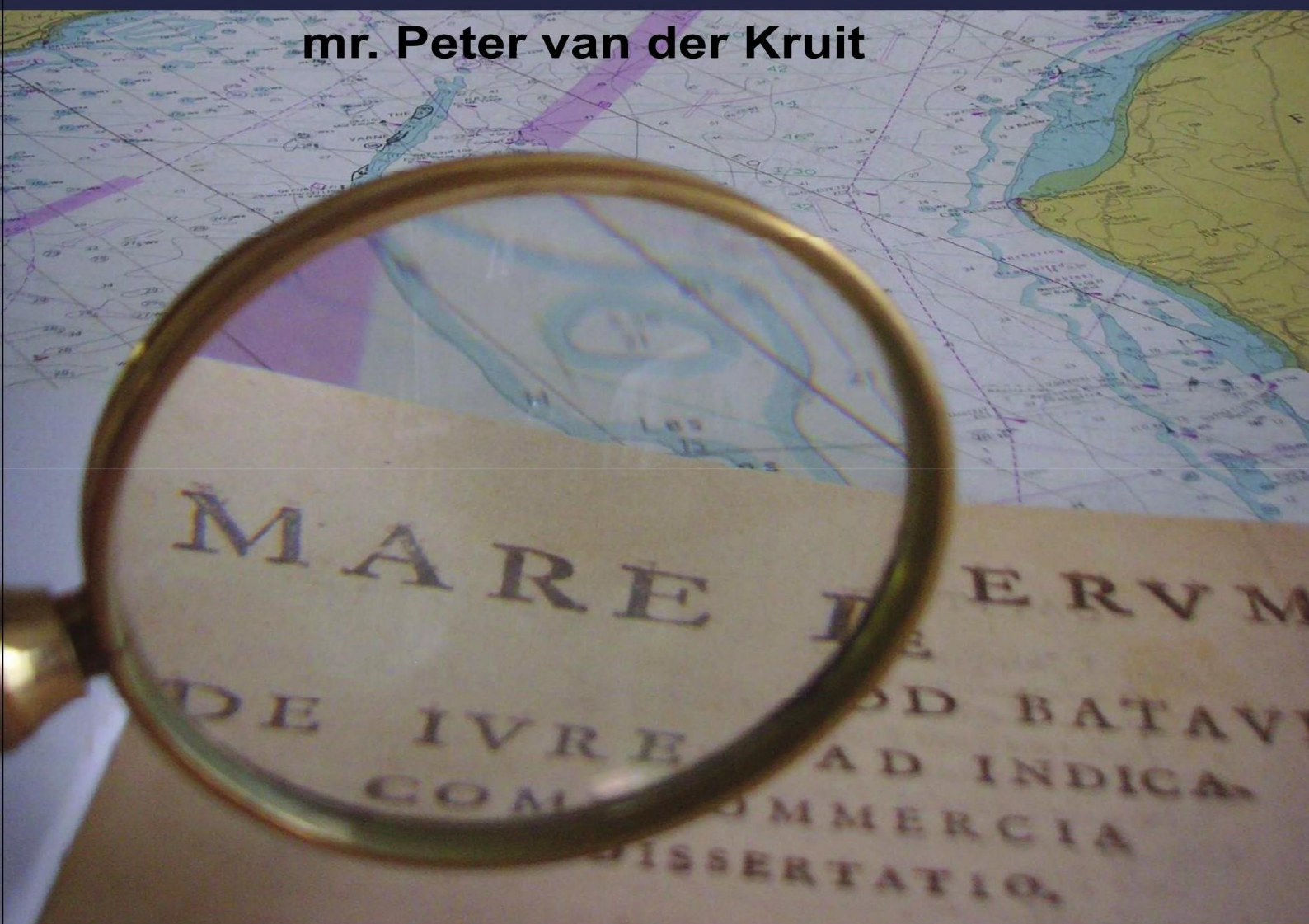


JURIDISCH HANDBOEK KAPITEIN

Het juridisch naslagwerk voor de kapitein

mr. Peter van der Kruit



Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij

1 maart 2022



Omslag

De omslag symboliseert de hulpmiddelen voor de kapitein: een nautische kaart om hem door internationale of nationale wateren te voeren en het wetboek om hem door het complexe landschap van het maritiem recht te begeleiden.

Mare Liberum (de zee is vrij) is een term uit het internationaal recht voor het principe van de vrijheid op volle zee, dus buiten de territoriale wateren. Het is ook de naam van een boek van de beroemde Nederlandse zeerechtgeleerde Hugo de Groot.

- Om de leesbaarheid van dit Handboek te bevorderen wordt in de tekst de mannelijke persoonsvorm (hij/hem) gebruikt. Deze is volledig inwisselbaar voor de vrouwelijk vorm (zij/haar).
- Toevoegingen, commentaren, op- en aanmerkingen kunnen verstuurd worden naar nvkk@introweb.nl.

JURIDISCH HANDBOEK KAPITEIN

Het juridisch naslagwerk voor de kapitein

Dit Handboek is bestemd voor alle belangstellenden, zoals zeevarenden, rederijen en overheid. Jarenlange ervaring leert dat dit Handboek ook zeer geschikt is voor alle maritieme opleidingen.

Het Juridisch Handboek Kapitein is een initiatief en publicatie van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK).

Dit Handboek is gratis te downloaden op de website van de NVKK: www.nvkk.nl

Vrijwillige financiële bijdrage

Hoewel het Handboek gratis wordt aangeboden door de NVKK, is een vrijwillige financiële bijdrage van harte welkom. Uw financiële bijdrage wordt gebruikt om het Handboek up-to-date te houden, omdat de nationale en internationale regelgevingen vaak veranderen.

U kunt uw vrijwillige financiële bijdrage storten op bankrekening:

NL14INGB 0002 4653 14

t.n.v. Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.

Of via onderstaande links op de website van de NVKK: www.nvkk.nl



Juridisch Handboek Kapitein

door

Mr. Dr. Drs. P. (Peter) J.J. van der Kruit

Auteur	Mr. Dr. Drs. P.J.J. van der Kruit
Illustraties	Linqworks B.V.
Opmaak	Linqworks B.V.
Omslag	H.A. L'Honoré Naber
2 ^e digitale editie	Den Haag 01 maart 2022
ISBN	978-90-9034675-5
Uitgever	Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK)
© 2022	JNAB B.V.

Het Juridisch Handboek Kapitein is eerder in gedrukte vorm verschenen:

1^e editie: Den Haag, 15 april 2015, ISBN 978909028000

4^e editie: Den Haag, maart 2018, ISBN 978909028000

Het Juridisch Handboek Kapitein is ook uitgebracht in de Engelse taal, genaamd *Legal Handbook Shipmaster*.

1 ^e editie	Den Haag, oktober 2013
2 ^e editie (digitaal)	Den Haag, 01 januari 2020
Uitgever	Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij
ISBN 1 ^e editie (boekvorm)	978-94-6228-038-0
ISBN 2 ^e editie (digitaal)	978-90-9032-668-9
© 2020	P.J.J. van der Kruit

De digitale versie van het *Legal Handbook Shipmaster* is gratis verkrijgbaar op de website van de NVKK: www.nvkk.nl.

Alle rechten voorbehouden. Dit Handboek kan gratis worden gedownload. Dit Handboek mag worden opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbenden. Het mag worden gebruikt voor eigen gebruik of voor onderwijsdoeleinden. Maar niet voor commerciële doeleinden, zoals verkoop of uitlenen. De inhoud van dit boek mag niet worden bewerkt, aangevuld of veranderd. De rechthebbenden hebben geprobeerd eventuele auteursrechtelijke aanspraken te achterhalen. Als personen deze aanspraken menen te hebben, kunnen zij contact opnemen.

Dit Handboek schept geen enkele relatie tussen client en juridisch adviseur. Aan de totstandkoming van dit Handboek is de uiterste zorg besteed, voor informatie die nochtans onvolledig of onjuist is opgenomen aanvaarden de rechthebbenden geen enkele aansprakelijkheid. Hoewel aan dit Handboek de grootst mogelijke zorg is besteed, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De informatie in dit Handboek is in geen enkel geval een vervanging van de informatie zoals die is vastgelegd in wet- en regelgeving of anderszins. De rechthebbenden behouden zich het recht voor om -zonder kennisgeving- op elk gewenst moment veranderingen en correcties aan te brengen in het Handboek. Zij zijn niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk voor eventuele onnauwkeurigheden of omissies. Ook zijn zij niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk voor enige directe, bijzondere, indirecte, bijkomende of gevolgschade, of enigerlei schade - van welke aard en door welke oorzaak dan ook - door het gebruik van de informatie die - hetzij direct hetzij indirect - via de website van de NVKK of het Handboek wordt verkregen.

Voorwoord



De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) werd in 1943 opgericht door Nederlandse Kapiteins in het Verenigd Koninkrijk met als doel:

“Ondersteunen van de oorlogsinspanning ter bevrijding van ons vaderland en handhaven van de discipline aan boord”.

Verder werd als doel beschreven:

“Het behartigen van de belangen van de Nederlandse koopvaardijkapiteins, het versterken van het gemeenschapsgevoel en het aankweken van vriendschap onder de leden.”

Dit zijn ook nu nog belangrijke doelstellingen van de NVKK, maar bovenal het bevorderen van de veiligheid op zee en aan boord, het bewaken van de juridische positie van de kapitein en het behartigen van de belangen van de Nederlandse koopvaardij in het algemeen.

De hedendaagse koopvaardijkapitein heeft te maken met zeer complexe en snel veranderende nationale en internationale wetgeving die van toepassing is op alle schepen varende onder Nederlandse vlag.

Het doel van dit handboek is om een goed inzicht te geven in de complexe maritieme juridische omgeving met betrekking tot nationale en internationale wet- en regelgeving.

Het boek richt zich voornamelijk op de veiligheid van het schip, de bemanning, de bedrijfsvoering en de belading.

Deze nieuwe digitale uitgave zal frequent bijgewerkt worden en is te downloaden van de website www.NVKK.nl

De NVKK hoopt ook met deze uitgave weer ruim in een behoefte te kunnen voorzien.

Kapitein Leen van den Ende
Voorzitter Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij
Den Haag, 1 mei 2021



Juridisch Handboek Kapitein

Deel 1 Algemeen

- **Inleiding Recht**
 - Rechtsbegrippen
 - Rechtsgebieden
 - Rechtsmacht
- **Internationaal Recht**
 - Internationale regelingen
 - Indeling Zee
- **Nationaal Recht**
 - Wetten, regels & beleid
 - Aansprakelijk/verantwoordelijk
 - Handhaving
 - Toezicht
 - Opsporing
- **Juridisch maritieme zaken**
 - Zeeroof
 - Stateloos schip
 - Mensensmokkel
 - Hulpverlening op zee
 - Terrorisme
 - Cybercrime
 - Asielzoeker/vluchteling
 - Scheepvaartovertreding
 - Scheepvaartmisdrijf

Deel 2 Kapitein & ...

- Buitenland
- Schip
- Lading
- Bemanning
- Milieu
- Veiligheid
- Beveiliging
- Opsporing
- Zeeroof
- Burgerlijke stand/ Notaris
- Onderzoeksraad
- Tuchtcollege

Deel 3 Zeevarenden

- Kapitein: leef- en werkomstandigheden
- Minimum vereisten
- Arbeidsvoorwaarden
- Huisvesting
- Gezondheid
- Klachten
- Rechten & plichten

Inhoudsopgave

I.	INLEIDING RECHT	18
1.	INTRODUCTIE	18
	Regels	18
2.	RECHTSTELSELS	19
	Continentaal rechtstelsel	19
	Common law rechtstelsel	19
3.	RECHTSBEGRIPPEN	20
	Geldend recht	20
	Rechtssubject en rechtspersoon	21
	Rechtsbronnen	23
	Wet- en regelgeving	23
	Jurisprudentie	23
	Ongeschreven recht	24
	Gewoonterecht	24
	Internationale rechtsbronnen	24
4.	INDELING RECHT	25
	Privaatrecht en publiekrecht	25
	Privaatrecht	26
	Publiekrecht	26
	Staatsrecht	26
	Bestuursrecht	26
	Strafrecht	27
	Handhaving	27
	Materieel en formeel recht	29
	Dwingend en regelend recht	29
	Dwingend recht	29
	Regelend recht	30
5.	RECHTSMACHT	30
	Territoriale rechtsmacht	31
	Territorialiteitsbeginsel	31
	Extraterritoriale rechtsmacht	31
	Vlaggenbeginsel	32
	Nationaliteitsbeginsel	32
	Universaliteitsbeginsel	32
II.	INTERNATIONAAL RECHT	33
6.	INTRODUCTIE	33
7.	INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN	34
	Verdrag	34
	MOU	36
	Geweldsregels	37
8.	INDELING VAN DE ZEE	38
	Basislijn	38
	Maritieme binnenwateren	39
	Eén (1) Kilometer Zone	39
	Territoriale zee	39
	Onschuldige doorvaart in TZ	39
	Doortocht in zeestraten	39
	Territoriale wateren	40
	Aansluitende zone	40
	EEZ	41
	Visserijzone	41
	Continentaal plat	41
	Volle zee	41
	Vrijheid van navigatie	41
III.	NATIONAAL RECHT	44

9.	INTRODUCTIE.....	44
10.	WETTEN, REGELS EN BELEID	44
	Hiërarchie regelgeving.....	46
	Privaatrechtelijke regelgeving	47
11.	AANSPRAKELIJK/ VERANTWOORDELIJK	48
	Aansprakelijk.....	48
	Schuld/ risico	49
	Strafrecht	49
	Privaatrecht.....	49
	Verantwoordelijk.....	50
	Plicht	50
12.	HANDHAVING	51
13.	TOEZICHT	54
	Toeziethouder	56
	Toeziethouder koopvaardij.....	56
	Toezichtbevoegdheden	57
	Bescherming kapitein bij toezicht.....	59
	Bezwaar	59
	Beroep	60
	Hoger beroep	60
	Voorlopige voorziening (kort geding).....	60
14.	OPSPORING	61
	Begrippen.....	61
	Strafbaar feit.....	63
	Strafbare feiten bij scheepvaart.....	63
	Verdachte	63
	Verzet door verdachte	65
	Bewijs.....	65
	Wettig bewijs	65
	Overtuigend bewijs.....	66
	Onwettig verkregen bewijs	66
	Proces-verbaal.....	66
	Vervolging en berechting.....	67
	Vervolging	67
	Vervolging scheepvaart	67
	Berechting	68
	Executie	68
IV.	JURIDISCH MARITIEME ZAKEN.....	69
15.	INTRODUCTIE.....	69
16.	ZEEROOF/PIRATERIJ	69
17.	STATELOOS SCHIP	69
18.	MIGRANT, VLUCHTELING, VREEMDELING ENZ.	70
	Migrant	70
	Vluchteling	71
	Economische migrant/vluchteling	71
	Vreemdeling.....	72
	Ongedocumenteerden	72
	Asielzoeker.....	72
	Verstekeling	73
19.	ILLEGALE IMMIGRATIE, MENSENSMOKKEL EN - HANDEL	73
	Illegale immigratie.....	73
	Mensensmokkel	74
	Mensenhandel	74
20.	MARITIEM TERRORISME	75
21.	MARITIEME CYBERCRIME.....	76
22.	VERPLICHT HULPVERLENING OP ZEE	76
23.	SCHEEPVAARTOVERTREDINGEN	77
24.	SCHEEPVAARTMISDRIJVEN	77

V. KAPITEIN	80
25. INTRODUCTIE	80
26. KAPITEIN IN HET INTERNATIONAAL RECHT	81
IMO	81
Beslissingsbevoegdheden kapitein	82
ILO	83
EU	83
27. KAPITEIN IN HET NATIONAAL RECHT	84
Kapitein en wetgeving	85
Functies kapitein	86
Wettelijke functie	87
Technische functie	87
Commerciële functie	87
Plaatsvervanger kapitein	87
28. ZEE-ARBEIDSOVEREENKOMST	88
Beëindiging zee-arbeidsovereenkomst	88
Dringende redenen	90
Gewichtige redenen	91
Ontslag op staande voet	91
29. BUITENLANDSE KAPITEIN	92
30. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	93
Spanning tussen rechten en plichten	95
Kapitein als laatste van boord	96
31. WET- EN REGELGEVING	96
VI. KAPITEIN & BUITENLAND	98
32. INTRODUCTIE	98
33. RECHTSMACHT	98
Maritieme zones	99
Volle Zee	100
Aanvaring	100
Aanhouden	101
EEZ/ Visserijzone	101
Aansluitende Zone	102
Territoriale Zee	102
Onschuldige doorvaart	102
Doortocht	103
Maritieme binnenwateren	103
Interne rechtsorde schip	103
34. HAVENSTAATCONTROLE	104
Wereldwijd	104
Europa	105
Paris MOU	105
Nederland	106
35. SCHEEPSPAPIEREN	106
36. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	107
37. WET- EN REGELGEVING	108
VII. KAPITEIN & SCHIP	109
38. INTRODUCTIE	109
Schip	109
39. INTERNATIONAAL	110
IMO/SOLAS	110
IMO-nummer	110
EU	111
Nationaal (NL)	111
40. SCHEEPSREGISTRATIE	112
Teboekstelling/ nationaliteitsverlening	112

Privaatrechtelijke teboekstelling	112
Publiekrechtelijke nationaliteitsverlening	112
Nationaliteit Koninkrijk	113
41. REDER	114
Rompbevrachting	114
42. SCHEEPCERTIFICATEN	115
Certificaat van uitwatering	116
Internationaal Veiligheidscertificaat (SOLAS)	117
Internationaal of nationaal veiligheidscertificaat	117
Zeebrief	118
Meetbrief	119
43. DAGBOEKEN	119
44. SCHEEPVAARTVERKEER	120
Nederland	121
45. BELOODSING	122
Verantwoordelijkheid	122
46. KAPITEIN/ SCHIP IN OORLOGSTIJD	123
Staatsnoodrecht	123
47. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	123
48. WET- EN REGELGEVING	124
VIII. KAPITEIN & LADING	125
49. INTRODUCTIE	125
50. INTERNATIONAAL	125
Stuwen & sjoeren	126
IMO/ Gevaarlijke stoffen	128
Voorschriften gevaarlijke stoffen	129
Material Safety Data Sheet	130
51. EU	131
52. NEDERLAND	133
Informatie kapitein	134
53. COGNOSSEMENT	134
54. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	137
55. WET- EN REGELGEVING	138
IX. KAPITEIN & BEMANNING	139
56. INTRODUCTIE	139
57. BEMANNINGSPLAN/ - CERTIFICAAT	140
58. VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJS	142
Buitenlandse vaarbevoegdheid	143
Dispensaties	143
59. MONSTEREN	144
Monsterrol	144
Monsterboekje	145
Buitenlands monsterboekje	147
60. CERTIFICAAT MARITIEM ARBEID	147
61. ZEE-ARBEIDSOVEREENKOMST	148
Zeevarende	148
Cao	149
Werkgever	149
Uitzendkrachten	150
Beëindiging zee-arbeidsovereenkomst	151
Dringende ontslagredenen voor werkgever	152
Dringende ontslagredenen voor zeevarende	153
Gewichtige redenen	153
Ontslag op staande voet	154
62. DISCIPLINAIRE MAATREGELEN	155
63. KAPITEIN EN INTRODUCTIE ZEEVARENDEN A/B	157

Brugteam & -orders.....	157
64. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	158
65. WET- EN REGELGEVING.....	158
X. KAPITEIN & MILIEU	160
66. INTRODUCTIE.....	160
Duurzaamheid.....	160
67. INTERNATIONAAL/IMO	161
MARPOL.....	161
Aangroeiwerende verfsystemen verdrag.....	162
Ballastwater Verdrag.....	163
68. EU.....	164
69. NATIONAAL NL.....	164
Wet voorkoming verontreiniging door schepen	165
70. HANDHAVING.....	166
Toezicht	166
Opsporing	167
71. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	168
72. WET- EN REGELGEVING.....	168
XI. KAPITEIN & VEILIGHEID	170
73. INTRODUCTIE.....	170
74. IMO/SOLAS.....	171
Certificatie.....	171
Handhaving.....	172
75. ISM-CODE.....	172
Cybersecurity.....	174
Veiligheidsmanagementsysteem	174
DPA	174
Kapitein	174
Conformiteitsdocument.....	175
Veiligheidsmanagementcertificaat.....	176
76. EU.....	176
77. NATIONAAL (NL)	176
Schepenwet	177
Schepenbesluit 2004	178
Veiligheidscommissie a/b	179
Arbowetgeving.....	180
Arbocatalogus.....	181
78. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	182
79. WET- EN REGELGEVING.....	182
XII. KAPITEIN & BEVEILIGING	184
80. INTRODUCTIE.....	184
81. IMO/SOLAS/ISPS-CODE.....	185
Certificering	185
Beveiligingsniveaus	186
Beveiligingsverklaring/ DoS	187
Scheepsbeveiligingsplan.....	188
CSO/SSO.....	189
CSO.....	189
SSO.....	190
Scheepsbeveiligingsalarmsysteem.....	191
CSR.....	191
82. EU.....	191
83. NATIONAAL (NL)	192
84. KAPITEIN	192
85. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	194

86.	WET- EN REGELGEVING.....	194
XIII.	KAPITEIN & OPSPORING	195
87.	INTRODUCTIE.....	195
88.	KAPITEIN EN OPSPORINGSBEVOEGDHEID	195
	Kapitein.....	196
89.	KAPITEIN EN DWANGMIDDELEN ('OP ZEE').....	197
	Verzamelen inlichtingen en bewijzen	197
	Staande houden	198
	Aanhouden.....	198
	Verhoren.....	198
	Ophouden voor verhoor.....	198
	Onderzoek aan lichaam of kleding.....	199
	Inbeslagneming.....	200
	Toegang tot plaatsen en woongedeelten	200
90.	VERDACHTE AAN BOORD	201
	Zwijgrecht	203
	Verhoor.....	203
	Raadsman	203
91.	RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	204
92.	WET- EN REGELGEVING.....	204
XIV.	KAPITEIN & PIRATERIJ	205
93.	INTRODUCTIE.....	205
	Definitie	206
	Terminologie	207
	Reder	207
	Kapitein.....	207
94.	BESTRIJDING	208
	Preventief	208
	Actief.....	209
95.	GEWELD EN NOODWEER	209
	Noodweer	210
96.	VUURWAPENS AAN BOORD	210
	Militairen	210
	Particulieren beveiligers.....	211
	Kapitein.....	211
	Geen wapenvergunning.....	212
	Vuurwapen beheer.....	212
	Geoefendheid	212
97.	GEWAPENDE BEVEILIGING	213
	Militaire beveiliging.....	213
	Particuliere beveiliging	214
98.	WET TER BESCHERMING KOOPVAARDIJ	217
	Toepassingsgebied	217
	Aanvraag particuliere beveiligers	218
	Kapitein.....	219
	Toelichting op enkel thema's.....	220
	Inleiding	220
	Informatie verzamelen.....	220
	Geweldgebruik	221
	Meldingen en rapportages	222
	Melding geweldgebruik.....	222
	Einde-reis-rapportage.....	223
	MSCHOA.....	224
	UKMTO	224
	Overzicht boetes voor de kapitein	225
	Beschermingsmaatregelen.....	225

Geen toestemming voor particuliere beveiligers	225
Einde-reis-rapportage	226
Melding geweldgebruik	226
Boetecatalogus	226
99. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	226
100. WET- EN REGELGEVING	226
XV. KAPITEIN & BURGERLIJKE STAND/ NOTARIS	227
101. INTRODUCTIE	227
102. GEBOORTE	227
Voorlopige akte van geboorte	228
Levenloos	228
103. HUWELIJK	228
104. OVERLIJDEN	229
Voorlopige akte van overlijden	229
Lijkbezorging	230
Misdaad	230
105. UITERSTE WIL (TESTAMENT)	231
Bijzondere akten	232
106. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	232
107. WET- EN REGELGEVING	232
XVI. KAPITEIN & ONDERZOEKSRAAD VOOR VEILIGHEID	233
108. INTRODUCTIE	233
Algemeen	233
Onderzoeksraad	234
109. SECTOR SCHEEPVAART	235
Plichten/bevoegdheden	237
110. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	237
111. WET- EN REGELGEVING	237
XVII. KAPITEIN & TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART	239
112. INTRODUCTIE	239
113. WERKWIJZE	240
Algemeen	240
Zitting	241
Beslissing	241
Hoger beroep	242
Heropening onderzoek	243
114. RECHTEN & PLICHTEN KAPITEIN	243
115. WET- EN REGELGEVING	243
XVIII. KAPITEIN: LEEF- EN WERKOMSTANDIGHEDEN	245
116. INTRODUCTIE	245
ILO	246
117. MARITIEM ARBEIDSVERDRAG	247
MAV Certificaat	248
Verklaring naleving maritieme arbeid	248
Handhaving	249
EU	250
Nationaal (NL)	250
118. KAPITEIN	251
XIX. MINIMUMVEREISTEN VOOR ZEEVARENDEN	252
119. INTRODUCTIE	252
120. MINIMUMLEEFTIJD	252
121. GENEESKUNDIGE VERKLARING	253
122. OPLEIDING EN KWALIFICATIES	253

123.	WERVING EN ARBEIDSBEMIDDELING	254
XX.	ARBEIDSVOORWAARDEN	255
124.	INTRODUCTIE	255
125.	ARBEIDSOVEREENKOMST ZEEVARENDEN	256
126.	LONEN	256
127.	ARBEIDSTIJDEN EN RUSTTIJDEN.....	257
	Kapitein.....	258
128.	VERLOF	259
129.	REPATRIËRING.....	259
130.	VERGOEDING BIJ VERLIES OF ZINKEN SCHIP	259
131.	BEMANNINGSSTERKTE.....	259
132.	LOOPBAANONTWIKKELING EN WERKGELEGENHEID	260
XXI.	HUISVESTING, RECREATIE, VOEDING EN CATERING.....	261
133.	INTRODUCTIE	261
134.	HUISVESTING	261
135.	RECREATIEVOORZIENINGEN	262
136.	VOEDING EN CATERING	262
XXII.	GEZONDHEID, WELZIJN EN SOCIALE ZEKERHEID	263
137.	INTRODUCTIE	263
138.	MEDISCHE ZORG.....	263
139.	AANSPRAKELIJKHEID REDER	264
140.	BESCHERMING GEZONDHEID, VEILIGHEID EN ONGEVALLENPREVENTIE	264
141.	WELZIJNSVOORZIENINGEN AAN DE WAL	265
142.	SOCIALE ZEKERHEID	265
XXIII.	KLACHTEN	267
143.	INTRODUCTIE	267
144.	KLACHTENREGELING AAN BOORD	267
145.	KLACHTENREGELING AAN DE WAL	269
XXIV.	RECHTEN EN PLICHTEN ZEEVARENDEN	270
146.	INTRODUCTIE	270
147.	RECHT VAN NEDERLAND	270
148.	RECHT VAN DE KUSTSTAAT	271
	Havenstaatcontrole.....	271
149.	RECHT VAN THUISSTAAT ZEEVARENDE	271
150.	WET- EN REGELGEVING	272
BIJLAGE 1.	LIJST MET AFKORTINGEN	274
BIJLAGE 2.	LIJST MET FIGUREN	276
BIJLAGE 3.	LIJST MET TABELLEN	278
BIJLAGE 4.	LIJST MET MARITIEME VERDRAGEN	279
BIJLAGE 5.	TREFWOORDENREGISTER	282
BIJLAGE 6.	VERKLARENDE WOORDENLIJST (JURIDISCH)	284

Introductie 1^e digitale uitgave

‘Recht zo die gaat’, ‘Recht vooruit’ of ‘Eenmaal Scheepsrecht’ hadden namen kunnen zijn voor dit juridisch Handboek. Maar het doel van dit Handboek is om de kapitein op een eenvoudige wijze inzicht te geven in zijn complexe juridische omgeving. Daarom is bij de titel van het Handboek gekozen voor eenvoud: Juridisch Handboek Kapitein. Deze titel dekt de lading.

De kapitein heeft te maken met internationale, Europese en nationale wet- en regelgeving. Deze is van toepassing op vrijwel alle zeeschepen ter wereld omdat bijna alle nationale maritieme wetgevingen zijn gebaseerd op dezelfde internationale overeenkomsten en voorschriften.

De kapitein heeft te maken met allerlei soorten wet- en regelgeving. Hij moet weten wie er bevoegd is om al deze wet- en regelgeving te handhaven bij hem aan boord. Bij bepaalde wet- en regelgeving heeft de kapitein zelf een handhavingsplicht, als hij dit niet doet loopt hij zelfs de kans om een strafbaar feit te plegen.

Om enige ordening te scheppen in al deze regels en om ze enigszins te vereenvoudigen is dit Handboek geschreven. De rode draad van het Handboek is het aspect van de kapitein, vanuit zijn beleving is dit boek geschreven. Waar moet de kapitein op bedacht zijn als hij, waar ook ter wereld, met het recht in aanmerking komt?

Dit Handboek is niet geschreven als een juridisch boekwerk, maar heeft tot doel om juridische problemen snel toegankelijk te maken voor de kapitein. Het is een naslagwerk voor de kapitein. De tekst is compact, geeft een puntsgewijze beschrijving en is voorzien van tabellen, schema's en flowcharts om de toegankelijkheid te vergroten. Ook zijn er veel onderlinge verwijzingen opgenomen in het Handboek, evenals een uitgebreid trefwoordenregister. Alles is erop gericht om de kapitein snel en gemakkelijke toegang tot de tekst te geven. Zeker bij deze digitale uitvoering.

De hoofdregels van het recht zijn vastgelegd, terwijl de uitzonderingen en de interpretaties van verschillende leerstukken van het maritiem recht bewust niet behandeld worden. Verder zijn in het Handboek bepaalde stukken tekst afkomstig van verschillende websites, al dan niet aangepast. Dit betekent dat de tekst niet altijd volledig is, ook daarom kunnen er geen rechten aan de tekst van dit Handboek worden ontleend. Voor een uitgebreide beschrijving van onderwerpen binnen het maritiem recht wordt verwezen naar de wet- en regelgeving en de bijbehorende leerboeken.

Vanwege de beknoptheid kan het Handboek niet compleet zijn, alleen de meest relevante maritiem juridische zaken zijn in het Handboek opgenomen, met de kapitein als middelpunt. Het Handboek bestaat uit drie delen.

Deel 1 is algemeen van aard, met allerlei algemeen juridische zaken en dient als naslag en ondersteuning voor Deel 2 en 3.

Deel 2 is specifiek gericht op de kapitein, met telkens een ander onderwerp, zoals ‘Kapitein & Bemanning’ en ‘Kapitein & Schip’.

Deel 3 is gericht op de leef- en werkomstandigheden voor de zeevarenden, inclusief de kapitein, aan boord.

De hoofdstukken hebben allemaal dezelfde structuur, om duidelijk en herkenbaar te zijn en om een goede toegang tot de kern te garanderen voor de kapitein.

Peter van der Kruit, auteur
Schagen, 01-05-2021

Introductie 2^e digitale uitgave

Het Juridisch Handboek Kapitein is voor de 2^e digitale uitgave aangepast aan de veranderde wet- en regelgeving, zowel op internationaal als op nationaal gebied.

Vooraf de nieuwe wetgeving op het gebied van piraterij is uitgebreid opgenomen in deze vernieuwde digitale uitgave.

De Wet ter Bescherming Koopvaardij wordt uitgebreid behandeld.

Verder is de tekst uitgebreid met beschrijvingen over allerlei relevante onderwerpen voor de kapitein.

Ook zijn alle opmerkingen en commentaren op de papieren boeken en de 1^e digitale uitgave verwerkt.

Uiteraard zijn ook nu weer alle opmerkingen en commentaren op de tekst, vorm en inhoud van harte welkom.

Peter van der Kruit, auteur
Schagen, 01-03-2022

DEEL 1

ALGEMEEN

- I. Inleiding Recht
- II. Internationaal Recht
- III. Nationaal Recht
- IV. Juridisch maritieme zaken

I. Inleiding Recht

Hoofdstuk I van dit Handboek gaat over de inleiding tot het recht. Het hoofdstuk bevat de volgende onderwerpen:

1. Introductie
2. Rechtstelsels
3. Rechtsbegrippen
4. Indeling recht
5. Rechtsmacht

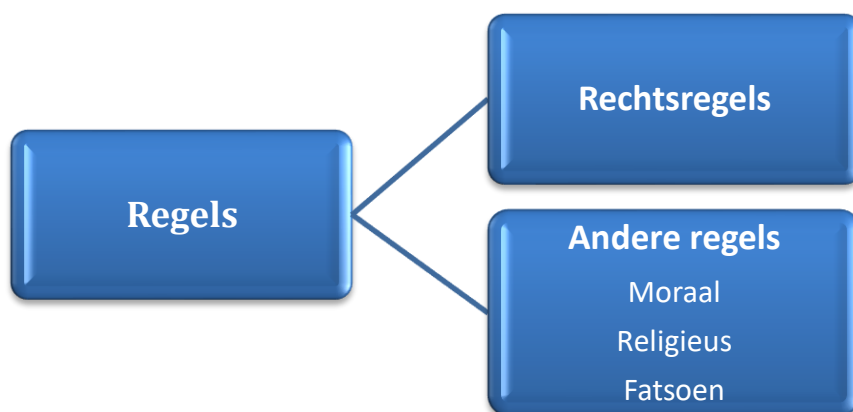
1. Introductie

Regels

Er zijn veel regels, normen en waarden waarnaar de mens, inclusief de kapitein en andere zeevarenden, zijn gedrag moet richten.

We kennen religieuze normen, rechtsnormen, fatsoensnormen en daarnaast ook huisregels en spelregels. Aan boord kennen we vaak ook regels van de scheepsbeheerder of de charteraar.

Het komt voor dat deze verschillende regels met elkaar in strijd zijn. In het maatschappelijk verkeer gaan de rechtsregels in het algemeen voor op andere regels en normen. Het recht heeft dan het laatste woord, dit geldt ook aan boord van een schip.



Figuur 1. Onderscheid regels

Het recht heeft, net als de scheepvaart, zijn eigen begrippen, bronnen en structuur. Om kennismaking met het recht te vergemakkelijken, schetst dit hoofdstuk enkele grote lijnen en de belangrijkste juridische begrippen, inclusief enkele maritieme aspecten van het recht.

Deel 1 van het Handboek is bedoeld als achtergrond voor Deel 2 en 3. Aan bod komen zaken zoals rechtsbegrippen en het rechtssysteem met zijn indelingen.

Misschien een beetje theoretisch, saai en taai, maar het kan dienen om vragen te beantwoorden uit de andere, praktische hoofdstukken van dit Handboek.

Recht

- Recht is een systeem van regels dat de samenleving ordent.
- In het recht staat wat je wel en wat je niet mag doen.
- Soms zegt het recht op welke manier je iets moet doen.
- Recht is te vinden in een rechtsbron, zoals een wet of een rechterlijke uitspraak.
- Recht kan worden onderverdeeld in verschillende rechtstelsels, rechtsgebieden of rechtsdisciplines.

2. Rechtstelsels

Een rechtstelsel is de verzameling van overheidsregels die samen het recht in een land bepalen, ofwel het geheel van wetgeving en rechtspraak.

Er zijn in de wereld twee belangrijke rechtstelsels: het continentale en het *common law* rechtstelsel.



Figuur 2. Continentaal recht (*civil law*) & Gewoonterecht (*common law*)

Continentaal rechtstelsel

Het continentaal recht (*civil law*) wordt voornamelijk toegepast op het Europese vasteland, maar ook in Latijns-Amerika en delen van Afrika en Azië.

Dit recht is voornamelijk gebaseerd op wetboeken die geboden en verboden bevatten, zoals in Nederland het Burgerlijk Wetboek, Wet zeevarenden, Schepenwet en de Scheepvaartverkeerswet.

De rechter moet deze wetten gebruiken om tot een uitspraak te komen.

Als het wetboek geen oplossing biedt voor een bepaalde zaak, dan maakt de rechter gebruik van rechterlijke uitspraken uit andere zaken (jurisprudentie).

De rechter kan de bestaande wetgeving op verschillende manieren uitleggen en daarbij gebruikmaken van de jurisprudentie.

Common law rechtstelsel

Common law (gewoonterecht) is het rechtstelsel dat geldt in de Anglo-Amerikaanse wereld, zoals het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Australië, India en delen van Afrika.

Common law of gewoonterecht is gebaseerd op gewoonten die van generatie op generatie worden doorgegeven.

Binnen het *common law* rechtstelsel spreken rechters recht op basis van dit gewoonterecht, aangevuld met algemene rechtsbeginselen.

Wetten bestaan wel, maar de invloed ervan is binnen het *common law* rechtstelsel beperkt.

De belangrijkste rechtsbron in het *common law* rechtstelsel is dus niet het wetboek, maar de rechtspraak (*case law*/jurisprudentie).

3. Rechtsbegrippen

Het bestaan van een menselijke samenleving veronderstelt een zekere ordening die haar functioneren beheerst. Aan boord zien we dat terug, zoals bij arbeids- en rusttijden, het wachtlopen of bij de rangen en standen.

Doel van het recht is om die orde in stand te houden door het geven van regels waaraan iedereen, zoals overheid, reders en opvarenden gebonden zijn.

Het recht heeft zijn eigen begrippenkader. Enkele van die begrippen worden hieronder beschreven, met de bedoeling dat het lezen van het Handboek vereenvoudigd wordt.

Zie verklarende woordenlijst op pagina 284.

Geldend recht

De term 'objectief recht' is hetzelfde als de term 'geldend recht'.

Onder objectief of geldend recht verstaan wij rechtsregels, die in een bepaald land, inclusief zijn schepen, op een bepaald moment gelden. Dit geldend recht heeft tot doel de ordening van het land, dit door dreiging met sancties en door rechterlijke beslissingen.

Geldend recht

Het geheel van rechtsregels dat op een bepaald moment in een bepaalde samenleving geldt en wordt gehandhaafd.

Deze regels vormen een onderdeel van de samenleving waarvoor ze gelden.

Het spreekt dus vanzelf dat, als samenlevingen grote verschillen vertonen (vergelijk bijvoorbeeld Nederland met Iran of de Verenigde Staten), ook hun rechtssystemen sterk uiteen kunnen of zullen lopen.

Aan boord van Nederlandse schepen kan dus een heel ander intern rechtssysteem heersen dan aan boord van een buitenlands schip.

Maar, het rechtssysteem dat het scheepvaartverkeer, vervuiling, veiligheid, beveiliging enzovoort regelt is wel hetzelfde op alle schepen: overal op zee moet een schip van bakboord wijken, en elk schip moet voldoen aan bepaalde internationale veiligheidsnormen.

Dit komt door de internationale overeenkomsten zoals SOLAS, MARPOL, STCW en MLC.

Verkeersregels op zee

Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee



Figuur 3. Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee zijn internationaal

De naleving van de geldende rechtsregels kan worden afgedwongen door sancties en rechterlijke beslissingen.

Voorbeeld

Een kapitein die zonder geldig bemanningscertificaat naar zee vertrekt, pleegt een strafbaar feit en kan hiervoor bestraft worden.

Het geldend recht is ook te zien als een geheel van geldende rechtsnormen.
Op overtreding van een norm staat een straf (norm → overtreding → straf).

Een juridische wet is iets anders dan een natuurwet.

Rechtssubject en rechtspersoon

Een rechtssubject is een drager van rechten en plichten. Iemand die zijn eigen rechten en plichten heeft, zoals de kapitein. Dit zijn vaak subjectieve rechten en plichten; rechten en plichten die alleen voor de kapitein gelden.

Het rechtssubject (mens of bedrijf) is onderworpen aan het geldend recht en ontleent daar ook zijn bevoegdheden aan.

Een rechtssubject ondergaat het recht.

Een rechtssubject kan een financieel vermogen hebben.

Rechtssubject kan zijn een natuurlijk persoon (mens/kapitein), of een rechtspersoon (bedrijf/scheepsbeheerder).

Een rechtspersoon is een bepaalde entiteit of instelling met rechten en plichten.

In de eerste plaats zijn dat de publiekrechtelijke rechtspersonen, zoals de staat, de provincie, de gemeente of het waterschap.

In de tweede plaats de privaatrechtelijke rechtspersonen zoals een vereniging, bedrijf, coöperatie, NV, BV of stichting.

Rechtssubject

- Natuurlijk persoon (kapitein)
- Rechtspersoon (scheepsbeheerder)

Alle rechtspersonen kunnen met elkaar en met natuurlijke personen rechtsbetrekkingen aangaan, zoals kopen, huren en contracten sluiten.

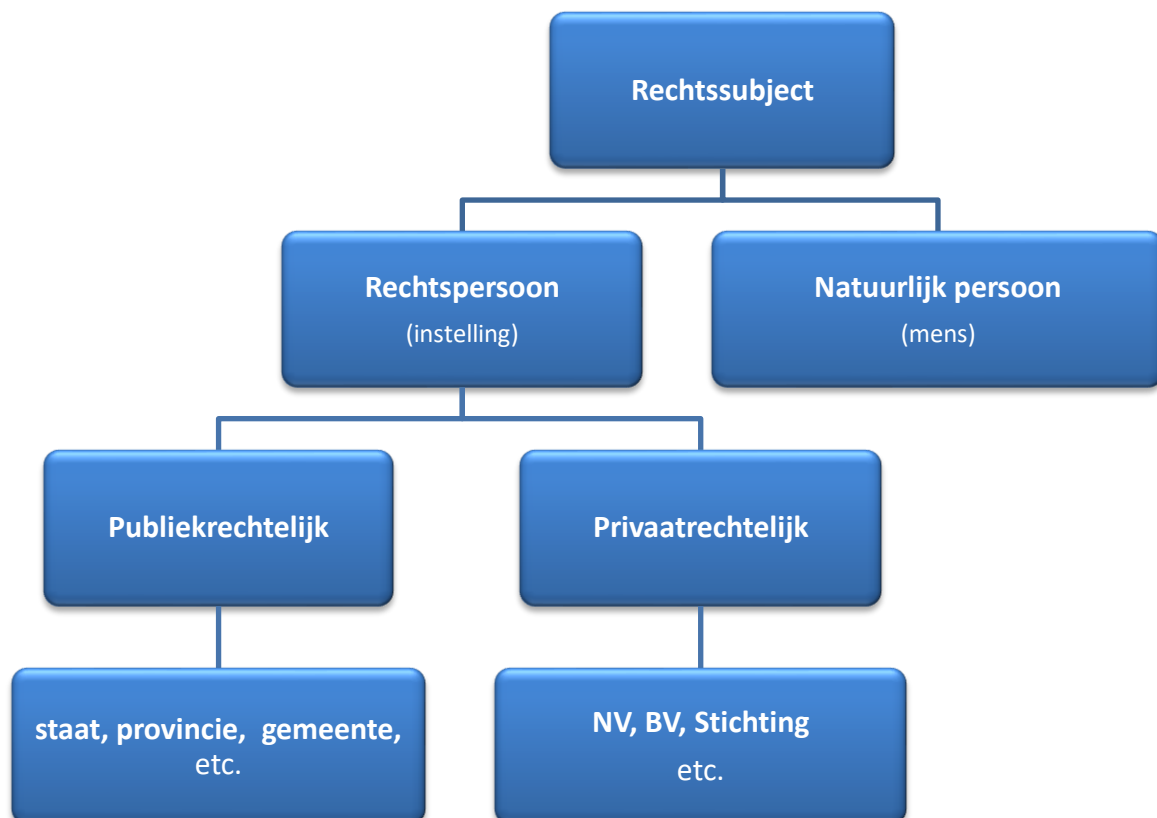
Voorbeeld

- Een kapitein gaat een zee-arbeidsovereenkomst aan met zijn werkgever.
- Een rederij verhuurt zijn schip aan een ander bedrijf.

Ook publiekrechtelijke rechtspersonen, zoals de staat en een gemeente, kunnen rechtsverhoudingen aangaan.

Voorbeeld

- Een gemeente koopt nieuwe computers voor de ambtenaren.
- Defensie koopt een nieuw oorlogschip.



Figuur 4. Rechtssubjecten

Rechtsbronnen



Het geldend recht is te vinden in rechtsbronnen, zoals wetten, regels, uitspraken van rechters (jurisprudentie), de gewoonte of het ongeschreven recht.

Niet alleen in Nederlandse wetten en regels, maar ook in verdragen en besluiten van internationale organisaties, zoals de Europese Unie (EU), de Verenigde Naties (VN) of de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Wet- en regelgeving

Met wet- en regelgeving wordt hier bedoeld de schriftelijke voorschriften van de overheid met een algemene strekking.

Dat zijn regels die bindend zijn voor alle personen op ieder moment, ook wel genaamd: algemeen verbindende voorschriften (a.v.v.).

Deze regels kunnen op verschillende overheidsniveaus tot stand komen, zie pagina 44.

Jurisprudentie

Omdat niet alle concrete situaties te voorzien zijn, maakt de wetgever vaak gebruik van open normen die in concrete situaties nader moeten worden ingevuld door de rechter.

Voorbeeld

Artikel 8:261 lid 1 BW

De kapitein is verplicht voor de belangen van de bevrachters en van de rechthebbenden op de aan boord zijnde zaken, zo mogelijk ook na lossing daarvan, te waken en de maatregelen, die daartoe nodig zijn, te nemen.

De rechter moet bij een geschil de open termen 'zo mogelijk' en 'de maatregelen die daartoe nodig zijn' van een concrete inhoud voorzien.

De rechtspraak schept recht doordat een wet wordt uitgelegd en gaatjes of mazen in de wet worden opgevuld.

Men spreekt van jurisprudentie wanneer uit beslissingen van rechters een bepaalde rechtsopvatting blijkt.

De rechtsopvatting van de hoogste rechtscolleges, zoals de Hoge Raad, wordt normaal door lagere rechters gevolgd, waardoor deze in overeenkomstige gevallen tot een gelijke uitspraak komen. Dit bevordert rechtszekerheid en rechtsgelijkheid.

Voorbeeld

Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart geeft inhoud aan het criterium 'goed zeeman'. Dan wordt er gekeken of de kapitein heeft gehandeld in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.

Ongeschreven recht

Ook in Nederland bestaan er nog sporen van ongeschreven recht, denk hierbij aan de zogenoemde 'redelijkheid en billijkheid'.

Er staat nergens beschreven wat 'redelijkheid en billijkheid' nu precies inhoudt, dat is mede afhankelijk van feiten en omstandigheden en verschilt dus van geval tot geval.

Voorbeeld

Artikel 6:248 lid 2 BW

Een tussen partijen geldende regel uit een contract is niet van toepassing als dit door redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar zou zijn.

Andere regels van ongeschreven recht zijn enkele zogenoemde 'algemene beginselen van behoorlijk bestuur', die in het bestuursrecht een rol spelen.

Dit zijn onder meer het gelijkheidsbeginsel en het vertrouwensbeginsel.

De overheid moet bij het nemen van besluiten deze ongeschreven beginselen in acht nemen.

Gewoonterecht

De gewoonte kan ook een bron van recht zijn.

Gewoonterecht kan zowel ongeschreven als geschreven zijn. Het bevat regels die door de Nederlandse bevolking of groepen gedurende langere tijd worden nageleefd in de overtuiging dat zij als recht gelden.

Gewoonteregels zijn pas als rechtsregels te beschouwen, als binnen een groep lange tijd volgens een gegroeide opvatting wordt gehandeld en als betrokkenen het als hun rechtsplicht beschouwen om volgens die regels te handelen.

Voorbeeld

Artikel 6:248 lid 1 BW

Een overeenkomst heeft niet alleen de door partijen overeengekomen rechtsgevolgen, maar ook die uit gewoonte voortvloeien.

Internationale rechtsbronnen

Internationale overeenkomsten zijn algemene regelingen die staten onderling of met internationale organisaties (zoals VN, IMO of EU) sluiten en vastleggen in een verdrag.

Verdragen verplichten (alleen) de staten die het ondertekenen.

In verdragen wordt vaak overeengekomen om een bepaalde zaak wettelijk te regelen.

In dat geval worden de verdragen in Nederland pas een officiële rechtsbron, als ze getransformeerd zijn tot Nederlandse wet- en regelgeving.

Voorbeeld

- Het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee is voor de Nederlandse wateren van toepassing verklaard door de Scheepvaartverkeerswet en het bijbehorende Scheepvaartreglement territoriale zee.
- Het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen moest eerst in wetgeving van Nederland omgezet worden, voordat er gehandhaafd kon worden. Dit is gebeurd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

In het kader van de EU hebben de lidstaten, zoals Nederland, een deel van hun wetgevende, bestuurlijke en rechterlijke bevoegdheden overgedragen aan supranationale organen.

Dat betekent onder meer dat bepaalde EU-organen rechtsregels in de vorm van verordeningen mogen uitvaardigen die boven de nationale wet uitgaan.

De Nederlandse rechter moet deze Europese verordeningen rechtstreeks toepassen.

Net als de nationale jurisprudentie fungeren ook de uitspraken van het Hof van Justitie van de EU als rechtsbron voor de Nederlandse rechter.

4. Indeling Recht

Indeling van het recht gaat over nationaal en internationaal recht, publiek- en privaatrecht enzovoort. Dit noemt men ook wel rechtsgebieden of rechtsdisciplines.

Er zijn meerdere indelingen van het recht mogelijk; we zullen het recht dat relevant is voor de kapitein een plaats geven.

De hier gehanteerde indelingen zijn niet meer dan een hulpmiddel.

Het Nederlandse recht is tamelijk systematisch opgebouwd.

Een eerste onderscheid is dat tussen nationaal en internationaal recht.

Een tweede belangrijke tweedeling is die in privaatrecht en publiekrecht.

Een andere verdeling van het objectief (geldend) recht is die in materieel en formeel recht. Ook bestaat er nog het onderscheid naar dwingend en regelend recht.

Naast voorstaande indelingen kan men ook kiezen voor een functionele indeling van het recht. Dit kan dan zijn milieurecht, arbeidsrecht, luchtvaartrecht of verkeersrecht, maar ook maritiem recht en recht van de zee. Zie verder in dit Handboek.

Privaatrecht en publiekrecht

Een van de oudste indelingen van het recht is die van privaatrecht en publiekrecht.

Privaatrecht en publiekrecht verschillen wat betreft de onderwerpen, de wijze van handhaving van de rechtsregels en de te behartigen en te beschermen belangen.

Privaatrecht

Het privaatrecht is het onderdeel van het recht, dat zich richt op de ordening van verhoudingen tussen burgers onderling. Dus horizontaal tussen de partijen.

Het privaatrecht wordt ook wel aangeduid als burgerlijk of civiel recht.

Het gaat tussen burgers onderling, die in beginsel hun onderlinge rechtsbetrekkingen zelf naar eigen inzicht mogen regelen. Zij doen dit wel binnen de door de overheid gestelde juridische kaders om te voorkomen dat het recht van de sterkste gaat gelden.

Het privaatrecht of burgerlijk recht regelt de relaties tussen de burgers en kan nader worden onderverdeeld in personen- en familierecht enerzijds, en ondernemingsrecht en vermogensrecht anderzijds, zoals het Burgerlijk Wetboek (BW).

Privaatrecht:	burgers onderling, horizontaal
Publiekrecht:	overheid-burger, verticaal

Publiekrecht

Het publiekrecht is het onderdeel van het recht, dat betrekking heeft op de organisatie van de overheid en de verhouding van de overheid ten opzichte van de burgers.

Daarbij treedt de overheid op ter bevordering van het algemeen belang en let daarbij op de naleving van het recht.

Het gaat over de verhouding tussen de overheid en de burger. De overheid schrijft de burger iets voor, zoals het halen van een zeevaarddiploma of keuren voor een certificaat. Dus verticaal tussen de partijen.

Kenmerkend voor publiekrecht is dat de aard van de rechtsbetrekking in het algemeen belang ligt, bijvoorbeeld de veiligheid van de scheepvaart. Het publiekrecht kan weer onderverdeeld worden in staatsrecht, bestuursrecht en strafrecht.

Staatsrecht

Binnen het publiekrecht omvat het staatsrecht de belangrijkste regels over de inrichting van de staat en zijn organen, en de invloed van de burgers daarop. Daarnaast geeft het staatsrecht een afbakening van de bevoegdheden van deze organen.

Naast de Grondwet zijn voorbeelden van wetten die tot het staatsrecht worden gerekend: de Provinciewet en de Gemeentewet.

Bestuursrecht

Naast het staatsrecht is er ook een groot aantal publiekrechtelijke rechtsregels, dat de relatie tussen overheid en de burgers regelt.

Niet scherp te scheiden van het staatsrecht geeft het bestuursrecht regels om de verhoudingen te regelen tussen de overheden onderling en tussen de overheid en de burgers.

Voorbeelden zijn de Gemeentewet, Wet zeevarenden, Schepenwet en de Arbowet.

Voorbeeld

Artikel 5 Wet zeevarenden

1. Een schip is voorzien van een geldig bemanningscertificaat, afgegeven door Onze Minister.
2. Een schip is ten minste bemand overeenkomstig het bemanningscertificaat.

Ook de term ‘administratief recht’ wordt wel gebruikt.

Het administratief recht ofwel bestuursrecht regelt de relaties tussen overheid en burgers. De overheid legt de burger iets op.

Strafrecht

Het strafrecht regelt welke feiten strafbaar zijn, welke straffen op het plegen van die feiten staan en hoe de overheid (politie, Openbaar Ministerie en rechter) bij misdrijven en overtredingen mag optreden.

Het gaat in het strafrecht om handhaving van de openbare publieke rechtsorde. De wetgever stelt daartoe een aantal gedragingen strafbaar.

De overheid heeft het recht en de macht straf op te leggen en deze ten uitvoer te leggen, wanneer men zich aan een strafbaar gesteld feit schuldig maakt.

De voornaamste strafwet is het Wetboek van Strafrecht (WvSr).

Daarnaast worden in tal van andere wetten ook feiten strafbaar gesteld, zoals in de Schepenwet.

Voorbeeld

Artikelen 53 en 56 Schepenwet

- De kapitein is verplicht de vereiste geldige certificaten op eerste aanvraag te tonen aan de bevoegde ambtenaren.
- Als de kapitein dit weigert pleegt hij een misdrijf.

Handhaving

Handhaving van het recht is verschillend tussen publiekrecht en privaatrecht.

In het privaatrecht is de handhaving in handen van de partijen zelf gelegd.

Indien nodig moet een partij zelf naar de rechter om zijn gelijk te halen, bijvoorbeeld bij een schadeclaim.

Als dat nodig is of als de wet dat voorschrijft, kan voor handhaving de hulp van bepaalde overheidsorganen - bijvoorbeeld de deurwaarder of de rechter - worden ingeroepen.

Voorbeeld

Privaatrecht

Wanneer een werkgever zijn werknemer niet het afgesproken loon betaalt, kan die werknemer de rechter inschakelen om die verplichting af te dwingen.

In het publiekrecht (bestuursrecht en strafrecht) stelt de overheid een aantal algemene of concrete normen. Vervolgens blijft die overheid de enige die deze normen kan wijzigen en naleving ervan kan afdwingen.

Voorbeeld

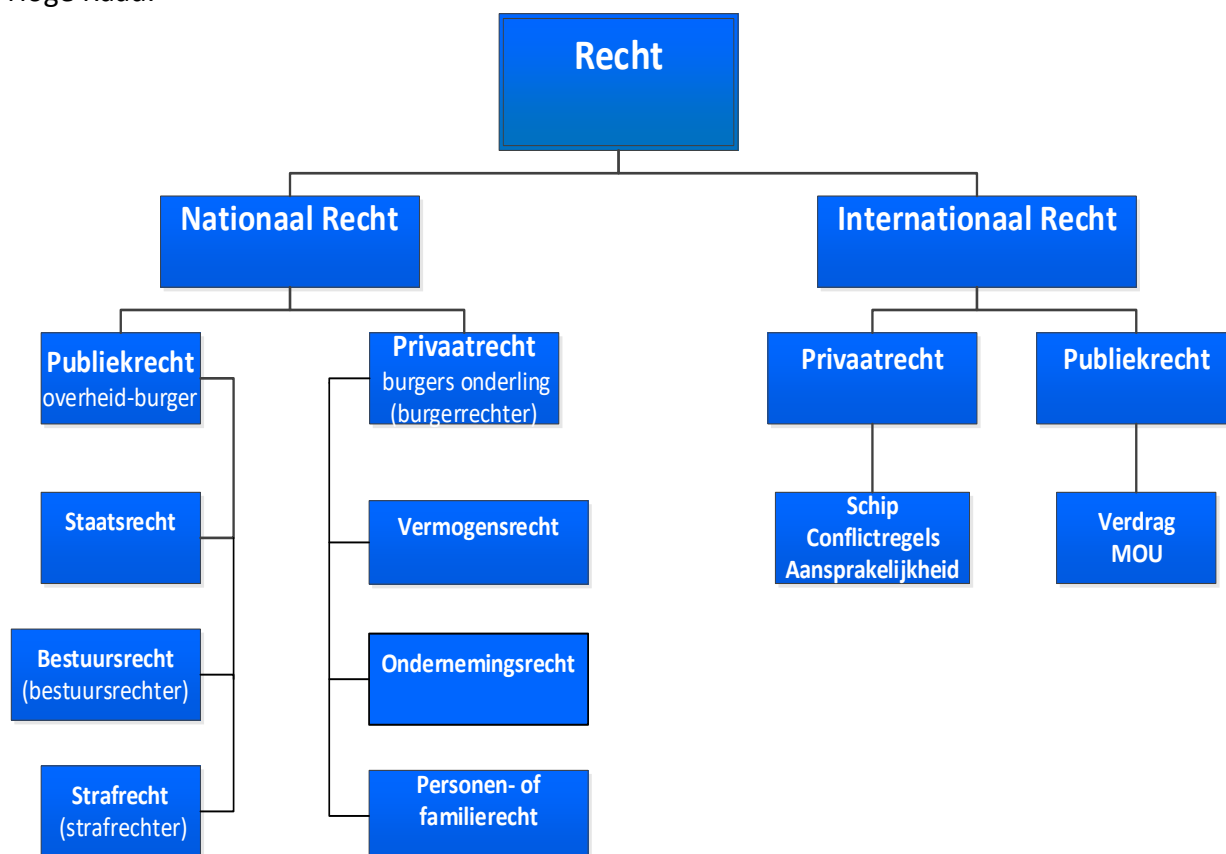
Publiekrecht/strafrecht

Als een kapitein met valse certificaten vaart (normovertreding) kan hij een sanctie (boete / gevangenisstraf) krijgen.

Algemeen kan men stellen, berechting van:

- Privaatrechtelijke geschillen behoort tot de burgerlijke rechter;
- Strafbare feiten behoort tot de strafrechter;
- Bestuursrechtelijke verschillen behoort tot de bestuursrechter.

Alle rechters zijn ingedeeld bij de rechterlijke macht. De rechterlijke organisatie in Nederland is bij wet geregeld. Nederland telt 11 rechtbanken en 4 gerechtshoven. Daarboven staat de Hoge Raad.



Figuur 5. Indeling Recht

Materieel en formeel recht

Binnen de verschillende rechtsgebieden kan men een onderscheid maken tussen materieel en formeel recht.

Het materieel recht regelt de inhoud van het recht. Het materieel recht verwijst naar de inhoudelijke aspecten, de normen die de wet stelt.

Voorbeeld

Artikel 387 WvSr

De kapitein van een Nederlands zeeschip die het schip aan de rederij onttrekt en ten eigen bate gebruikt wordt gestraft met een straf van ten hoogste zeven jaar.

Het formeel recht regelt de wijze van handhaving.

Formeel recht omvat de regels waarin de wijze van handhaven van de (materiële) normen is beschreven.

Voorbeeld

Artikel 539u WvSv

De kapitein geeft op de snelst mogelijke wijze door aan de officier van justitie als er een misdrijf is begaan aan boord, waardoor de veiligheid in gevaar is gebracht.

Het materieel recht en formeel recht vullen elkaar aan, ofwel ze zijn complementair.

Dwingend en regelend recht

Soms blijkt uit de wettekst al of een regel dwingend of regelend is.

Wanneer de wet het werkwoord 'moeten' gebruikt, is sprake van dwingend recht.

Staat er echter 'kunnen', dan hebben we te maken met regelend recht.

Een regel is ook dwingend, als in het wetsartikel uitdrukkelijk staat dat afwijking van het gestelde 'nietig' is.

Het komt ook voor dat de wetgever bepaalt dat van een regel mag worden afgeweken, hij doet dit dan door een bepaalde uitdrukking te gebruiken, zoals 'tenzij anders overeengekomen' of 'tenzij bij de statuten anders is bepaald'.

Dwingend recht

Dwingend recht is de benaming voor die rechtsregels waarvan burgers niet mogen afwijken. De wetgever kan van mening zijn dat bepaalde belangen of waarden zo belangrijk zijn dat de individuele vrijheid van de burgers daarvoor moet wijken.

Het publiekrecht is voor het overgrote deel dwingend recht, omdat het algemeen belang er mee is gemoeid.

Voor het privaatrecht geldt dat in mindere mate. Privaatrechtelijke regels zijn dwingend, als de wetgever het noodzakelijk oordeelde de economisch zwakkere partij te beschermen tegen de economisch sterkere, zoals in het arbeidsrecht en het huurrecht.

Regelend recht

Regelend (of aanvullend) recht zijn de regels waarvan afwijking door partijen geoorloofd is. Partijen maken zelf een andersluidende afspraak, bijvoorbeeld in een overeenkomst, waarbij zij de wettelijke regels buiten toepassing laten.

Het nut van regelend recht is dat, als partijen bepaalde onderwerpen niet hebben afgesproken (vergeten of niet voorzien), de bestaande wet- en regelgeving in die leemte voorziet.

Voorbeeld

Dwingend recht, artikel 7: 646 BW

De werkgever mag geen onderscheid maken tussen mannen en vrouwen bij het aangaan van de zee-arbeidsovereenkomst, het verstrekken van onder-richt aan de werknemer, in de arbeidsvoorwaarden, bij de arbeidsomstan-digheden bij de bevordering en bij de opzegging van de arbeidsovereen-komst.

Regelend recht, art. 7:618 BW

Als in de zee-arbeidsovereenkomst geen loon is vastgesteld, dan heeft de werknemer aanspraak op het loon dat ten tijde van het sluiten van deze arbeidsovereenkomst gebruikelijk was.

5. Rechtsmacht

Rechtsmacht is de bevoegdheid van een staat om regels vast te stellen, deze regels te hand-haven en overtreders te berechten. Een andere term voor rechtsmacht is jurisdictie.

Voor rechtshandhaving aan boord is ook de bevoegdheid om op te sporen, aan te houden (arresteren), te vervolgen en te berechten belangrijk, ook wel genoemd: strafrechtsmacht.

Voorbeeld

Rechtsmacht omvat zowel publiekrecht (bestuursrecht/strafrecht), als pri-vaatrecht (vermogensrecht).

Een staat heeft rechtsmacht binnen zijn eigen territorium, inclusief zijn schepen.

Een staat mag buiten zijn territorium, zoals in andere staten of aan boord van vreemde schepen op volle zee geen verdachten aanhouden of maatregelen treffen voor civielrechtelijke proce-dures.

De staat kan dan de andere staat om hulp vragen, zoals uitlevering.

Een staat mag wel verdachten aanhouden of civielrechtelijke maatregelen treffen op schepen met de nationaliteit van de eigen staat, ook op volle zee.

Rechtsmacht van een staat is niet onbeperkt of absoluut.

De rechtsmacht van een staat kan worden uitgebreid met functionele rechtsmacht, zoals op zee en worden beperkt, d.m.v. immuniteiten zoals bij diplomaten of oorlogsschepen.

Voorbeeld

Functionele rechtsmacht

Op zee mag een staat zijn rechtsmacht uitbreiden over visserijaangelegenheden. Deze staat kan zo de visserij reguleren tot 200 zeemijl uit de kust.

Beperking rechtsmacht

Een kuststaat heeft geen rechtsmacht over vreemde oorlogsschepen, ook niet in een haven van die kuststaat.

Rechtsmacht van een staat is gegrond op en wordt beheerst door internationaalrechtelijk beginselen. De meest relevante beginselen worden hieronder beschreven.

Territoriale rechtsmacht

Territoriaal betekent binnen het territoire van een staat.

Dat is het grondgebied van een staat, inclusief de territoriale wateren (TTW) en de luchtkolom boven land en de TTW.

Hier heeft een staat rechtsmacht op basis van soevereiniteit.

Territorialiteitsbeginsel

Binnen zijn territoire, inclusief de TTW en de luchtkolom erboven, bezit een staat de bevoegdheid om regels te stellen en deze regels te handhaven door overtreders van deze regels aan te houden, te vervolgen en te berechten.

Het territorialiteitsbeginsel is het sterkste rechtsmachtbeginsel.

Strafbare feiten of andere wetsovertredingen begaan binnen een staat, mogen door die staat berecht worden. De staat heeft ook de bevoegdheid om verdachten op te sporen en aan te houden.

De plaats waar het strafbaar feit heeft plaatsgevonden is beslissend.

De staat mag in overeenstemming met zijn wetgeving, executoire of conservatoire maatregelen treffen ten behoeve van civiele procedures, zoals beslagleggen op een schip of lading, ook wel het schip 'aan de ketting' leggen.

Het uitoefenen van rechtsmacht tegen diplomaten of vreemde oorlogsschepen die zich binnen een staat bevinden is aan beperkingen onderhevig.

Extraterritoriale rechtsmacht

Extraterritoriaal betekent buiten het territoire van een staat.

Een staat vervolgt en berecht ook strafbare feiten en andere wetsovertredingen die niet binnen zijn territoire, inclusief de TTW en luchtkolom, hebben plaatsgevonden, maar bijvoorbeeld op volle zee op een vreemd schip.

Een staat dient deze rechtsmacht te claimen in zijn nationale wetgeving, op basis van internationaalrechtelijke beginselen.

Voorbeeld

- De artikelen 3-7 WvSr breiden de rechtsmacht van Nederland uit tot buiten de grenzen.
- Een bepaald gedeelte van het WvSv is ook van toepassing verklaard buiten Nederland, waardoor de kapitein bepaalde bevoegdheden kan krijgen bij de opsporing van strafbare feiten.

Vlaggenbeginsel

Een schip is geen territoir (grondgebied) of een drijvend eiland dat bij een staat hoort. Het territorialiteitsbeginsel (zie hiervoor) geldt dus niet op een schip.

Aan boord is van toepassing het vlaggenstaat- of vlaggenbeginsel: een staat mag regels stellen en handhaven aan boord van zijn eigen schepen.



Figuur 6. Nationaliteit van een schip blijkt uit de nationale vlag

Ook mag een staat verdachten van strafbare feiten of andere wetsovertredingen aanhouden, vervolgen en berechten, als deze feiten hebben plaats gevonden op schepen die de nationaliteit van die staat bezitten.

Nationaliteit van een schip blijkt uit de vlag die wordt gevoerd door dat schip.

Nationaliteitsbeginsel

Een staat vervolgt en berecht eigen onderdanen die strafbare feiten hebben gepleegd in het buitenland.

Sommige staten vervolgen en berechten ook niet-onderdanen die strafbare feiten hebben gepleegd in buitenland, maar alleen als er schade is toegebracht aan onderdanen van die staat.

Universaliteitsbeginsel

Een staat vervolgt en berecht verdachten die een strafbaar feit hebben gepleegd dat geen enkele verband heeft met de rechtsorde van die staat, dus ongeacht nationaliteit, locatie of toegebrachte schade.

Het gaat dan om zeer zware misdrijven, zoals oorlogsmisdaden of zeeroof/piraterij.

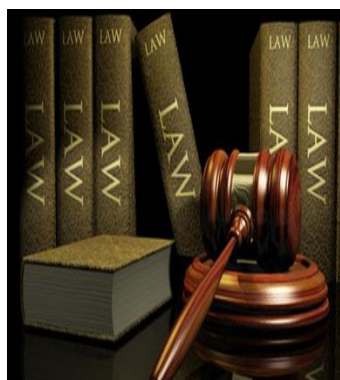
II. Internationaal recht

Hoofdstuk II van dit Handboek gaat over de volgende onderwerpen:

- 6. Introductie
- 7. Internationale overeenkomsten
- 8. Indeling van de zee

6. Introductie

Het internationaal recht is belangrijk omdat dit het nationaal recht van Nederland beïnvloedt, vaak zelfs *overruled*.



Het internationaal publiekrecht, ofwel volkenrecht, regelt de rechtsbetrekkingen tussen staten en internationale organisaties, zoals IMO of EU.

Het internationaal privaatrecht (IPR) bevat regels voor het oplossen van conflicten, zoals bij ladingschade aan boord.

Vaak ontstaan er conflicten door verschillende rechtsregels en rechtstelsels van diverse landen. Het IPR zal dan bepalen welk recht van welk land toepasselijk is, welke rechtbank van welk land bevoegd is, en hoe andere landen die rechterlijke uitspraak eventueel zullen erkennen en uitvoeren.

Regelgeving is door het internationale karakter van de scheepvaart gegroeid tot een wirwar van nationale en internationale regels. In de twintigste eeuw is men begonnen dit te harmoniseren, waartoe de IMO werd opgericht. De IMO is een onderdeel van de Verenigde Naties (VN).

Problematisch hierbij is dat de IMO geen wetgevende macht heeft. Deze ligt bij de vlaggenstaten, die ervoor kunnen kiezen verdragen te negeren door het niet te tekenen.

Eigen regelgeving van de EU buiten de IMO om, verheldert het beeld niet.



Figuur 7. Logo van de IMO

Het internationaal recht heeft geen centrale wetgever, handhaver of rechterlijke instantie. Dit recht kan gevonden worden in verdragen, jurisprudentie, gewoonterecht en bindende besluiten van internationale organisaties zoals de EU of de IMO.

Een schip dat langs verschillende vreemde kuststaten vaart en een bemanning heeft van meerdere nationaliteiten is misschien wel het meest ingewikkelde internationaalrechtelijke probleem.

Welk recht is wanneer en op wie van toepassing?

7. Internationale overeenkomsten

Verdrag



Het sluiten van verdragen is een manier om relaties vast te leggen met andere staten of met internationale organisaties op allerlei gebieden. De wet- en regelgeving binnen de koopvaardij is voor alle maritieme staten veelal gebaseerd op verdragen van de IMO, en van de *International Labour Organisation* (ILO).

Er wordt wel gesproken van de vier pijlers van de internationale zeevaartregelgeving:

- Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL)
- Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS)
- Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW)
- Maritiem Arbeidsverdrag (MAV).

Denk hierbij ook aan het grote VN-Zeerechtverdrag, waarin voor de koopvaardij zeer relevante zaken worden geregeld, zoals de nationaliteit van een schip en de breedte van de territoriale wateren van een kuststaat.

Omdat bijna alle kust- en vlaggenstaten deze maritieme verdragen hebben ondertekend, hebben deze staten vrijwel allemaal dezelfde nationale maritieme wetgeving.

De steunpilaren voor deze nationale maritieme wet- en regelgeving zijn de veelheid van maritieme verdragen van de IMO, ILO etc. Dit is weer gebaseerd op het VN-Zeerechtverdrag. Zie ook Bijlage 3 bij dit Handboek.



Figuur 8. Basis en pijlers van internationale maritieme regelgeving

Verdrag

Een verdrag is een schriftelijke, juridisch bindende regeling tussen staten onderling of tussen staten en internationale organisaties.

Het maakt niet uit welke vorm of naam een dergelijke regeling heeft.

Of het nu 'overeenkomst', 'akkoord', 'conventie', 'statuut' of 'protocol' heet, het is juridisch gezien een verdrag.

Staten kunnen in een verdrag elkaar rechten toekennen maar kunnen ook verplichtingen aangaan.

Staten beslissen zelf bij welke verdragen zij partij (lid) zijn.

Verdragen kunnen zowel privaatrecht als publiekrecht bevatten.

Voorbeeld

Het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) heeft als doel de arbeidsomstandigheden en -voorwaarden van meer dan 1,2 miljoen zeevarenden wereldwijd te verbeteren.

Het verdrag voorkomt oneigenlijke concurrentie in de zeescheepvaart. Bijkomend voordeel is dat het een reductie van de administratieve lasten oplevert. Het MAV consolideert grotendeels bestaande maritieme normen.

Het MAV gaat over de certificering van de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden aan boord. Het certificaat is het bewijs dat een scheepsbeheerder met zijn schip voldoet aan de eisen van het MAV.

De belangrijkste gevolgen voor de Nederlandse wetgeving zijn de modernisering en aanpassingen van de arbeidsregelgeving, zoals die in Wetboek van Koophandel, Wet zeevarenden, Burgerlijk Wetboek en Arbeidsomstandighedenwet. Zie ook Deel 3 van dit Handboek.

Een verdrag is alleen een juridisch bindend rechtsinstrument voor staten die zich hebben aangesloten bij het verdrag. Dat heet partij of lid zijn van het verdrag.

In Nederland moeten de regels uit verdragen eerst worden omgezet in nationale wet- en regelgeving.

Voorbeeld

De bepalingen uit het 'Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen' (MARPOL) moeten eerst in wetgeving van Nederland omgezet worden, voordat het geldig is en er gehandhaafd kan worden.

Dit is gebeurd in de 'Wet voorkoming verontreiniging door schepen'.

Er zijn ook verdragsbepalingen die rechtstreekse werking hebben in de Nederlandse wetgeving, dat noemt men '*self-executing*' bepalingen.

Door een systeem van dynamische verwijzing zijn sommige verdragen, IMO-codes enz. direct van kracht en werken wijzigingen in het verdrag automatisch door in de Nederlandse wetgeving.

Voorbeeld

Artikel 5 Schepenbesluit 2004

Voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, zijn de volgende, in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag genoemde, internationale veiligheidscertificaten benodigd:

- a. passagiersschepen: veiligheidscertificaat voor passagiersschepen;
- b. vrachtschepen vanaf 500 GT: veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;
- c. vrachtschepen tussen 300 en 500 GT: radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen.

Voorbeeld

Artikel 19 Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen

Wijzigingen van verdragen

Een wijziging van de toepasselijke verdragen gaat voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop die wijziging internationaal in werking treedt.

Daarnaast ontwikkelt de EU ook regelgeving voor de koopvaardij.

Sommige Europese regels hebben directe en rechtstreekse (*self-executing*) werking in de Nederlandse wetgeving, zoals bepaalde Europese verordeningen of kaderwetten. Deze EU-regels hoeven dan niet omgezet te worden in Nederlandse wetgeving.

Voorbeeld

Havenstaatcontroles (*Port State Control*, PSC) worden in Nederland uitgevoerd op basis van de Wet Havenstaatcontrole, welke mede gebaseerd is op de Europese Richtlijn 2009/16/EG.

MOU

Een *Memorandum of Understanding* (MOU) is een meer informele overeenkomst dan een verdrag en wordt gebruikt bij samenwerking tussen organen van verschillende landen.

Deze internationale overeenkomst hoeft dus niet altijd te gaan tussen twee staten (regeringen), maar kan ook gesloten worden tussen bepaalde organen van een staat, zoals een ministerie of afdeling van een ministerie.

Voorbeelden van afspraken in een MOU zijn:

- Gezamenlijke aanpak van de veiligheid op zee;
- Uitwisseling en opleiding van personeel;
- Logistieke en financiële ondersteuning.

In Europa worden *Port State Control* inspecties geharmoniseerd uitgevoerd in het kader van het *Paris Memorandum of Understanding* (PMOU).

Een MOU is vaak niet-juridisch bindend (in tegenstelling tot een verdrag of contract). Dat betekent dat een MOU niet aan een rechter mag worden voorgelegd.

Een MOU is zodoende een vrij informeel document dat relatief snel kan worden afgesloten en zo nodig gewijzigd.

Bij het afsluiten van een MOU moet wel aan bepaalde procedurele eisen worden voldaan. Er zijn wel politieke en morele verplichtingen om gemaakte MOU's na te komen.

De meeste MOU's zullen inhoudelijk sterk van elkaar verschillen. Dat heeft te maken met de:

- Aard van de internationale samenwerking;
- Vorm van internationale samenwerking;
- Omstandigheden waaronder wordt samengewerkt;
- Locaties waar met elkaar wordt samengewerkt.

Voorbeeld

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU)
Een internationale afspraak over havenstaatcontrole, met als doel het weren van schepen die niet aan de internationale eisen voldoen.
Deze MOU is gesloten tussen de *Maritime Authorities* van 27 landen. Voor Nederland is dat de Inspectie Leefomgeving en Transport/Scheepvaart van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Geweldsregels

Rules of Engagement (ROE) zijn regels voor militaire eenheden, inclusief het individu, waarin het gebruik van geweld wordt gedefinieerd, zoals:

- Onder welke omstandigheden;
- Onder welke voorwaarden;
- In welke mate;
- Op welke wijze;
- Wanneer van toepassing;
- Wie geeft de bevoegdheid?

ROE zijn belangrijk als de kapitein bescherming tegen zeerovers krijgt van militairen, dit kunnen buitenlandse of Nederlandse zijn.

Deze bescherming kan bestaan uit begeleiding door een oorlogsschip of doordat er militairen daadwerkelijk aan boord zijn ingescheept.

In de ROE van de militairen staat hun geweldgebruik beschreven, het is dus zinvol om van tevoren te overleggen met de militairen die bescherming leveren.

Politie is meestal afkomstig uit civiele organisaties, zoals in Nederland.

Als de politie de bescherming geeft dan maken ze gebruik van geweldsinstructies. Deze liggen wettelijk vast.

Er zit dus mogelijk een verschil tussen het geweldgebruik van de politie en dat van militairen.

Gewapende particuliere maritieme beveiligers gebruiken weer een andere benaming voor hun geweldregels.

Afhankelijk of ze voor de overheid werken of niet.

Zij bedienen zich vaak van de Engelse term: *Rules for the Use of Force (RUF)*.

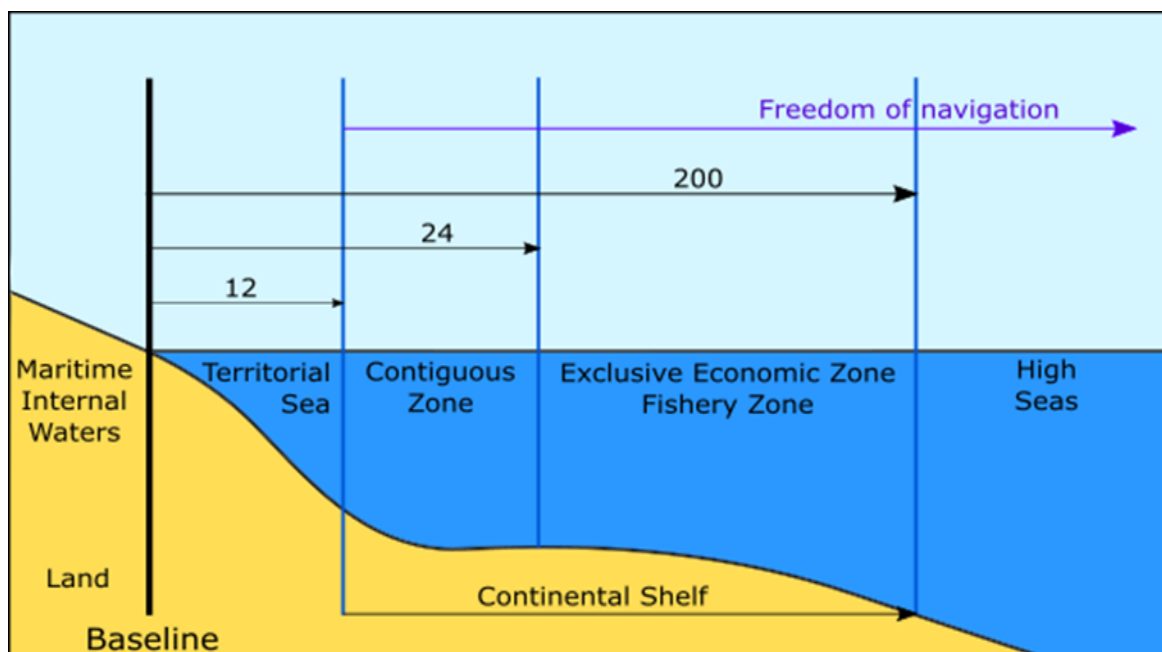
Dit zijn geen nationale wetten of regels afkomstig van de overheid, maar meer regelgeving binnen een beroepsgroep.

Geweldsregels

- ROE zijn geautoriseerde geweldsregels voor militaire eenheden, zoals schepen van de Koninklijke Marine.
- Politie-eenheden maken gebruik van wettelijk vastgelegde geweldsinstructies.
- Particuliere maritieme beveiligers spreken vaak over *Rules for the Use of Force (RUF)*. Deze zijn niet altijd wettelijk vastgelegd.

8. Indeling van de zee

Een verdrag dat door bijna alle staten van de wereld is ondertekend is het Zeerechtverdrag van de VN. Dit verdrag verdeelt de zee in bepaalde rechtsmacht gebieden en maritieme zones.



Figuur 9. Maritieme zones

Een staat heeft niet in alle maritieme zones dezelfde rechtsmacht.

Hoe verder verwijderd van de kust, hoe minder de kuststaat te zeggen heeft over een schip en opvarenden (zie figuur 9).

Basislijn

Grenzen op zee worden gemeten vanaf de basislijn. Dit is de laagwaterlijn langs de kust, zoals die is aangegeven op de officiële zeekaarten van die kuststaat.

Een andere mogelijkheid is een rechte basislijn, bijvoorbeeld langs de Waddeneilanden of Noorse fjorden.

Maritieme binnenwateren

Wateren landwaarts van de basislijn maken deel uit van de binnenwateren van een kuststaat en vallen onder de rechtsmacht van deze staat, net zoals het landgebied.

Maritieme binnenwateren zijn de wateren die bevaarbaar zijn en in verbinding staan met de open zee, zoals redes en havens. Een schip mag hier doorheen varen om zodoende een haven te bezoeken, tenzij de kuststaat dit expliciet verbiedt.

Eén (1) Kilometer Zone

In Nederland is er sprake van een 1 kilometerzone: een strook water van 1 kilometer uit de kust, gemeten vanaf de basislijn.

De maritieme binnenwateren, het landgebied en de kust tot 1 kilometer zeewaarts zijn provinciaal en gemeentelijk ingedeeld.

De kustprovincies en -gemeenten hebben binnen deze gebieden ook bepaalde bevoegdheden.

In de meeste andere landen bestaat deze 1 kilometerzone niet.

Territoriale zee

Een territoriale zee (TZ) is een strook water, zeewaarts van de basislijn van een kuststaat. Elke kuststaat heeft het recht om de breedte van zijn territoriale zee vast te stellen tot maximaal 12 zeemijl gemeten vanaf de basislijn.

De rechtsmacht van een kuststaat strekt zich uit tot met de TZ.

Nederland heeft een TZ van 12 zeemijl.

Onschuldige doorvaart in TZ

Binnen een TZ hebben alle schepen, inclusief oorlogsschepen, het recht van onschuldige doorvaart. Onschuldige doorvaart betekent doorvaart door een TZ. Het recht van onschuldige doorvaart geldt niet in de maritieme binnenwateren.

Onschuldige doorvaart dient snel en ononderbroken te zijn. De kuststaat mag een schip in onschuldige doorvaart door de TZ niet aanhouden, tenzij dit schip specifieke wetgeving overtreedt, zoals die op het gebied van veiligheid en vervuiling.

Het tijdens onschuldige doorvaart van boord laten gaan of aan boord nemen van sloepen enz. is verboden.

Doortocht in zeestraten

Een zeestraat is een nauw stuk water dat twee zeeën met elkaar verbindt en gebruikt wordt door de internationale scheepvaart.

Denk hierbij aan de Straat van Gibraltar of de Straat van Hormuz. Zeestraten liggen in de territoriale zee van twee kuststaten.



Figuur 10. Zeestraat: Straat van Gibraltar

In zeestraten geldt het recht van doortocht.

Alle schepen, inclusief oorlogsschepen, genieten het recht van doortocht, dat ononderbroken en snel dient te worden volbracht.

Dit doorvaren dient op een normale wijze te geschieden.

De kuststaat mag een schip in doortocht door een zeestraat niet aanhouden, tenzij dit schip specifieke wetgeving overtreedt, zoals die op het gebied van veiligheid of vervuiling.

Doorvaart/ doortocht

- Recht van onschuldige doorvaart geldt in de territoriale zee.
- Recht van doortocht geldt in een zeestraat en heeft een milder regiem.

Territoriale wateren

Maritieme binnenwateren samen met de territoriale zee worden ook wel territoriale wateren (TW of TTW) of nationale wateren genoemd.

Buiten de TTW spreken we dan van internationale wateren.

Aansluitende zone

De aansluitende zone (AZ) is een strook zee buiten en grenzend aan de territoriale zee en heeft een breedte van maximaal 24 zeemijl, gemeten vanaf de basislijn.

In de AZ hebben kuststaten beperkte toezichtsbevoegdheden over wetgeving op het gebied van douane, immigratie, belastingen of volksgezondheid.

Kortom, een extra bufferzone op het gebied van specifieke wetgeving.

Binnen de AZ geldt vrijheid van navigatie.

Nederland heeft een AZ ingesteld van 24 zeemijl.

EEZ

Een exclusieve economische zone (EEZ) is een zeegebied buiten en grenzend aan de TZ met een maximale breedte van 200 zeemijl, gemeten vanaf de basislijn.

De kuststaat heeft hier rechtsmacht over kunstmatige eilanden zoals booreilanden, maar ook bij milieuvervuiling en wetenschappelijk onderzoek.

Een kuststaat heeft soevereine rechten (eigendom), dat is meer dan rechtsmacht, op de natuurlijke hulpbronnen van de waterkolom en de zeebodem, zoals visserij en olie of gas.

Binnen de EEZ geldt vrijheid van navigatie.

Nederland heeft een EEZ ingesteld van 200 zeemijl breed.

Visserijzone

Een visserijzone (VZ) omvat hetzelfde zeegebied als de EEZ.

Maar een kuststaat heeft hier uitsluitend rechtsmacht over visserijaangelegenheden, voornamelijk over de exploratie, exploitatie, instandhouding en beheer.

Andere staten mogen alleen met toestemming van de kuststaat in deze zone vissen.

Binnen de VZ geldt vrijheid van navigatie.

Nederland heeft een VZ ingesteld, die valt gelijk met de EEZ.

Continentaal plat

Het continentaal plat (CP) van een kuststaat omvat de zeebodem en de ondergrond voorbij de TZ die nog een natuurlijke voortzetting vormen van het land.

De breedte van het CP is 200 mijl gerekend van de basislijn, maar kan in bepaalde gevallen meer bedragen.

Alleen de kuststaat is bevoegd tot exploratie en exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van het CP.

Voor Nederland valt het CP samen met de EEZ en de VZ en is dus 200 zeemijl breed.

Volle zee

De volle zee begint na de EEZ, tenzij een kuststaat geen EEZ heeft ingesteld, dan begint de volle zee na de TZ.

Voor handhaving van wetgeving die geen verband houdt met de EEZ, zoals drugssmokkel, begint de volle zee na de TZ, met de AZ als overgangszone, omdat drugssmokkel niet valt onder de wet- en regelgeving van de EEZ.

Geen enkele staat kan de volle zee aan zijn rechtsmacht onderwerpen.

Alle schepen mogen gebruik maken van de volle zee.

Vrijheid van navigatie

Op volle zee, inclusief de AZ en de EEZ bestaat vrijheid van navigatie ofwel vrijheid van scheepvaart.

Dit met inachtneming van de belangen van andere staten in hun uitoefening van de vrijheid van de volle zee.

Op volle zee valt een schip onder de exclusieve rechtsmacht van de vlaggenstaat, deze is dus een belangrijke actor bij rechtsmacht op zee.

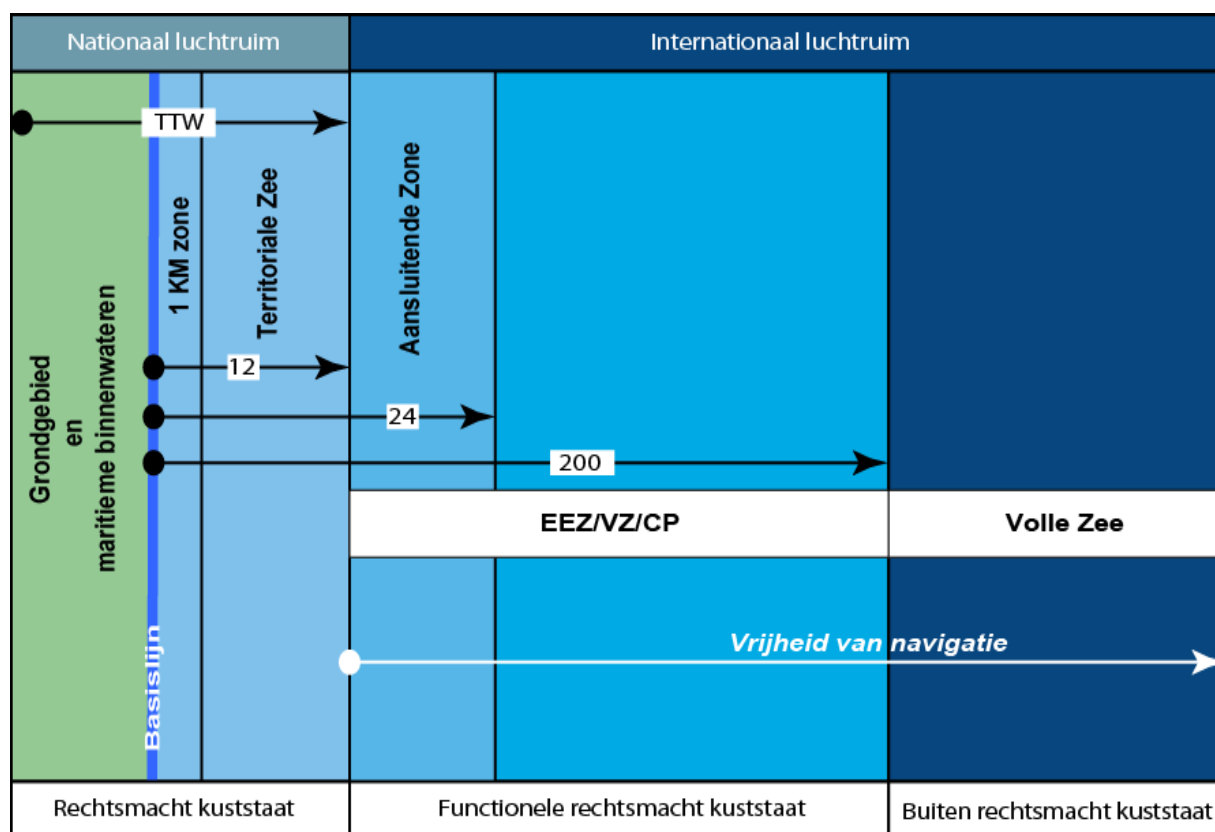
Geen enkele andere staat kan een schip op volle zee aanhouden zonder toestemming van de vlaggenstaat, tenzij dit schip verdacht wordt van:

- Zeeroof;
- Slavenhandel;
- Illegale etheruitzendingen;
- Stateloosheid.

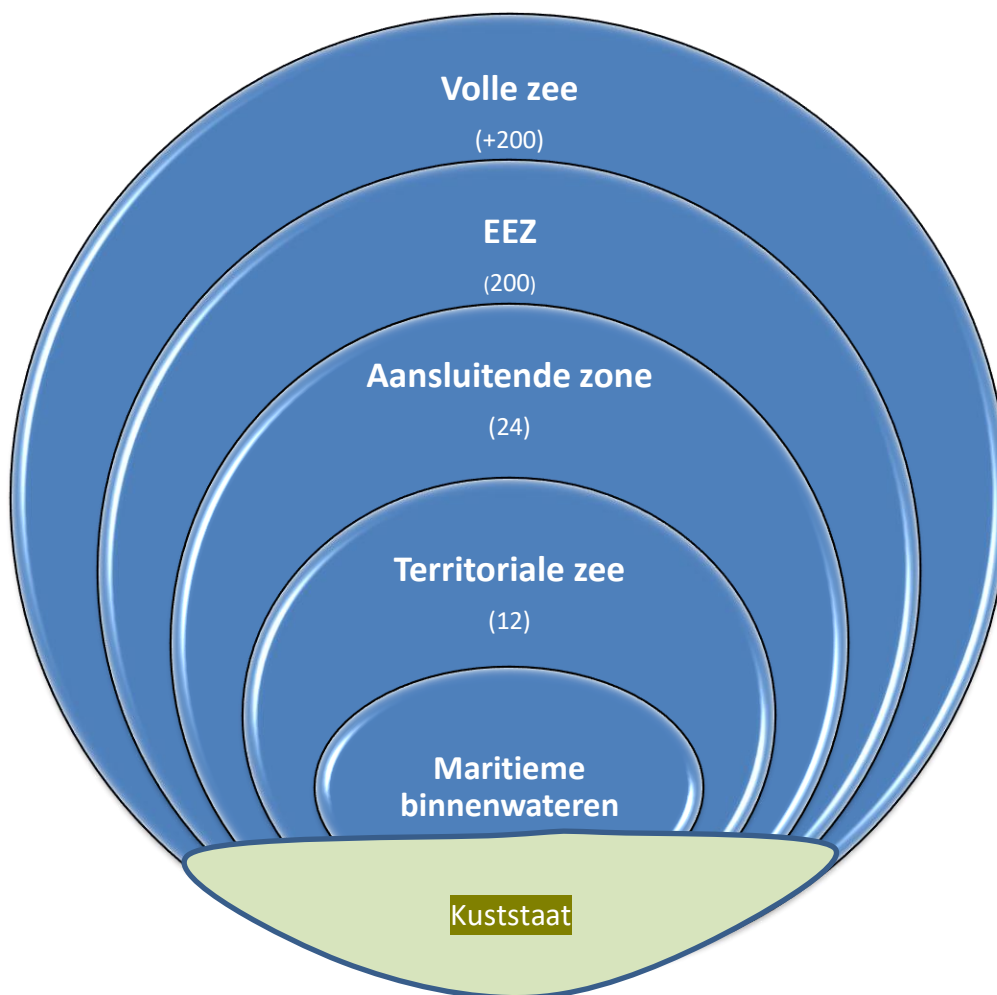
In andere gevallen is er toestemming nodig van de vlaggenstaat om op volle zee een vreemd schip aan te mogen houden, dus zoals bij verdenking van drugsmokkel.



Figuur 11. Logo UNCLOS



Figuur 12. Rechtsmacht gebieden en maritieme zones (Nederland)



Figuur 13. Maritieme zones internationaal

III. Nationaal recht

Hoofdstuk III van dit Handboek gaat over het nationaal Nederlandse recht en bevat de volgende onderwerpen:

9. Introductie
10. Wetten, regels en beleid
11. Aansprakelijk/ verantwoordelijk
12. Handhaving
13. Toezicht
14. Opsporing

9. Introductie

Nationaal recht is het recht van een staat en geldt in de gehele staat, inclusief de territoriale wateren (TTW) en het luchtruim boven land en de TTW, maar ook aan boord van schepen van die staat.

Iedereen die zich in een staat, inclusief de schepen van die staat, bevindt dient zich aan dat nationaal recht te houden.

Nederland heeft zijn eigen nationaal recht. Dit komt tot stand door de wetgever en wordt gehandhaafd door het bevoegd gezag, zoals de politie of de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT).

Ook het Openbaar Ministerie (OM) en de rechters handelen op basis van het nationaal recht. Het nationaal recht kan worden gevonden in wetten, regelgeving en jurisprudentie.

Voorbeeld

Volgens het internationaal recht mag Nederland op volle zee verdachte zee-rovers arresteren.

Volgens het Nederlands recht moet dat gebeuren door iemand met opsporingsbevoegdheid.

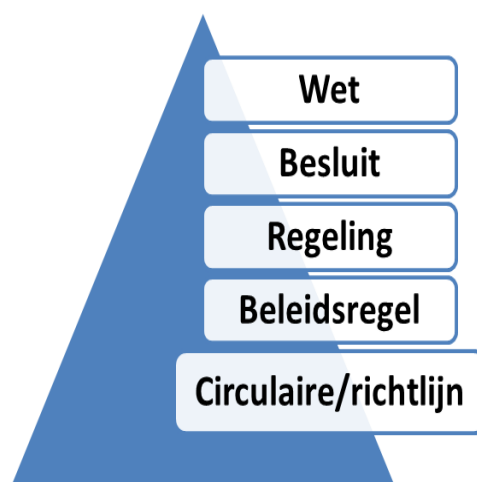
10. Wetten, regels en beleid

Wetten komen tot stand door de samenwerking tussen de regering en parlement.

Regels zijn afgeleid van een wet en komen op een lager niveau tot stand, bijvoorbeeld op een ministerie of bij een gemeente.

Zowel wetten als regels bevatten schriftelijke bepalingen van de overheid met een algemene strekking, zogenaamde algemeen verbindende voorschriften (a.v.v.).

Wetten en regels zijn bindend voor iedereen.



Figuur 14. Overzicht wet- en regelgeving

Beleidsregels geven een concrete invulling of interpretatie van een algemeen verbindend voorschrift.

Sommige door de IMO vastgestelde codes, resoluties en circulaires, die (nog) niet als verplicht zijn opgelegd, kunnen in Nederland de status van beleidsregel krijgen.

Beleidsregels dienen ook opgevolgd te worden.

Voorbeeld

In het Besluit zeevarenden staat dat het bevoegd gezag een monsterboekje afgeeft aan een persoon die het nodig heeft.

In de Beleidsregel zeevaartbemanning wordt een specifieke opsomming gegeven van personen die een monsterboekje nodig hebben.

Terminologie bij wet- en regelgeving	
Rijkswet	Wet die geldt voor het gehele Koninkrijk
Wet	Besluit van de regering en de Staten-Generaal samen
Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB)	Besluit van alleen de regering
Ministeriële regeling	Regeling die door een of meer ministers wordt gemaakt
Provinciale verordening	Algemene voorschriften van een provincie
Gemeentelijke verordening	Algemene voorschriften van een gemeente
Beleidsregels	Concrete invulling of interpretatie van wet of regels
Circulaire, richtlijn of aanwijzing	Geven vaak uitleg van bepaalde wet- en regelgeving

Tabel 1. Terminologie wet- en regelgeving

Voorbeelden van wet- en regelgeving	
Rijkswet	• Rijkswet tot goedkeuring van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil • Schepenwet
Wet	• Wet zeevarenden • Wetboek van Koophandel
AMvB	• Besluit zeevarenden • Arbeidsomstandighedenbesluit
Ministeriële Regeling	• Regeling zeevarenden
Provinciale Verordening	• Omgevingsverordening (vaarwegen) Zuid-Holland
Gemeentelijke Verordening	• Havenverordening Rotterdam 2020
Beleidsregel	• Beleidsregel zeevaartbemanning

Tabel 2. Voorbeelden wet- en regelgeving

Een geheel van wet- en regelgeving dat een hiërarchisch geheel vormt wordt ook wel een wetsfamilie genoemd.

Voorbeeld

Wet:	Schepenwet
AMvB:	Schepenbesluit 2004
Ministeriële Regeling:	Regeling veiligheid zeeschepen
Beleidsregel:	Beleidsregel veiligheid zeeschepen

Hiërarchie regelgeving

Soms conflicteren wet- en regelgeving.

Conflicterende normen ontstaan als de ene regel iets verbiedt dat door een andere regel juist wordt geboden.

Binnen diverse wettelijke regelingen bestaat een bepaalde hiërarchie of rangorde:

- Hogere regelingen gaan voor lagere regelingen, deze rangorde is als volgt:
 - Verdrag
 - Statuut van het Koninkrijk der Nederlanden
 - Grondwet
 - Wet
 - AMvB
 - Ministeriële regeling
 - Provinciale verordening
 - Gemeentelijke verordening;
- Jongere regelingen gaan voor oudere regelingen;
- Bijzondere of specifieke regelingen gaan voor algemene regelingen.



Figuur 15. Hiërarchie tussen wetten en regels

Privaatrechtelijke regelgeving

Regelgeving vindt men in het publiekrecht, dat regelt de verhoudingen tussen overheid en de burgers, zoals in de Wet zeevarenden. Bepaalde privaatrechtelijke afspraken kunnen echter ook regels opleveren die de kapitein moet opvolgen.

Denk hierbij aan het arbeidsrecht, zoals loonafspraken en afspraken die gemaakt zijn tijdens Cao-onderhandelingen en die gevonden kunnen worden in de geldende Cao's en de daarbij behorende reglementen.

Voorbeeld

Artikel 17 CAO Reglement voor de handelsvaart

Verbinding met de wal

- Wanneer een schip langer dan 24 uren in de haven of op de rede ten anker ligt, zal de *kapitein* voor kosteloze verbinding met de wal zorgdragen, tenzij bijzondere omstandigheden zulks beletten.
- De *kapitein* bepaalt op welke tijdstippen afvaarten van boord en van de wal zullen plaatsvinden.
- Als de verbinding met de wal niet door het schip zelf wordt onderhouden en het tot vervoer aangegeven middel zijn dienst niet verricht, zodat een boot van het schip gebezigd moet worden, zullen de daarbij betrokken bemanningsleden aan de door hen verrichte diensten geen aanspraak op overwerkvergoeding kunnen ontlenen.
- Als de verbinding met de wal door het schip zelf wordt onderhouden, zullen de daarbij betrokken bemanningsleden bij overschrijding van de normale arbeidsduur, aanspraak op vergoeding voor overwerk kunnen doen gelden.

Ook bestaan er regels van de scheepseigenaar of van de charteraar. Die liggen meestal vast in contracten of richtlijnen.

Indien men aan een steiger laadt of lost gelden er vaak private regels van het bedrijf dat de steiger beheert. Van tevoren tekent de kapitein dan een overeenkomst/contract dat zijn bemanning zich aan deze voorschriften houdt.

Dit zijn dus niet altijd regels van de overheid en kunnen dan ook niet gehandhaafd worden door politie of ambtenaren.

Als er iets fout gaat zullen er schadeclaims worden ingediend, dus een financiële afrekening. Dan is men aansprakelijk voor geleden schade.

11. Aansprakelijk/ verantwoordelijk

Vaak staat er in wet- en regelgeving dat de kapitein aansprakelijk is voor bepaalde zaken, ook komt men de term 'verantwoordelijkheid' en 'verantwoording' vaak tegen.

Wie is er aansprakelijk/verantwoordelijk bij een zelfvarend schip zonder bemanning?

Hieronder wordt in het kort ingegaan op deze terminologie, waarbij moet worden bedacht dat niet iedereen altijd de juiste termen gebruikt.

Aansprakelijk

Aansprakelijkheid is een begrip uit het privaatrecht, ook wel burgerlijk of civiel recht genoemd. Met aansprakelijkheid wordt bedoeld dat een persoon aan een afspraak wordt gehouden. Aansprakelijkheid wordt vrijwel altijd in verband gebracht met schadevergoeding of wel geld.

Het primaire doel van aansprakelijkheid is herstel of compensatie van geleden schade. Daarnaast kan het preventief werken.

Een derde doel van aansprakelijkheid kan genoegdoening zijn: erkenning voor het feit dat men schade geleden heeft.



Figuur 16. Kapitein kan aansprakelijk gesteld worden bij afgevalen containers

Het uitgangspunt in het privaatrecht is dat men schade zelf dient te dragen.
Er moeten zwaarwegende redenen zijn om van deze hoofdregel af te wijken.
Het aansprakelijkheidsrecht stelt vast wanneer iemand aansprakelijk is voor schade die een ander geleden heeft.

Aansprakelijkheid moet niet worden verward met verantwoordelijkheid, zie hieronder.
Aansprakelijkheid heeft veel te maken met het feit dat er schade wordt geleden door contractbreuk of door feitelijk handelen.
Zie ook risico-aansprakelijkheid hieronder.

Voorbeeld

Schade door:

- Het niet nakomen van een contract: te laat de lading afleveren;
- Feitelijk handelen: een aanvaring veroorzaken.

Schuld/ risico

Schuld wordt als term op verschillende wijzen gebruikt in het strafrecht en in het privaatrecht.

Strafrecht

Uitgangspunt is dat men anders moest en kon handelen, het was vermijdbaar en daarom verwijtbaar, tenzij er bijzondere omstandigheden zijn.

Een cruciaal element voor vaststellen van schuld is vermijdbaarheid. Wie anders had kunnen handelen en dit niet heeft gedaan, heeft verwijtbaar gehandeld.

Ook betekent dit dat iemand schuldig is als hij zichzelf (mede) in deze onvermijdelijke situatie heeft gebracht.

Voorbeeld

Als een kapitein onvoorbereid door een zeeroversgevaarlijk gebied vaart en er vallen doden of gewonden onder zijn bemanning, dan is de kapitein mogelijk (mede) schuldig.

Men kan in het strafrecht op meerdere wijzen schuld uitsluiten, zoals bij noodweer/ zelfverdediging tijdens een aanval van zeerovers, zie pagina 205 van dit Handboek.

Privaatrecht

Het privaatrecht maakt een onderscheid tussen schuld en risico.

Bij schuldaansprakelijkheid moet er sprake zijn van enige verwijtbaarheid aan de zijde van de het incident veroorzakende persoon om tot aansprakelijkheid te komen.

Soms is er geen sprake van onrechtmatigheid, omdat door een schulduitsluitingsgrond de schuld aan de kant van de schadeveroorzaker geheel wegvalt.

Zo kan er sprake zijn van overmacht.

Voorbeeld

Overmacht treedt op als men niet kan voldoen aan zijn contractuele verplichtingen door een voorval dat zich buiten zijn schuld voordoet, zoals extreme natuurverschijnselen, coronapandemie of terroristische aanslagen.

Bij risico-aansprakelijkheid speelt schuld geen rol.
Als een bepaald risico zich verwezenlijkt dan is daarmee de aansprakelijkheid gegeven.

Voorbeeld

De kapitein (als vertegenwoordiger van de reder) is aansprakelijk voor een schip waaraan een verborgen gebrek kleeft. Als door dat gebrek schade ontstaat, dan is de kapitein aansprakelijk voor de schade, ook al kende hij het gebrek niet, zoals bij een plotseling kapotte stuurmachine die wel altijd goed is onderhouden: risico-aansprakelijkheid

Andere veel voorkomende voorbeelden zijn de aansprakelijkheid van ouders voor de daden van hun kinderen, van werkgevers voor de daden door hun werknemers, of van dierenbezitters voor de gedragingen van hun dieren (uitgebroken paarden, loslopende honden). Deze vormen van aansprakelijkheid heten risico-aansprakelijkheid.

Verantwoordelijk

Verantwoording is een begrip dat verwijst naar een proces van verantwoording afleggen, dit in tegenstelling tot verantwoordelijkheid, dat verwijst naar een taakomschrijving.

Wanneer er een analyse en beoordeling gemaakt wordt van de uitvoering van die taken spreekt men van verantwoording.

Er is een duidelijke relatie tussen de verantwoordelijke persoon, zoals de kapitein en degene aan wie de verantwoording wordt afgelegd, zoals de reder.

Er zijn verschillende vormen van verantwoording:

- Financiële verantwoording: begroten en de besteding daarvan.
- Procesverantwoording: proces dat gevolgd is bij de uitvoering van taken.
- Beleidsmatige verantwoording: effectiviteit en doelmatigheid van de uitvoering.
- Verticale verantwoording: kapitein en reder, er is sprake van hiërarchie.
- Horizontale verantwoording: vrijwillige verantwoording.

Voorbeeld

Als je voor iets de verantwoordelijkheid draagt, ben je ervoor verantwoordelijk en kun je ervoor ter verantwoording worden geroepen.

Andersom: als je iets voor je verantwoording hebt genomen, draag je daarvoor verantwoordelijkheid.

Plicht

Verantwoordelijkheid brengt een aantal rechten en plichten met zich mee.
Vaak zijn de rechten noodzakelijk om aan de plichten te kunnen voldoen.

In Deel 2 van dit Handboek worden de plichten van een kapitein beschreven voor verschillende zaken, zoals schip, bemanning en lading.

Een plicht is datgene moeten doen dat wordt geëist door het gezag. Ook wel, een taak die men op zich heeft genomen of opgelegd heeft gekregen.

Voorbeeld

Artikel 8:261 BW

De kapitein is verplicht voor de belangen van de reder en bevrachters te waken en de nodige maatregelen te nemen.

12. Handhaving

Nederland en andere staten hebben het recht om hun wet- en regelgeving te handhaven. Als er een norm wordt overtreden kan er een sanctie worden opgelegd.



In dit Handboek betekent handhaving het door toezicht en/of opsporing bevorderen dat wettelijke regels worden nageleefd.

Het ministerie van Justitie en Veiligheid, meer in het bijzonder het Openbaar Ministerie (OM), is belast met de opsporing, terwijl andere ministeries zich toeleggen op toezicht of controle; ook aan boord.

Handhaving van wet- en regelgeving

- Toezicht (controle) zonder vermoeden van een overtreding van de wet.
- Opsporing bij een vermoedelijke overtreding van de wet (verdachte).
- Sanctie.

Terminologie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

- Handhaving

Zorgen voor de naleving van regels door dienstverlening, toezicht en opsporing.

- Toezicht

Verzamelen van informatie over de vraag of een handeling of zaak voldoet aan de daaraan gestelde eisen, het zich daarna vormen van een oordeel daarover en daar waar nodig interveniëren (optreden).

- Interventie

Het laten voldoen aan de eisen van een onder toezicht gestelde.

- Opsporing

Verzamelen van informatie op grond van aanwijzingen van gepleegde strafbare feiten of een redelijk vermoeden van in gang zijnde strafbare feiten, met het doel te komen tot een strafrechtelijke interventie.



Toezicht en opsporing kunnen in één persoon verenigd zijn.

Toezicht kan dan naadloos overgaan in opsporing bij verdenking van een strafbaar feit gedurende een controle.

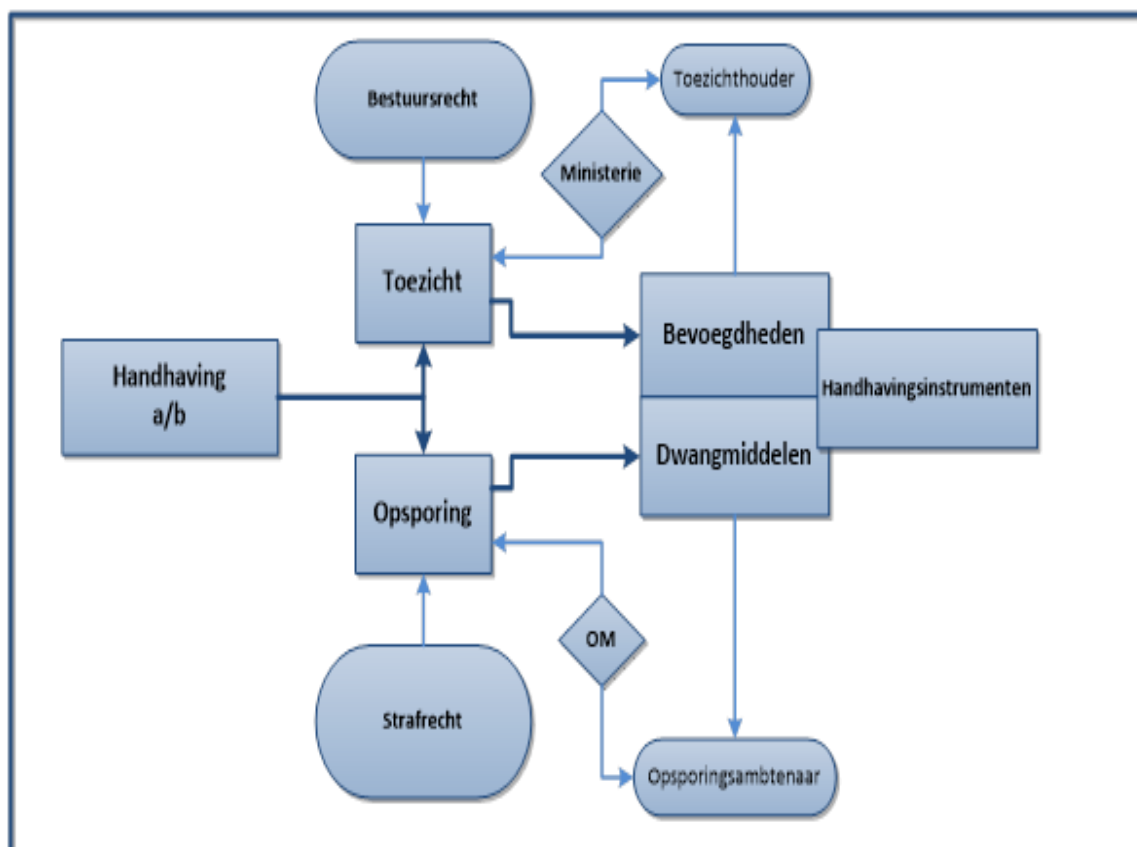
Denk hierbij aan de Schepenvet, die kent zowel bestuursrechtelijk (toezicht: controle, waarschuwing) als strafrechtelijk (opsporing: verdachte) handhaafbare bepalingen.

Indien toezicht en opsporing niet in één persoon verenigd zijn, dan moet de toezichthouder een opsporingsambtenaar waarschuwen, bij verdenking van een strafbaar feit.

Voorbeeld

Een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport is vaak zowel bevoegd tot het houden van toezicht (controle) als het opsporen van strafbare feiten (verdachte).

Handhaving kan dus worden onderverdeeld in toezicht en opsporing. Beide beschikken over sancties, straffen en maatregelen, samen ook wel handhavingsinstrumenten genoemd.



Figuur 17. Structuur handhaving (toezicht/opsporing)

Handhaving	
Toezicht	Opsporing
Toeziethouder	Opsporingsambtenaar
Per wet bepaald	Algemeen of bijzonder
Controle naleving van wetgeving	Concrete verdenking
Wet- en regelgeving	WvSv en bijzondere wetgeving
Verplichte actieve medewerking	Verdachte hoeft niet mee te werken (zwijgrecht)
Administratieve regelingen	Strafbepalingen
Waarschuwing, beschikking	Proces-verbaal, vervolging
Dwangmiddelen (sancties) in Awb	Straffen: WvSv of bijzondere wetgeving
Bevoegdheden in Awb en bijzondere wetten	Dwangmiddelen in WvSv of bijzondere wetgeving
Mag hulp inroepen van opsporingsambtenaar	Onder leiding van OvJ
Bevoegd gezag is het Bestuur	Bevoegd gezag is het OM/OvJ
Geen directe aansturing van bevoegd gezag	Opdrachten en aanwijzingen van OvJ
Geweldgebruik beperkt en per wet geregeld	Geweldgebruik Politiewet 1993 en Ambtsinstructie

Tabel 3. Onderscheid tussen toezicht en opsporing

Het bevoegd gezag beschikt vaak over het handhavinginstrument van aanhouding van schepen. Ook andere handhavinginstrumenten komen voor.

Voorbeeld

Er bestaan aanhoudingsbevoegdheden op grond van de Schepenwet, de Wet havenstaatcontrole en de Wet laden en lossen zeeschepen. De Wet laden en lossen zeeschepen geeft de bevoegdheid om het laden en lossen stop te zetten.

Bij de meeste van deze handhavinginstrumenten heeft de toezichthouder de keuzevrijheid, bij de rest is hij verplicht een bepaald instrument toe te passen.

Het daadwerkelijk toepassen van bestuursrechtelijke of zelfs strafrechtelijke sancties gebeurt niet eerder dan dat andere maatregelen gefaald hebben.

Voor de strafrechtelijke sanctie is een van de uiterste middelen die zullen worden toegepast.

Normaal gesproken wordt de weg der geleidelijkheid, proportionaliteit en subsidiariteit bewandeld bij het nemen van maatregelen, zie ook de figuur hierna.



Figuur 18. Hiërarchie van handhavingsinstrumenten

13. Toezicht

Toezicht is het verzamelen van informatie over de vraag of iets voldoet aan de daaraan gestelde eisen (wet/vergunning/certificaat), daarna een oordeel daarover vormen en vervolgens wel of niet interveniëren ofwel optreden.

Toezicht
Controle op naleving van wet- en regelgeving.

Toezicht valt binnen het bestuursrecht, hierin staan de verhouding tussen overheid en burger centraal. Daarnaast regelt het bestuursrecht de bestuurlijke organisatie en regelgeving. Het kan worden verdeeld in:

- Algemeen bestuursrecht: Algemene wet bestuursrecht (Awb);
- Bijzonder bestuursrecht: Schepenvet, Wet zeevarenden, Visserijwet.

Ook het bestuursrecht kan niet zonder handhaving van zijn regels.

De Awb kent een apart hoofdstuk over het toezicht op de naleving van bestuursrechtelijke regels.



In wet- en regelgeving worden burgers allerlei verboden en geboden opgelegd.

Houdt de burger zich hier niet aan, dan moet het bestuursorgaan de mogelijkheid hebben naleving van de regels af te dwingen.

Voorbeeld

Als een kapitein zonder de juiste certificaten toch een zeereis onderneemt, dan kan de overheid bestuursrechtelijk optreden door het vertrek uit te stellen of het schip aan te houden.

Toezicht wordt uitgeoefend door een toezichthouder, die is door de overheid aangesteld. Toezichthouders voeren regelmatig controles uit. Hiervan gaat een belangrijk preventief effect uit.

Het toezicht kan tot resultaat hebben dat de wettelijke voorschriften alleen al door voorlichting, inspecties, controles en waarschuwingen worden nageleefd.

Indien controle en waarschuwingen geen effect sorteren, loopt het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in de regel uit op het gebruik van handhavingsmiddelen met een meer dwingend karakter.

Er zal dan een keuze moeten worden gemaakt uit de bestuursrechtelijke of strafrechtelijke middelen die de handhavende autoriteiten ter beschikking staan.

Een combinatie van deze middelen is ook mogelijk.

De keuze van het middel wordt bepaald door overwegingen van proportionaliteit, subsidiariteit, doelmatigheid en doeltreffendheid.

Het staat de overheid vrij om de rechter te vragen een verbod uit te spreken.

Omdat dit omslachtig is en vaak lang duurt, heeft de wetgever aan de overheid een aantal dwangmiddelen gegeven om die zonder tussenkomst van een rechter in te zetten.

De vier belangrijkste dwangmiddelen zijn:

- Bestuursdwang
- Dwangsom
- Administratieve of bestuurlijke boete
- Bestuurlijke maatregelen zoals het intrekken van vergunning of certificaat.

Voorbeeld

De Minister mag een certificaat intrekken als er niet meer wordt voldaan aan de wettelijke eisen.

Het toezicht aan boord draait soms om de intrekking van certificaten en het opleggen van een vaarverbod.

De dreiging van deze interventies wordt over het algemeen als doeltreffend instrument ervaren.

Omdat beide instrumenten zeer ingrijpend zijn, worden echter aanvullende, minder ingrijpende instrumenten, waaronder de last onder dwangsom en eventueel de bestuurlijke boete, steeds meer en meer toegepast, maar nog niet voor alle wetten.

Het herstellen van de oorzaak is uiteraard ook een maatregel die kan worden opgelegd aan het schip of kapitein.

Toezichthouder

Een toezichthouder is een door het bevoegd gezag aangewezen ambtenaar. Die is dan op grond van die aanwijzing bevoegd tot het instellen van onderzoeken naar de naleving van wet- en regelgeving.

Een toezichthouder controleert of de regels worden nageleefd.

Een toezichthouder vraagt om inlichtingen, hij vraagt of hij de papieren mag inzien, of onderzoekt de lading van een schip.

Een toezichthouder wordt aangesteld per wet, maar hij kan ook worden aangesteld om meerdere wetten te controleren.

Elke toezichthouder heeft een legitimatiebewijs bij zich.

Het legitimatiebewijs van de toezichthouder is afgegeven door het bevoegd gezag.

Legitimeren dient gevraagd of ongevraagd te geschieden, zodat men weet dat men te maken heeft met een officiële toezichthouder.

Verzet (geweld) tegen een toezichthouder is strafbaar, ook daarom moet men weten dat men te doen heeft met een officiële toezichthouder.

Voorbeeld

Als iemand zich bewust verzet tegen een toezichthouder of opzettelijk diens handelingen belemmert, dan pleegt diegene een misdrijf. Die persoon is dan een verdachte geworden, met alle consequenties van dien.

Toezichthouder koopvaardij

De kapitein is verantwoordelijk voor de naleving van de wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden op zijn schip.

Hij is verplicht te beschikken over de nodige certificaten, zoals dat van het veiligheidsmanagementsysteem, welke weer moet voldoen aan de *International Safety Management (ISM)-Code*. Hierop wordt toezicht gehouden.

De belangrijkste toezichthouder voor de koopvaardij heet 'Inspectie Leefomgeving en Transport/ Zeescheepvaart' (ILT).

Vroeger ook bekend onder de naam 'Scheepvaartinspectie'.

De Engelstalige naam van deze inspectie is nog steeds '*the Netherlands Shipping Inspectorate*'.



Figuur 19. Logo ILT

Deze inspectie houdt toezicht op Nederlandse en buitenlandse schepen, bemanningen, rederijen en klassenbureaus.

Deze inspectie voert het toezicht niet alleen uit: veel andere organisaties spelen een belangrijke rol bij controles.

Klassenbureaus verrichten vaak de certificerende inspecties en verstrekken namens de minister de bijbehorende certificaten.

Keuringsinstanties toetsen bepaalde scheepsuitrustingsstukken aan de normen en verstrekken certificaten.

Opleidingsinstituten zorgen voor het opleiden en examineren van bemanningsleden.

De Inspectie Leefomgeving en Transport/Zeescheepvaart houdt vervolgens toezicht op de manier waarop deze organisaties deze publieke taken uitvoeren.

Naast de Inspectie Leefomgeving en Transport van het ministerie van I&W houden ook andere toezichthouders (op gemeentelijk, provinciaal en rijksniveau) toezicht op de Nederlandse en buitenlandse schepen in de Nederlandse territoriale wateren en havens.

De Inspectie Leefomgeving en Transport/Zeescheepvaart werkt nauw samen met deze toezichthouders.

Voor sommige segmenten uit de koopvaardijvloot (olie- en chemicaliëntankers) bestaan daarnaast nog klanten (verladers) en brancheorganisaties die toezicht houden en inspecties uitvoeren (*vetting*).

Als vangnet voor het onder de maat presteren van schepen is de zogenaamde havenstaatcontrole in het leven geroepen.

Het toezicht op schepen gebeurt in Europa op basis van de *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU)*.

Er zijn op de wereld meer van dit soort MOU's in werking. Zie pagina 104.

Ook op EU-niveau vindt toezicht plaats. Daartoe is de *European Maritime Safety Agency (EMSA)* opgericht, die de Europese Commissie over de ontwikkeling van wet- en regelgeving adviseert, de implementatie ervan controleert en de werking hiervan evalueert.

De Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport/Zeescheepvaart zoekt met de EMSA naar de optimale taakverdeling en wil met haar toezicht complementair zijn aan de EMSA. Daarnaast heeft vrijwel elke kuststaat zijn eigen nationale toezichthouders.

De kapitein kan dus meerdere toezichthoudende autoriteiten verwachten aan boord, zowel in binnen- als in buitenland.

Toezichtbevoegdheden

Een toezichthouder in Nederland heeft voor zijn taak ook bevoegdheden, zoals het stoppen van een schip en het controleren van papieren en lading.

Wet- en regelgeving hebben vaak een toezichtbepaling, dit is een bepaling waarin staat vermeld wie de toezichthouder is en wat de toezichtbevoegdheden zijn. Deze bevoegdheden verschillen per wet. De toezichtbevoegdheden moeten uit de wetgeving gehaald worden die men wil controleren.

Om zijn functie goed te kunnen uitvoeren heeft de toezichthouder een aantal algemene wettelijke bevoegdheden die geregeld zijn in de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Concreet zijn dit bevoegdheden zoals:

- Schip laten stoppen en/of naar een aangewezen plaats laten overbrengen;
- Schip en haar lading onderzoeken;
- Toegang verkrijgen tot elke plaats aan boord, uitgezonderd woonvertrekken;
- Zich laten bijstaan door de politie of andere aangewezen personen;
- Identiteitsbewijs, inlichtingen of papieren vorderen, inclusief afschrift maken;
- Zaken onderzoeken, opnemen en monsters daarvan nemen;
- Verpakkingen openen;
- Zaken voor onderzoek tijdelijk meenemen tegen afgifte van een schriftelijk bewijs.

Iedereen is verplicht (binnen een door de toezichthouder gestelde redelijke termijn) medewerking te verlenen aan de toezichthouder.

Deze medewerkingsplicht geldt niet na het moment waarop de betrokkene verdacht wordt van een strafbaar feit, dan kan de, inmiddels, verdachte een beroep doen op het zwijgrecht. Een verdachte hoeft niet mee te werken aan zijn eigen veroordeling.

Daarnaast kunnen nog extra bevoegdheden aan een toezichthouder zijn toegekend in een aantal bijzondere wetten, zoals de Vreemdelingenwet 2000, de Wet zeevarenden, de Schepenwet, de Opiumwet of de Visserijwet 1963.

Voorbeeld

Iedereen die de visserij uitoefent is verplicht op eerste vordering van een ambtenaar:

- Deze in de gelegenheid stellen het vaartuig te betreden;
- Uitstaand vistuig te lichten;
- Gesloten viskarren te openen.

Kenmerkend voor het mogen uitoefenen van toezichtbevoegdheden is dat er geen sprake hoeft te zijn van enig vermoeden dat een wettelijk voorschrift is overtreden (verdachte). Het is vaak een controle zonder enige verdenking of vermoeden.

Hiermee wordt meteen het onderscheid met opsporing (strafrecht) wat duidelijker. In het strafrecht spreekt men overigens vaak van dwangmiddelen i.p.v. bevoegdheden.

Voorbeeld

De wet- en regelgeving bevat toezichtbepalingen, waarin wordt geregeld wie bevoegd is en welke bevoegdheden die persoon heeft om zijn toezichtstaak uit te kunnen oefenen.

Bescherming kapitein bij toezicht

De kapitein is in velerlei opzichten afhankelijk van het besluit (ook wel: beschikking) dat de toezichthouder neemt, zeker als dit besluit sancties of maatregelen inhoudt.

Vaak grijpt een negatief besluit van de toezichthouder diep in op de bedrijfsvoering aan boord. Mede daarom is er behoefte aan een stelsel van rechtsbescherming waarin de kapitein bezwaar/beroep kan maken tegen een besluit dat in zijn ogen juridisch onjuist is.

Uiteraard geldt onderstaande ook voor de reder, als het besluit de reder betreft.

Bezwaar en beroep staan alleen open tegen bestuursrechtbesluiten, dus niet tegen andere feitelijke of privaatrechtelijke handelingen van de overheid, of tegen besluiten (vonnis) uit het strafrecht; die hebben hun eigen rechtsbescherming.

NB

Het gaat hier over de bescherming van de kapitein (reder) in Nederland. In buitenland kan dit anders zijn, afhankelijk van het daar geldende nationaal recht.

Bestuursbesluiten zijn de besluiten van de toezichthouder in het kader van toezicht op de naleving van de wet.

Onderaan het besluit dat een kapitein krijgt van een toezichthouder staat hoe en waar hij bezwaar/beroep moet aantekenen.

Het stelsel van rechtsbescherming bestaat uit globaal drie fasen:

1. **Bezwaar**

Tegen een besluit moet de kapitein eerst bezwaar maken bij het bestuursorgaan (toezichthouder) dat het besluit heeft genomen;

2. **Beroep**

Wordt het bezwaar door dit bestuursorgaan (toezichthouder) afgewezen, dan kan hij tegen dat besluit (beslissing op bezwaar) een beroep instellen bij de rechtbank,

3. **Hoger beroep**

Tegen de uitspraak van deze rechtbank staat hoger beroep open bij een hogere rechtbank, zoals het Centraal College van het Bedrijfsleven of de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State, dit is afhankelijk van het soort besluit.

Bezwaar

De kapitein kan bezwaar maken bij het bestuursorgaan dat het besluit nam. We spreken dan van een bezwaarschriftprocedure. Deze procedure is terug te vinden in de hoofdstukken 6 en 7 Awb.

Bezwaar moet worden ingediend door een bezwaarschrift, er bestaan enige vereisten voor dit bezwaarschrift.

De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bedraagt zes weken na toezending of uitreiking van de beschikking.

De bezwaarschriftprocedure fungeert als een soort drempel voor toegang tot de rechter.

Het bestuursorgaan dient het oorspronkelijke besluit te heroverwegen.

Gedurende deze procedure gelden een aantal vormvoorschriften. Zo moeten belanghebbenden (kapitein) worden gehoord en moet de beslissing op het bezwaarschrift binnen zes weken worden genomen.

Tenslotte geldt dat de beslissing op het bezwaarschrift van de kapitein deugdelijk moet worden gemotiveerd.

Beroep

Als de kapitein vindt dat het bestuursorgaan niet op de juiste wijze op zijn bezwaarschrift heeft gereageerd, is hij toe aan de tweede fase: beroep bij de rechtbank.

Hoofdstuk 8 Awb kent een aantal bepalingen over het proces van deze fase.

De rechtbank houdt dan een zitting die gewijd is aan het beroep van de kapitein, eventueel met getuigenverhoor en doet vervolgens uitspraak.

De rechtbank beoordeelt alleen de rechtmatigheid van een besluit. Het oordeel over de doelmatigheid moet aan het bestuursorgaan blijven.

Als het bestuursorgaan (toezichthouder) dus ten onrechte een besluit genomen heeft, dan moet de bestuursrechter dit besluit geheel of gedeeltelijk vernietigen.

Hoger beroep

Eventueel kan de kapitein nog in hoger beroep. In hoger beroep is de verscheidenheid aan bestuursrechters veel groter:

- Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Voor alle zaken waarvoor onderstaande uitzonderingen niet van toepassing zijn, bijv. milieu en onderwijs;
- Centrale Raad van Beroep
Voor sociale zekerheidszaken;
- College van Beroep voor het Bedrijfsleven
Voor economische zaken.

Voorlopige voorziening (kort geding)

Als er haast is geboden kan aan de rechtbank een snelle procedure worden gevraagd, de zgn. 'voorlopige voorziening', dit lijkt op een kort geding.

Tijdens een bezwaar- of beroepschriftprocedure blijft het laatste besluit van kracht.

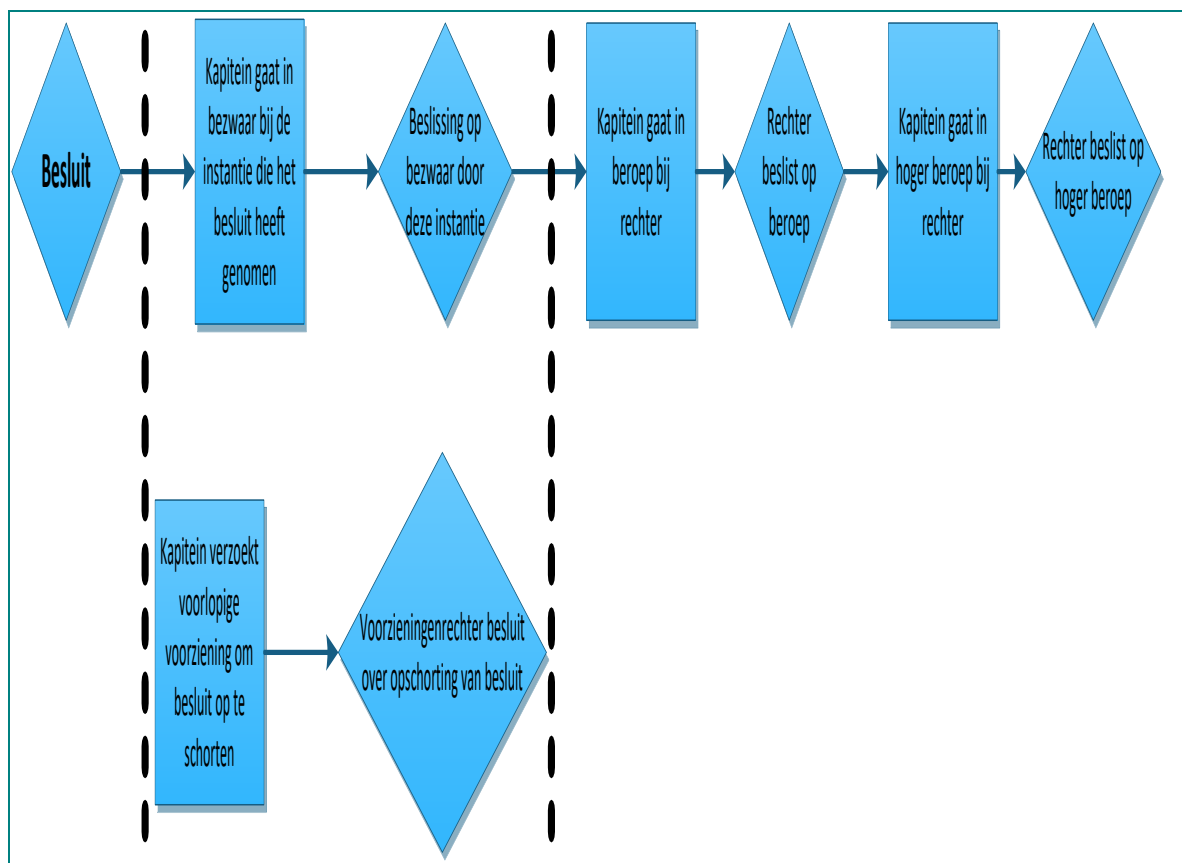
Soms heeft dat onherstelbare schade tot gevolg. Om deze schade te voorkomen, kan iemand die bezwaar of beroep aantekent aan de voorzieningenrechter vragen om een voorlopige voorziening.

Als de voorzieningenrechter het verzoek toewijst, betekent dat over het algemeen dat het oorspronkelijke besluit wordt opgeschort.

Dat besluit geldt dan tijdelijk niet, meestal totdat op het beroep is beslist of de rechter een definitieve uitspraak heeft gedaan.

Voorbeeld

Indien een schip een verbod krijgt om uit te varen, dan blijft dit besluit van kracht totdat de volledige bezwaar- en beroepsprocedure is doorlopen. De voorlopige voorzieningenprocedure kan de werking van het besluit opschorten, waardoor het schip alsnog kan uitvaren; dit ter beoordeling van de voorzieningenrechter.



Figuur 20. Bezwaar- en beroepsprocedure, en voorlopige voorziening (kort geding)

14. Opsporing

Begrippen

Hiervoor spraken we van toezicht (bestuursrecht), nu gaan we over op opsporing.

Opsporing is gericht op de strafrechtelijke afdoening van strafbare feiten; *in concreto* is opsporing gericht op het vinden van een verdachte, dan wel het vaststellen dat er (g)een strafbaar feit is gepleegd.

Opsporing/ toezicht

Toeziht: bestuurstaak

Opsporing: justitiële taak

Opsporing wordt uitgevoerd door opsporingsambtenaren.
Deze hebben opsporingsbevoegdheid. Dat is een bevoegdheid die kan worden uitgeoefend bij een onderzoek naar aanleiding van een verdenking van een strafbaar feit.

Een persoon die ervan wordt verdacht een strafbaar feit te hebben gepleegd, krijgt te maken met het strafrecht.

Strafrecht is nationaal recht, het geldt binnen Nederland.

Aan boord van een Nederlands schip en aan boord van een buitenlands schip in Nederland, inclusief de territoriale wateren, geldt de Nederlandse strafwet.



Een kapitein kan te maken krijgen met strafbare feiten aan boord, maar hij kan ook worden belast met de opsporing van strafbare feiten aan boord van zijn schip.

De kapitein mag dan bepaalde dwangmiddelen toepassen. Daarom wordt er hier in het kort enkele relevante aspecten van het strafrecht besproken, later komt de actieve rol van de kapitein aan bod, zie pagina 195 van dit Handboek.

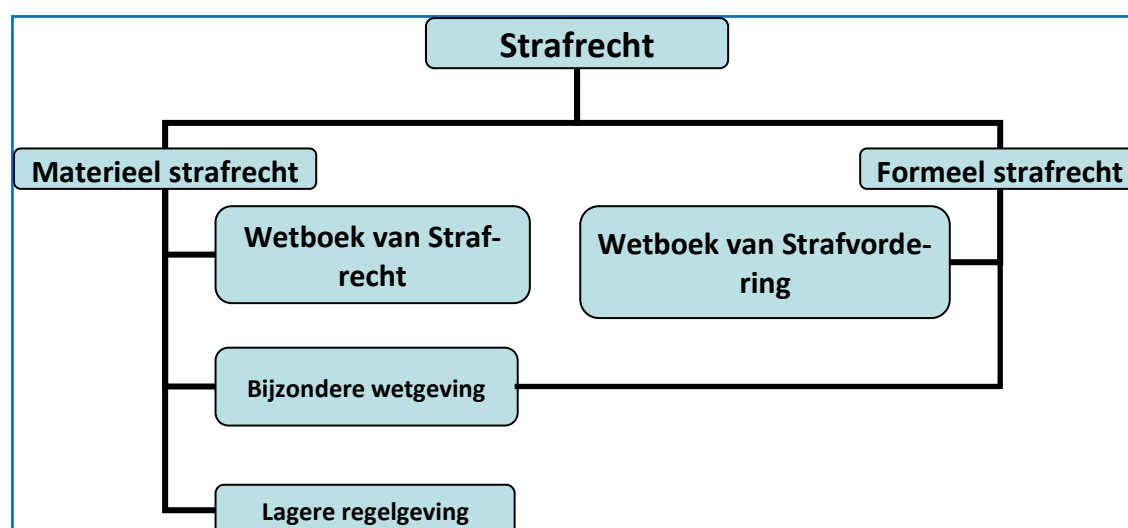
Binnen het strafrecht wordt verschil gemaakt tussen materieel strafrecht en formeel strafrecht.

Het materieel strafrecht gaat vooral over strafbare feiten en de straffen.
Het materieel strafrecht staat in het Wetboek van Strafrecht (Sr of WvSr).

Het formeel strafrecht beschrijft de rechtszaak en alles wat daaraan voorafgaat, zoals het opsporingsonderzoek door de opsporingsambtenaren.

Anders gezegd: het formeel strafrecht beschrijft wat er gebeurt, zoals opsporing als iemand een strafbaar feit heeft gepleegd en de rechtszitting.

Het formeel strafrecht staat in het Wetboek van Strafvordering (WvSv).



Figuur 21. Strafrecht en strafvordering

Strafbaar feit

Een feit is pas strafbaar als het voor het plegen strafbaar is gesteld, terugwerkende kracht kan niet.

Het is daarom onmogelijk te worden veroordeeld voor een feit dat niet strafbaar is op het moment dat het wordt gepleegd.

Strafbare feiten zijn opgenomen in wettelijke strafbepalingen.
Dit kan zijn in een wet, een AMvB, een ministeriële regeling etc.

Strafbaar feit

Een strafbaar feit is een gedraging die beschreven staat in een strafbepaling. Deze gedraging moet in strijd zijn met het recht (wederrechtelijk) en te wijten zijn aan schuld.

Strafbepaling

Strafbepalingen kan men vinden in het Wetboek van Strafrecht en in bijzondere wet- en regelgeving, zoals de Schepenwet, Wet zeevarenden of Visserijwet 1963.

Strafbare feiten kan men onderverdelen in misdrijven en overtredingen. Misdrijven zijn meer ernstige strafbare feiten dan overtredingen, de strafmaat is dan ook verschillend.

Strafbare feiten bij scheepvaart

Het Wetboek van Strafrecht wijdt een speciaal hoofdstuk aan strafbare feiten binnen de scheepvaart, de zgn. scheepvaartmisdrijven en -overtredingen.

Het gaat dan over strafbare feiten die in verband staan met de exploitatie van een schip (meestal overtredingen) of met de veiligheid van de scheepvaart of die van schip, bemanning en lading (vaak misdrijven), zie pagina 77 van dit Handboek.

Verdachte

Een verdachte is een persoon die verdacht wordt van een strafbaar feit. Er moet een redelijk vermoeden zijn. Dit blijkt uit feiten of omstandigheden, dus niet uit geruchten, vage aanwijzingen of een algemeen vermoeden.

Feiten: daden, handelingen of gebeurtenissen die werkelijk gebeurd zijn.
Omstandigheden: bijzonderheden of aangelegenheden die bij een feit kunnen horen.

Verdenking

- Concrete feiten of omstandigheden
- Redelijk vermoeden van schuld
- Een strafbaar feit.

Het vermoeden van een strafbare handeling moet redelijk zijn, niet alleen voor de opsporingsambtenaar, maar ook in het algemeen.

Het vermoeden moet in de richting van een bepaald strafbaar feit wijzen.

Verdachte moet aangezegd worden dat hij verdachte is.

Hij heeft dan zwijgrecht.



De opsporingsambtenaar moet de rechten van een verdachte respecteren, anders pleegt de opsporingsambtenaar mogelijk zelf een strafbaar feit.

Bovendien komt het dan misschien niet tot een veroordeling van de verdachte.

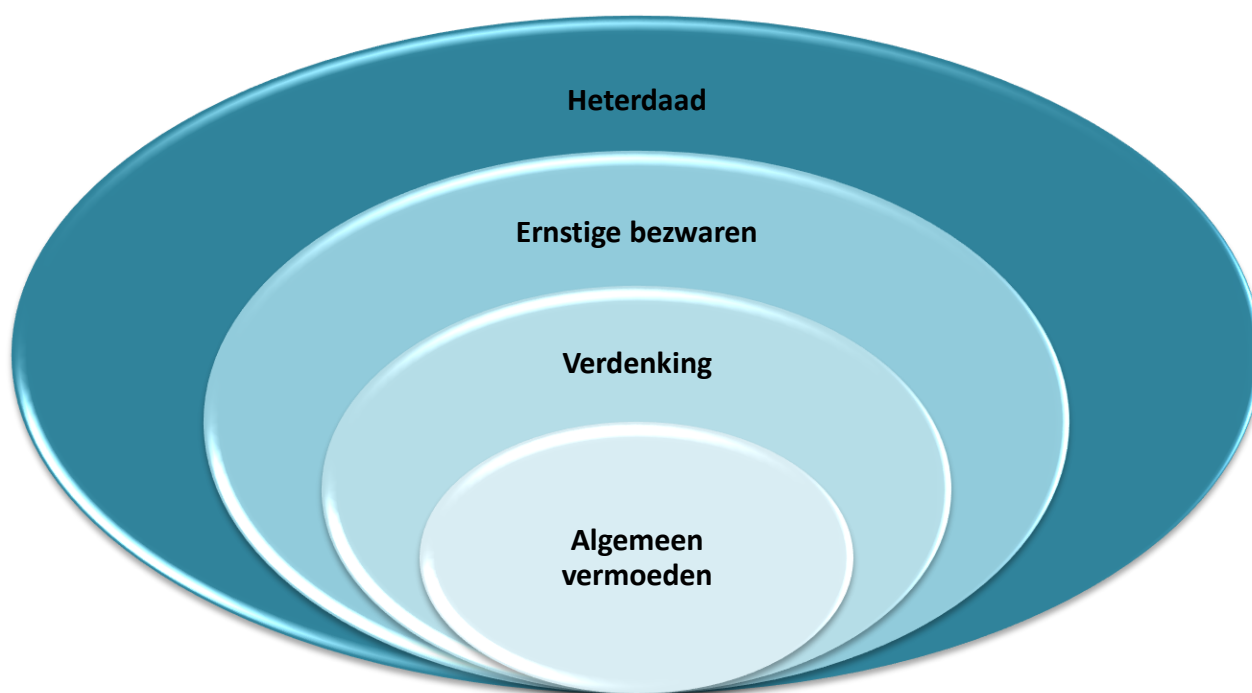
Ernstige bezwaren betekent dat er meer is dan alleen een verdenking van het plegen van een strafbaar feit.

De waarschijnlijkheid dat de verdachte het feit heeft gepleegd is hoger dan bij een verdenking.

Er zijn dan sterke aanwijzingen dat de verdachte betrokken is bij een strafbaar feit.

Heterdaad is als een strafbaar feit wordt ontdekt terwijl het feit wordt begaan of direct erna.

Een verdachte blijft verdachte tot de vervolging stopt of er een veroordeling volgt.



Figuur 22. Van algemeen vermoeden tot heterdaad

Verzet door verdachte

Een verdachte hoeft niet actief mee te werken, maar moet wel de bevoegdheden van de opsporingsambtenaar toelaten.

Bij fouilleren hoeft de verdachte dus niet zijn zakken leeg te maken, de opsporingsambtenaar mag deze wel legen, desnoods met gepast geweld.

Een verdachte mag zich niet actief verzetten, dan pleegt hij een strafbaar feit.

Het verzet moet zijn gericht tegen een opsporingsambtenaar. Het is elk actief gebruik van enige lichaamskracht.

Dreiging met geweld, vooral als het een specifieke reële dreiging is, valt ook onder verzet.

Als een verdachte niet voldoet aan een bevel van een opsporingsambtenaar dan pleegt de verdachte een strafbaar feit.

Strafrechtelijke terminologie	
Schuld	Het gedaan hebben.
Schuld/Culpa	Niet opzettelijk, maar wist of hoorde te weten dat zijn gedrag strafbaar was.
Opzet	Willens en wetens een strafbaar feit plegen.
Voorwaardelijke opzet	Niet doelbewust, op de koop toe nemen.
Poging	Begin van uitvoering, niet voltooiing door externe oorzaken.
Doen plegen	Strafbaar feit laten plegen door een willoze uitvoerder.
Uitlokking	Uitlokker en uitvoerder strafbaar.
Medeplegen	Twee of meer personen plegen samen een strafbaar feit.
Medeplichtig	Opzettelijk hulpverlenen bij een misdrijf.

Tabel 4. Strafrechtelijke terminologie

Bewijs

In het strafrecht is het bewijs de informatie dat aantoonst dat de verdachte datgene heeft gedaan waarvan hij beschuldigd wordt.

Bewijs kan bestaan uit:

- Verklaringen van getuigen;
- P-V van een opsporingsambtenaar;
- Verklaring van de verdachte;
- Schriftelijke documenten;
- Foto's, geluids- en beeldopnamen;
- Voorwerpen, zoals een moordwapen.

Het bewijs moet wettig en overtuigend zijn.

Wettig bewijs

- Voldoet aan de wettelijke eisen;
- Voldoet aan het wettelijke bewijsminimum.

Overtuigend bewijs

De rechter is persoonlijk door het bewijs overtuigd dat de verdachte inderdaad datgene heeft gedaan waarvan hij beschuldigd wordt.

Voorbeeld

1. Wel wettig, niet overtuigend

Er is wettig bewijs, maar ook iemand anders had het feit kunnen plegen. Het bewijsmateriaal sluit andere daders dus niet uit.

2. Wel overtuigend, niet wettig

Het bewijs bestaat alleen uit een overtuigende verklaring van het slachtoffer.

Onwettig verkregen bewijs

In het WvSv staan de voorwaarden waaraan het bewijs moet voldoen.

Een voorwaarde is dat het bewijs op een rechtmatige manier verkregen moet zijn.

Hierbij rijzen geregeld problemen, vooral omdat vele opsporingshandelingen vaak een inbreuk op de rechten van de verdachte inhouden, die alleen toegelaten zijn onder bepaalde voorwaarden.

Voorbeeld

Het binnendringen in iemands huis is een inbreuk op het recht op privacy, maar een huiszoeking wordt onder bepaalde voorwaarden door de wet toegelaten.

Als er bewijs wordt verkregen dat in strijd is met de voorschriften, dan wordt dit bewijs nietig verklaard.

Proces-verbaal

Een proces-verbaal (P-V) van een opsporingsambtenaar is een schriftelijk verslag over de gang van zaken van een bepaalde gebeurtenis.

Het doel is dat het P-V gebruikt wordt door de OvJ voor de vervolging en door de rechter voor de berechting. Een P-V moet de feiten en omstandigheden bevatten die door de opsporingsambtenaar zelf zijn waargenomen of ondervonden.

In het P-V moet ook staan hoe het bewijs is verkregen. De rechter kan dan toetsen of het rechtmatig is verkregen.

Een P-V van een opsporingsambtenaar:

- Is een wettig bewijsmiddel voor een rechter;
- Moet voldoen aan de wettige materiële en formele eisen;
- Wordt persoonlijk opgemaakt door een opsporingsambtenaar.

Proces-verbaal

- Een P-V van een opsporingsambtenaar is een wettig bewijsmiddel, met unieke ofwel bijzondere bewijskracht.
- Een P-V van een niet-opsporingsambtenaar is vaak een rapport van bevindingen.

Vervolging en berechting

Vervolging

Een aanloop tot vervolging is het opsporingsonderzoek.

Het OM, met name de OvJ geeft leiding aan het opsporingsonderzoek door opsporingsambtenaren. Daarbij let de OvJ erop dat deze binnen hun bevoegdheden blijven.

Het opsporingsonderzoek begint na een melding, een officiële aangifte, of na waarneming door een opsporingsambtenaar.

Wanneer het gaat om georganiseerde criminaliteit worden er soms al voordat het eigenlijk opsporingsonderzoek begint criminele inlichtingen verzameld en geanalyseerd.

De rechter-commissaris (R-C) is een rechter die belast is met de rechterlijke controle van de opsporingsbevoegdheden die zijn of worden ingezet, zoals doorzoeken van een woning of aftappen van een telefoon. De OvJ doet een verzoek en de R-C beslist.

De vervolging begint als het OM een rechter in de zaak betreft.

In de meeste gevallen gebeurt dit door het uitbrengen van een dagvaarding aan de verdachte. Zo neemt de rechter kennis van de zaak.

Vervolging scheepvaart

Binnen het OM bestaat een speciale OvJ, genaamd 'officier van justitie Noordzee' ook wel 'Noordzee-officier'.

De Noordzee-officier adviseert en ondersteunt in alle maritieme gevallen zijn collegae binnen het OM.

De Noordzee-officier en zijn Noordzeeteam functioneren als vraagbaak voor diegenen die informatie willen in maritiem juridische aangelegenheden.

Noordzee-officier

Deze beschikt over relevante maritieme kennis en deskundigheid over internationaal zeerecht. Vanuit deze deskundigheid heeft de Noordzee-officier, indien noodzakelijk en wenselijk, een adviserende taak.

De strafbare feiten op het gebied van milieu, verkeersveiligheid en visserij binnen de territoriale zee van Nederland worden door de Noordzee-officier behandeld.

Overige strafbare feiten, zoals diefstal of geweldpleging, binnen de territoriale zee volgen in beginsel de normale regeling in het Wetboek van Strafvordering.

Op grond van het vlaggenbeginsel (zie pagina 30) vallen strafbare feiten waarbij Nederlandse schepen, waar ook ter wereld, betrokken zijn onder het gezag van de Noordzee-officier.

De Noordzee-officier wordt over elk incident geïnformeerd.

In de territoriale wateren van een ander land, zoals in een vreemde haven, heeft dat land echter primaire rechtsmacht, die gaat dan voor de rechtsmacht van Nederland.

Ten aanzien van terrorisme en piraterij/ gewapende overval op zee, beoordeelt de Noordzee-officier of er sprake is van Nederlandse rechtsmacht en Nederlandse belangen, en verzorgt de uitvoering van het onderzoek.

Noordzee-officier

De Noordzee-officier is verantwoordelijk voor de coördinatie van strafbare feiten die gepleegd zijn binnen de Nederlandse territoriale wateren en aan boord van Nederlandse schepen, waar ook ter wereld.

Berechting

Nadat de OvJ een verdachte voor de rechter heeft gebracht, beslist deze of de verdachte schuldig is en of een straf op zijn plaats is.

De rechtbank behandelt misdrijven en overtredingen. Nederland kent 11 rechtbanken. Eenvoudige en lichte zaken komen voor de politierechter, zwaardere zaken komen voor een meervoudige kamer, die bestaat uit drie (3) rechters.

Tegen de uitspraak van een rechtbank is hoger beroep mogelijk bij een gerechtshof. Hiervan zijn er vier (4) in Nederland.

Vervolgens is er een mogelijkheid tot cassatie bij de Hoge Raad der Nederlanden.

Executie

Het OM zorgt voor de tenuitvoerlegging (executie) van strafvonnissen, het opsporen van voortvluchtigen, de inning van onbetaalde boetes etc.

IV. Juridisch maritieme zaken

Hoofdstuk IV van dit Handboek gaat over de volgende onderwerpen:

- 15. Introductie
- 16. Zeeroof
- 17. Stateloos schip
- 18. Migranten, vluchteling, vreemdeling enz.
- 19. Illegale immigratie, mensenhandel en - smokkel
- 20. Maritiem terrorisme
- 21. Maritieme cybercrime
- 22. Verplichte hulpverlening op zee
- 23. Scheepvaartovertradingen
- 24. Scheepvaartmisdrijven

15. Introductie

Hieronder worden enkele onderwerpen, waaronder maritieme misdrijven, beschreven die veel relevantie hebben voor de kapitein, terwijl verderop in dit Handboek de positie van de kapitein binnen het strafrecht wordt verduidelijkt.

Met veel van onderstaande zaken kan de kapitein te maken krijgen tijdens de reis, en vaak moet hij er ook beslissingen over nemen.

16. Zeeroof/piraterij

Kustwacht- en oorlogsschepen mogen schepen, verdacht van zeeroverij op volle zee aanhouden en doorzoeken.

Binnen de TTW heet dit 'gewapende overval' en is de kuststaat belast met de aanhouding. Zeeroverij (piraterij) is een onrechtmatige daad van geweld, aanhouding of plundering, gepleegd op volle zee door de bemanning of passagiers van een particulier schip, voor persoonlijk gewin en gericht tegen een ander schip.

Er is dus sprake van twee schepen: het roofschip en het geroofde schip (dader/slachtoffer). Zie ook pagina 205 van dit Handboek.

Zeeroof: onrechtmatige daad, volle zee, twee schepen, persoonlijk gewin.
In TTW: gewapende overval.

17. Stateloos schip

Iedere staat moet een register bijhouden van schepen die zijn vlag voeren.

Een schip dat is ingeschreven in een register van een staat heeft het recht om de vlag van die staat te voeren. Dat schip heeft officiële papieren aan boord om aan te tonen dat het is ingeschreven in die staat.

Een schip heeft dus de nationaliteit van de staat waar het is ingeschreven, deze staat is dan de vlaggenstaat. Er bestaat een wezenlijke band tussen het schip en de vlaggenstaat. Zie ook pagina 118 over de Zeebrief. Een schip dat niet staat ingeschreven in een register van een staat heeft geen recht om een nationale vlag te voeren. Het heeft ook geen officiële papieren aan boord. Dit is een schip zonder nationaliteit ofwel een stateloos schip.

Stateeloos

Een schip is stateeloos, als het geen of meerdere vlaggen voert of indien het zijn vlag weigert te tonen.

18. Migrant, vluchteling, vreemdeling enz.

Hieronder wordt het ingewikkelde leerstuk van (economische) migranten, vluchtelingen, vreemdelingen, ongedocumenteerden en asielzoekers uitgelegd, vooral hoe je deze op zee kan aantreffen.

Dit wordt gedaan door de onderwerpen van een definitie te voorzien.

Na het onderwerp migranten en vluchtelingen worden de onderwerpen illegale immigratie, mensenhandel en -smokkel beschreven. Er zitten vaak veel verbanden tussen deze onderwerpen.



Figuur 23. Hulpverlening op zee

Het is voor de kapitein vaak moeilijk om te beslissen wat de status van een persoon is. Maar, als men op zee personen aantreft die hulp nodig hebben, dan moet die hulp worden gegeven, ongeacht de status of toestand van die personen.

Deze hulp mag overigens niet ten koste gaan van de levens van de eigen opvarenden aan boord van het schip. Dit is een beslissing die de kapitein maakt, op basis van ervaring, feiten en omstandigheden. Zie ook hierna.

Migrant

Migrant is niet duidelijk gedefinieerd in het recht. Een migrant is een brede term voor iemand die zich onverplicht verplaatst over grenzen, bijvoorbeeld voor seizoensgebonden werk, opleiding of om een beter (economisch) leven te vinden ergens anders.

De meeste migranten worden niet gedwongen hun eigen land te verlaten, maar vertrekken uit hoop en op zoek naar betere kansen. Zij zijn vrij om terug te keren naar huis wanneer ze willen.

Bij veel migranten verloopt alles via reguliere routes met geldige reisdocumenten.

Maar migranten maken ook gebruik van mensensmokkelaars om bijvoorbeeld de Middellandse Zee over te steken vanuit Libië naar Europa.

Deze migranten zijn veelal afkomstig uit midden Afrika en hebben het doel om in Europa te gaan wonen.

Deze migranten hebben niet altijd de juiste papieren en worden vaak ook aangezien als asielzoeker of vluchteling.

Onderzoeken door de autoriteiten van het land waar deze migranten arriveren per boot zullen hun status moeten aantonen.

Vluchteling

Een vluchteling is iemand die vervolging heeft te vrezen in zijn eigen land vanwege zijn ras, godsdienst of politieke overtuiging, of omdat hij tot een bepaalde sociale groep behoort of een bepaalde nationaliteit heeft.

Een erkende vluchteling is een persoon die voldoet aan deze voorwaarden.

Een vluchteling ontvlucht zijn eigen onveilige land en vlucht naar een veilig land.

Een vluchteling kan ook over zee vanuit zijn onveilige thuisland naar een ander land vluchten.

Een vluchteling heeft hulp nodig.

Een kapitein kan op zee niet zomaar vluchtelingen aan hun lot overlaten of van boord zetten, zeker niet als er gevaar dreigt voor deze mensen.

Non-refoulement (terugsturen)

Het beginsel van non-refoulement verbiedt vluchtelingen terug te zenden.

Er bestaat een verbod op terugzending naar een land waar de vluchteling vervolging te vrezen heeft of waar zijn leven of veiligheid in gevaar zijn.

Een vluchteling moet in de eerstvolgende veilige haven gedebarreerd worden.

Overleg door de kapitein met landelijke overheid en de lokale autoriteiten is te allen tijde zeer gewenst. Ook over het feit wat een veilige haven precies betekent.

Economische migrant/vluchteling

Een economische vluchteling ontvlucht zijn thuisland in de hoop een beter bestaan te vinden in een ander land. Dus voor financiële redenen.

Deze mensen worden ook wel economische migranten genoemd, omdat zij in principe op vrijwillige basis hun veilige thuisland verlaten, in de hoop op een beter leven elders.

Zij vluchten dus niet, maar verhuizen naar een land met meer economische kansen.

Deze mensen hebben vaak geen hulp nodig en hoeven dat dus ook niet te vragen.

Uiteraard dienen economische migranten/vluchtelingen wel van de juiste papieren te zijn voorzien. Dus de papieren die het land waarnaartoe zij verhuizen voorschrijft.

Op zee maakt de kapitein geen onderscheid tussen economische of andere soorten vluchtelingen of migranten die in nood verkeren. De kapitein redt alle mensen.

Nood

De kapitein zorgt voor mensen in nood op zee. Hij levert opgepikte mensen over aan de autoriteiten aan de wal, die beslissen verder over het lot van deze mensen.

Vreemdeling

Een vreemdeling is iedereen die de Nederlandse nationaliteit niet bezit en niet op grond van een wettelijke bepaling als Nederlander moet worden behandeld.

Vreemdelingen met de juiste papieren, ook wel legale vreemdelingen genoemd, en die ook verder voldoen aan alle eisen mogen in het land verblijven; tijdelijk of permanent. Illegale vreemdelingen dienen het land te verlaten.

Ongedocumenteerden

De term 'ongedocumenteerden' wordt ook veel gebruikt. Ongedocumenteerden zijn personen zonder verblijfstitel, ook wel illegalen genoemd.

Dit zijn bijvoorbeeld vreemdelingen wiens verblijfsvergunning is verlopen, uitgeprocedeerde asielzoekers of slachtoffers van mensenhandel.

Ongedocumenteerden of vreemdelingen die illegaal in een land worden aangetroffen kunnen in vreemdelingenbewaring gesteld.

Een kapitein die op zee ongedocumenteerden aantreft dient deze, indien nodig in veiligheid te stellen en naar de een veilige plaats te vervoeren. Dit in overleg met de lokale autoriteiten.

Asielzoeker

Een asielzoeker is iemand die asiel heeft aangevraagd en vraagt zodoende om bescherming. In afwachting van een beslissing van de overheid heeft hij vaak het recht om in het land te blijven. Deze mensen vragen om hulp.

Vrijwel iedereen heeft het recht om in een andere staat asiel aan te vragen, dus ook vluchtelingen.

Asiel aan boord

Het beginsel is: als iemand aan boord van een schip asiel aanvraagt, wordt dit niet in behandeling genomen door de kapitein, ook niet bij (boot)vluchtelingen.

De kapitein van een schip heeft geen bevoegdheid om asiel te verlenen.

Een Nederlands schip is geen (drijvend) grondgebied en kan daarom niet als een andere staat voor asielaanvraag worden beschouwd.

In beginsel wordt de asielprocedure voor iemand die een asielaanvraag aan boord doet dan ook niet opgestart.

Verstekeling

Een verstekeling of blinde passagier is iemand die zich illegaal of ongewenst aan boord bevindt van een schip. De bemanning is daarvan dan niet op de hoogte. Meestal is een verstekeling iemand die zijn eigen land wil ontvluchten, die niet op legale wijze langs de grenscontrole kan komen of die geen geld heeft voor de overtocht.

Een verstekeling kan alle vormen aannemen, zoals hiervoor beschreven. Een vluchteling, ongedocumenteerden enz.

Het is aan de kapitein om hiermee om te gaan. Eerst moet de identiteit en nationaliteit worden vastgesteld. Daarna moet er gezocht worden naar een oplossing met de reder, lokale en nationale autoriteiten.

Om de verstekeling van boord te krijgen in de eerstvolgende haven kan problemen opleveren met de lokale immigratie-autoriteiten.

Nederland maakt het ook niet gemakkelijk, omdat die wil dat de verstekeling via zijn eigen consulaire vertegenwoordiger wordt teruggevoerd naar zijn eigen land (terugvoerplichting).

Het Wetboek van Koophandel geeft de kapitein nog enig houvast voor de tijd dat een verstekeling zich aan boord bevindt. De kapitein mag verstekelingen aan het werk zetten als ze niet willen of kunnen betalen voor de overtocht.

Artikel 371a WvK

Indien gedurende de reis iemand aan boord wordt ontdekt, die niet in het bezit is van een geldig reisbiljet en niet bereid of niet in staat is op eerste aanmaning van den kapitein vracht te betalen, heeft deze het recht hem aan boord werk te laten verrichten, waartoe hij in staat is, en hem bij de eerste gelegenheid die zich voordoet van boord te verwijderen.

19. Illegale immigratie, mensensmokkel en - handel

Mensenhandel, mensensmokkel en illegale immigratie kunnen dichtbij elkaar liggen.

Ook bestaan er vaak verbanden tussen mensensmokkel, mensenhandel en illegale immigratie.

Het gaat dan vaak over vluchtelingen, ongedocumenteerden enz.
Zie ook pagina 70 van dit Handboek.

Illegale immigratie



Illegale immigratie gaat over immigratie van personen over de grenzen van een land.

Daarbij worden de immigratiewetten van dat land geschonden.

Men spreekt dan over illegale immigranten, illegalen of ongedocumenteerden.

Er zijn meerdere vormen van illegale immigratie:

- Illegaal een land binnenkomen, bv. per schip op onbewaakte stranden.
- Een land legaal binnenkomen, maar niet op tijd weer verlaten (*overstay*).
- Een land binnenkomen met valse papieren.

Illegale immigratie heeft vaak een raakvlak met criminele activiteiten.

Met name de combinatie van drugssmokkel en illegale immigratie komt voor, ook op zee.

Illegale immigratie kan ook verband houden met economische vluchtelingen, die hun thuis verlaten en zonder de vereiste papieren zich in een land willen vestigen. Met als doel een betere toekomst op te bouwen voor zichzelf. Dit zijn geen officiële vluchtelingen.

Illegale immigranten hebben geen officiële verblijfspapieren, daarom worden ze ook wel 'ongedocumenteerden' genoemd.

Ook wordt er wel gesproken over niet- of onjuist-gedocumenteerden.

Mensensmokkel

Mensensmokkel is het illegale en grensoverschrijdende transport van mensen met als doel ze de grens over te smokkelen. Mensensmokkel is altijd grensoverschrijdend, terwijl dit bij mensenhandel niet vereist is.

Bij mensensmokkel is er vaak sprake van een vrijwillige relatie, oftewel een overeenkomst, tussen de smokkelaar en de persoon die het land wil verlaten.



Er is sprake van mensensmokkel wanneer iemand een ander uit winstbejag behulpzaam is bij het illegaal oversteken van landsgrenzen. Dit terwijl hij weet of ernstige redenen heeft te vermoeden dat dit alles wederrechtelijk is.

Het vervoer per schip van illegale immigranten uit winstbejag is vaak een onderdeel van het strafbare feit mensensmokkel.

Mensenhandel

Mensenhandel is de uitbuiting van personen die zich daartegen niet of nauwelijks kunnen verzetten.

De uitbuiting van slachtoffers kan verschillende vormen aannemen, zoals werken in de prostitutie of in de bouw, maar ook het verwijderen van organen uit het lichaam.



Het Wetboek van Strafrecht stelt mensenhandel strafbaar en zegt dat uitbuiting ook verplichte of gedwongen arbeid omvat, inclusief slavernij en met slavernij of dienstbaarheid te vergelijken praktijken.

Mensenhandel

Het werven, vervoeren, overbrengen van en het bieden van onderdak of het opnemen van personen – door dreiging met of gebruik van geweld of andere vormen van dwang, van afpersing, fraude, misleiding, machtsmisbruik of misbruik van de kwetsbare positie of het verstrekken of ontvangen van betalingen of voordelen om de instemming van een persoon te verkrijgen die zeggenschap heeft over een ander persoon – met het oogmerk op uitbuiting.

Kortom, mensenhandelaren transporteren, ook over zee, hun slachtoffers met als hoofddoel er financieel voordeel uit te halen. Dit is overigens niet altijd het strafbare feit 'slavenhandel' zoals genoemd in het Zeerechtverdrag.

Illegale immigratie

- Illegaal land binnenkomen.
- Illegaal verblijven in een land.
- Met valse papieren een land binnenkomen.

Mensensmokkel

- Hulp bij illegale binnenkomst, verblijf en doorreis.
- Niet (primair) gericht op uitbuiting.
- Vrijwel altijd grensoverschrijdende criminaliteit.
- Gesmokkelde mensen zijn illegale vreemdelingen.

Mensenhandel

- Vaak grensoverschrijdend, maar hoeft dat niet te zijn.
- Slachtoffers zijn meestal vreemdeling, vaak illegaal.
- Uitbuiting.

20. Maritiem terrorisme



Terrorismebestrijding heeft een grote prioriteit, ook op zee.

Maritiem terrorisme is niet een op zichzelf staand fenomeen, maar is vaak nauw verbonden met drugssmokkel, wapenhandel of illegale immigratie en mensensmokkel.

Maritiem terrorisme is het gebruik van geweld of dreigen met geweld tegen zeevarenden, passagiers en havens. De motivatie bij terrorisme is vaak politiek of religie.

Het vervoeren van terroristen of hun materiaal wordt ook beschouwd als maritiem terrorisme.

21. Maritieme cybercrime



Bij maritieme cybercrime wordt vaak gedacht aan digitale aanvallen op het schip en haar omgeving. Daarom moeten de communicatienetwerken en computersystemen aan boord van schepen beschermd worden tegen inbraken door hackers. En tegen storingen of uitval van scheepssystemen door bijvoorbeeld virussen.

Denk hierbij aan navigatiesystemen, AIS en ECDIS die vaak nog onder oude en onbeveiligde Windows versies draaien. Maar ook aan de digitale verbindingen met andere gebruikers aan de wal, en de essentiële scheepsdata die in de *cloud* zijn opgeslagen.

Het hacken van hardware en/of software aan boord van een schip kan zeer grote vertragingen en kosten veroorzaken, maar ook veel ongemak en gevaar.

Door hacken kunnen de cyberpiraten een heel schip controleren, waardoor de kapitein aan boord geen controle meer heeft over koers, vaart en andere noodzakelijke zaken. Dit zou de overname van het schip door echte piraten/zeerovers kunnen vergemakkelijken.

De beveiliging tegen cyberaanvallen valt onder de verantwoordelijkheid van de kapitein. Hij moet dus maatregelen nemen om zijn schip hiertegen te beveiligen. Dat begint al bij eenvoudige wachtwoorddiscipline, gebruik van privé-apparatuur en -software, updaten van software en het installeren van gecertificeerde software en firewalls. Het gebruik van datadragers, zoals usb-sticks, moet aan banden worden gelegd.

Vanaf 1 januari 2021 moeten schepen cyberrisico's opnemen in hun *safety management system* (SMS). Zie ook bladzijde 172 van dit Handboek. Volgens het ISPS-beveiligingsplan moeten onbemande ruimten met toegang tot IT-systemen worden afgesloten. Zie ook Hoofdstuk XII van dit Handboek.

De kapitein speelt een belangrijke rol in het managen van risico's op het gebied van cybercrimes.

22. Verplichte hulpverlening op zee

Iedere kapitein is verplicht, voor zover dat mogelijk is zonder zijn eigen schip of bemanning in gevaar te brengen, hulp te bieden aan iedere persoon die hij in levensgevaar aantreft. Ook dient hij hulp te verlenen aan personen die in nood verkeren, voor zover hem is verteld dat zij hulp nodig hebben en het redelijkerwijs van hem verwacht kan worden (*brotherhood at sea*).

Voorbeeld

Hulpverlening op zee:

- Een niet-zeewaardig schip;
- Omstandigheden aan boord die een direct gevaar opleveren voor de gezondheid;
- Een ondeugdelijke besturing of voortstuwing.

Op zee dient men mensen in nood (ook: zeenood), inclusief vluchtelingen, altijd te helpen, vaak door deze aan boord te nemen, te verzorgen en vervolgens aan land te zetten in een veilige haven. Dit in overleg met de nationale en lokale autoriteiten.

De kapitein kan ook bepalen dat deze mensen hun reis zullen voortzetten met hun eigen schip.

Bijvoorbeeld, door ze te voorzien van brandstof, voedsel en water.

De kapitein bepaalt wat veilig en verantwoord is.

Voorstelbaar is dat vluchtelingen die (vermoedelijk) zijn besmet met corona of ebola liever niet aan boord worden genomen. Zeker niet als men geen mogelijkheid tot isolatie of quarantaine heeft aan boord.

23. Scheepvaartovertredingen

Overtredingen zijn lichte strafbare feiten.

Specifieke scheepvaartovertredingen handelen vaak over de exploitatie van een schip of over de scheepsdienst.

De scheepvaartovertredingen kan men vinden in een speciale titel in het Wetboek van Strafrecht, namelijk Titel IX van het Derde Boek, beginnende met artikel 469.

Dit zijn, onder meer, de volgende overtredingen:

- Niet of verkeerd opmaken van de monsterrol of monsterboekje;
- Niet aan boord hebben van de juiste scheepspapieren of certificaten;
- Niet bijhouden of afgeven van dagboeken, journalen, registers etc.;
- Het niet (tijdig) inlichten van de OvJ bij opsporing;
- Het niet inschrijven van geboorten of sterfgevallen aan boord;
- Het niet verlenen van hulp aan personen in gevaar.

Ook in andere wetten en regelgeving kan men strafbare feiten c.q. overtredingen aantreffen die zich tot de kapitein richten. Zie hieronder de aangepaste tekst uit de Schepenwet.

Voorbeeld

Artikel 56 lid 1 Schepenwet

Gedragingen zoals niet zeewaardig zijn, geen reddingsmiddelen of zeekaarten aan boord hebben zijn overtredingen.

24. Scheepvaartmisdrijven

Misdrijven zijn ernstige strafbare feiten. Specifieke scheepvaartmisdrijven handelen vaak over gevaar en veiligheid van schepen en mensen.

De scheepvaartmisdrijven kan men vinden in een speciale titel in het Wetboek van Strafrecht, namelijk Titel XXIX van het Tweede Boek, beginnende met artikel 381.

Hieronder staan in het kort enkele scheepsmisdrijven opgesomd:

- Zeeroof
- Mouterij, inclusief opruiing
- Schip voor eigen gebruik aanwenden, verkopen etc.
- Valse scheepsverklaring opmaken
- Het opzettelijk in gevaar brengen van het schip
- Insubordinatie
- Dienstweigering
- Opvarenden niet geven wat hun toekomst
- Lading vernielen of overboord gooien zonder noodzaak
- De Nederlandse vlag voeren als dit niet mag
- Het schip vermommen als oorlogs- of loodsschip
- Varen met valse certificaten
- Opzettelijk geen hulpverlenen aan mensen in nood.

Ook in andere wetten en regelgeving kan men strafbare feiten *c.q.* misdrijven aantreffen die zich tot de kapitein richten. Zie hieronder de aangepaste tekst uit de Schepenwet.

Voorbeeld

Artikel 56 lid 2 Schepenwet

Gedragingen zoals niet zeewaardig zijn, geen reddingsmiddelen of zeekaarten aan boord hebben, zijn misdrijven voor zover zij opzettelijk zijn begaan. Geen certificaten aan boord hebben is een misdrijf.



Figuur 24. Zeeroof ofwel piraterij is een scheepvaartmisdrijf

DEEL 2

KAPITEIN

- V. Kapitein
- VI. Kapitein & Buitenland
- VII. Kapitein & Schip
- VIII. Kapitein & Lading
- IX. Kapitein & Bemanning
- X. Kapitein & Milieu
- XI. Kapitein & Veiligheid
- XII. Kapitein & Beveiliging
- XIII. Kapitein & Opsporing
- XIV. Kapitein & Zeeroof
- XV. Kapitein & Burgerlijke stand/ Notaris
- XVI. Kapitein & Onderzoeksraad voor Veiligheid
- XVII. Kapitein & Tuchtcollege voor de Scheepvaart

V. Kapitein

Hoofdstuk V van dit Handboek gaat over de kapitein en is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 25. Introductie
- 26. Kapitein in het internationaal recht
- 27. Kapitein in het nationaal recht
- 28. Zee-arbeidsovereenkomst
- 29. Buitenlandse kapitein
- 30. Rechten & plichten kapitein
- 31. Wet- en regelgeving

25. Introductie

Binnen de wetgeving worden de woorden 'kapitein', 'gezagvoerder' en 'schipper' door elkaar gebruikt. Soms gaat het over dezelfde persoon, soms is er een duidelijk verschil.



Figuur 25. De hedendaagse kapitein?

De kapitein moet in de desbetreffende wet de definitie van het begrip opzoeken om te zien wie er bedoeld wordt.

Dit gebeurt ook met andere termen, daarom wordt er hieronder in het kort een overzicht gegeven van de meest gebruikelijke terminologie, maar die is zeker niet altijd en voor elke wet correct.

Voorbeeld

Artikel 85 WvSr

Onder schipper wordt verstaan elke gezagvoerder van een vaartuig of die deze vervangt.

Artikel 1 Wet zeevarenden

Kapitein is de gezagvoerder van een Nederlands schip.

Artikel 26 Wet zeevarenden

Kapitein van een vissersvaartuig heeft de titel schipper.

Definities	Betekenis
Kapitein	Gezagvoerder van een schip
Kapitein vissers- vaartuig	Schipper
Werkgever	Reder, scheepsbeheerder, eigenaar of rompbevrachter
Scheepsofficier	Bemanningslid, niet zijnde de kapitein, die aan boord van een Nederlands schip een functie als stuurman, werktuigkundige, maritiem officier of radio-operator vervult.
Scheepsgezel	Alle schepelingen niet-zijnde scheepsofficier
Opvarende	Iedereen die zich tijdens de vaart aan boord bevindt
Zeevarende	Iedereen die aan boord werkzaamheden verricht, dus inclusief de kapitein
Bemanning	Scheepsofficieren, scheepsgezellen en overige zeevarenden die in de monsterrol worden genoemd
Scheepsbeheerder	Eigenaar, rompbevrachter of een onderneming aan wie de eigenaar/reder de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgedragen

Tabel 5. Veelgebruikte terminologie in wetgeving

26. Kapitein in het internationaal recht

De juridische positie van de kapitein wordt uitgebreid beschreven in het internationaal recht. Vooral de IMO en de ILO hebben veel voorschriften waarin de kapitein een rol speelt. De taken en bevoegdheden worden hierna in het kort beschreven.

IMO

De IMO is opgericht met het oog op de noodzaak van internationale afspraken over de veiligheid en beveiliging van schepen, bemanning, passagiers, lading, milieu en van het scheepvaartverkeer.

Denk hierbij ook aan de belangrijke maritieme verdragen van de IMO zoals SOLAS, MARPOL en COLREG.

In deze verdragen is een belangrijke rol weggelegd voor de kapitein. In SOLAS komt de term kapitein haast 100 keer voor.

Omdat vrijwel alle landen ter wereld deze maritieme verdragen hebben omgezet naar hun eigen nationaal recht, is de juridische positie van de kapitein in deze landen vrijwel overal hetzelfde.



Figuur 26. Logo IMO

Beslissingsbevoegdheden kapitein

SOLAS geeft de kapitein veel verantwoordelijkheid, maar ook bescherming tegen te veel bemoeienis van de ‘wal of kantoor’.

De beslissingsbevoegdheden van de kapitein worden in het SOLAS op drie plaatsen beschreven. Deze worden allemaal in het kort beschreven.

De beslissingsbevoegdheden van de kapitein hebben veelal te maken met veiligheid, beveiliging en het marine milieu. Deze onderwerpen worden verder in dit Handboek beschreven.

Oordeel kapitein

SOLAS, Annex, Hoofdstuk V, Voorschrift 34-1

Niemand mag de kapitein verboden of beperkingen opleggen bij het nemen of uitvoeren van bepaalde besluiten die, naar het professionele oordeel van de kapitein, nodig zijn voor de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu.

Hierboven de basis voor de beslissingsvrijheid (*discretion*) van de kapitein op het gebied van veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het marine milieu.

De kapitein mag dus alle beslissingen nemen op het gebied van veiligheid en milieubescherming.

Niemand mag hem daarin beperken, uiteraard mag de kapitein wel iedereen om raad vragen.

De kapitein heeft de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid, uiteraard inclusief de bijbehorende verantwoording.

Beslissingsvrijheid kapitein

SOLAS, Hoofdstuk XI-2, Voorschrift 8 (ISPS)

1. De kapitein wordt door niemand weerhouden van het nemen van een beslissing die naar het professionele oordeel van de kapitein moet worden genomen voor de veiligheid en ter beveiliging van het schip.
2. Als de kapitein vindt dat de veiligheid en beveiliging conflicteren, dan doet hij wat er noodzakelijk is, veiligheid gaat boven beveiliging. De kapitein mag dan de regels over beveiliging tijdelijk opschorten ten gunste van de veiligheid. Dit moet wel gemeld worden.

Hierboven de vereenvoudigde tekst die de grondslag is voor een bepaalde bevoegdheid van de kapitein.

Hier gaat het over de beslissingsvrijheid van de kapitein, vooral als er een conflict ontstaat tussen veiligheid en beveiliging.

De kapitein mag dus veiligheid belangrijker vinden dan beveiliging, hij mag zelfs beveiligingsvoorschriften opschorten ten gunste van de veiligheid.

De kapitein heeft beslissingsvrijheid als er een conflict dreigt tussen veiligheid en beveiliging.

Verantwoordelijkheid en gezag van de kapitein

IMO/ISM-Code/Deel A, artikel 5.2

De rederij moet erop toezien dat het aan boord van het schip gehanteerde SMS een duidelijke verklaring bevat waarin het gezag van de kapitein benadrukt wordt. De rederij moet in dit SMS ook vastleggen dat de kapitein het hoogste gezag en ook de verantwoordelijkheid heeft om besluiten te nemen met betrekking tot veiligheid en vervuilingspreventie en om de rederij, zo nodig, om assistentie te vragen.

Hierboven de tekst die de kapitein het hoogste gezag geeft aan boord. De reder moet in het SMS zetten dat de kapitein het hoogste gezag heeft op het gebied van veiligheid en milieuvervuiling.

De originele Engelse tekst luidt: *"The Master has overriding authority"*. Dat betekent dat de kapitein de orders van de reder of charteraar kan overrulen als het aankomt op de veiligheid of milieu.

Ook kan de kapitein bepaalde regels overtreden als dat volgens hem moet in verband met veiligheid of milieu.

Maar, als deze beslissing van de kapitein niet goed uitpakt, dan moet de hij zich mogelijk later verantwoorden bij de reder of misschien wel voor een rechtbank.

ILO

De International Labour Organisation (ILO) ofwel de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) is een gespecialiseerde instelling van de (VN) en geeft regels voor alle vormen van arbeid, inclusief arbeid aan boord van een schip.

Het ILO heeft kantoren in meer dan 50 landen en ontwikkelt activiteiten en operaties in vrijwel alle landen ter wereld, ook voor de werknemers aan boord.

Hierbij heeft de kapitein vaak een belangrijke rol.

Denk hierbij ook aan het Maritiem Arbeidsverdrag. Zie hiervoor Deel 3 van dit Handboek.

Kapitein

Zeevarende, elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop het Maritiem Arbeidsverdrag van toepassing is.

Dus de kapitein behoort aan boord tot de zeevarenden, waardoor alle bepalingen ook op hem van toepassing zijn.

EU

De EU ondersteunt op veel gebieden de IMO-bepalingen, zoals het SOLAS, MARPOL en STCW. De EU-landen kunnen ook toezicht houden op zeevarenden, inclusief de kapitein ongeacht de vlag waaronder het schip vaart; *port state control* (PSC). Vooral om na te gaan of alle zeevarenden die volgens het STCW-verdrag een bewijs van beroepsbekwaamheid dienen te bezitten, dit ook daadwerkelijk bezitten.

In sommige gevallen moet een beoordeling worden uitgevoerd naar de geschiktheid van de zeevarenden, inclusief de kapitein; controle van vaarbevoegdheidsbewijzen. Bij twijfel kan aan de kapitein en andere zeevarenden worden gevraagd ter plekke hun vakbekwaamheid te tonen.

In EU-voorschriften is vastgelegd om welke redenen een schip aan de ketting mag worden gelegd. Zoals een gebrek aan opleiding of gebrekkige leef- en werkomstandigheden, vooral als is vastgesteld dat deze tekortkomingen een gevaar vormen voor goederen, personen of het milieu.

EU-controle wordt vaak gedaan door de lidstaten bij havenstaatcontrole (PSC)

27. Kapitein in het nationaal recht

De juridische positie van de kapitein wordt grotendeels bepaald door het internationaal recht. Vrijwel alle internationale overeenkomsten, verdragen en codes zijn omgezet in het nationaal recht van veel maritieme landen, dus ook Nederland.

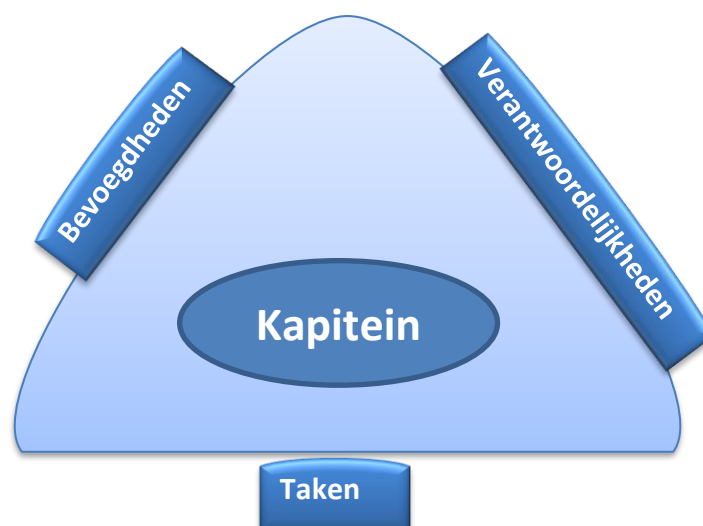
Het nationaal recht is vrijwel altijd bepalend voor de kapitein. Voor Nederlandse schepen is dat het Nederlandse recht.

Hierna worden de functies van de kapitein beschreven, maar ook enkele typisch Nederlandse onderwerpen zoals zee-arbeidsovereenkomst, ontslag en een buitenlandse kapitein op een Nederlands schip.

De functies van de hedendaagse kapitein worden steeds uitdagender maar vooral complexer. Er wordt steeds meer van de kapitein gevraagd, en deze moet overal op kunnen anticiperen. Het is een uiterst veelzijdige functie, waarbij het te verrichten werk bovendien wereldwijd onder allerlei soorten (juridische) omstandigheden moet worden uitgeoefend.

Dat vraagt (juridische) opleiding, vakkennis en ervaring, maar ook juridische steun, omdat de omgeving rond de kapitein ook steeds meer juridificeert.

In de Nederlandse wetgeving komt de term 'kapitein' voor in bijna 900 wetsartikelen.



Figuur 27. De juridische positie van de kapitein aan boord

Kapitein en wetgeving

In veel internationale en nationale regels wordt de kapitein vaak rechtstreeks geadresseerd. Dan is hij de normadressaat, de persoon voor wie de gegeven rechtsnorm geldt.

Hij is dan verantwoordelijk voor de goede uitvoering van deze rechtsnorm of hij heeft de zorgplicht dat de rechtsnorm goed wordt uitgevoerd.

Voorbeeld

Artikel 4 Schepenwet

De kapitein is verplicht, alvorens met zijn schip een reis te ondernemen, te zorgen dat het schip volkomen zeewaardig is en alle daarvoor in aanmerking komende openingen binnen- en buitenboord afdoende zijn gesloten.

Bij bovenstaand voorbeeld is de verplichting rechtstreeks gericht aan de kapitein (normadressaat).

Nu hoeft de kapitein niet zelf alle openingen af te sluiten, maar alleen hij is ervoor verantwoordelijk (verplicht) is.

Voorbeeld

Scheepvaartverkeerswet

Verkeersdeelnemer: degene die een schip voert.

Bij het voorbeeld uit de Scheepvaartverkeerswet kan naast de kapitein dus ook een stuurman verkeersdeelnemer zijn.

Verkeersdeelnemer is de persoon die het schip voert, ofwel het schip feitelijk, daadwerkelijk en zelfstandig navigeert.

Dat is zelfstandig koers en snelheid van het schip bepalen, op basis van alle omgevingsfactoren en *situational awareness*.

Uiteraard volgens het reisplan van de kapitein.

De kapitein is vaak niet op de brug aanwezig, mede gezien de verplichte rusttijden van de kapitein.

Voorbeeld

Artikel 2 Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

Niets in deze Voorschriften ontheft een schip, zijn reder, kapitein of bemanning van de aansprakelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in de naleving van deze Voorschriften, dan wel van veronachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt, geboden is.

Dit verdrag en de bijbehorende nationale wetgeving adresseert de normen (geboden en verboden) aan het schip, reder, kapitein en bemanning. Dus niet alleen aan de kapitein.

Als een stuurman een navigatiefout maakt is de kapitein niet altijd verantwoordelijk. De kapitein is niet automatisch altijd verantwoordelijk voor een navigatiefout van de stuurman van de wacht.

Dat is vaak deze stuurman zelf, die is verkeersdeelnemer volgens de wet.

Kortgezegd: de stuurman die tijdens zijn wacht een fout heeft gemaakt is zelf verantwoordelijk.

Voorbeeld

Het niet haaks oversteken van een verkeersscheidingsstelsel kan een boete opleveren. De verkeersdeelnemer die dit feit pleegt is dan strafbaar. Dit kan zijn de kapitein of de stuurman, afhankelijk van wie de wacht had.

De bepalingen gaan vaak uit van het schip, zoals: 'Elk schip dient ten alle tijden goede uitkijk te houden'.

Kortom, het is niet altijd even duidelijk wie er wanneer verantwoordelijk of aansprakelijk is aan boord van een varend schip.

Kapitein

De kapitein is niet altijd en overal voor alles schuldig, verantwoordelijk of aansprakelijk.

De kapitein vervult ook zeer specifieke functies die hem een verregaande vertegenwoordigingsbevoegdheid verlenen als werkgever, maar hij is ook werknemer in de zin van het arbeidsrecht.

Journal

Artikel 11 Wet voorkoming verontreinig door schepen (Wvvs)

De kapitein heeft de zorgplicht om een journaal bij te houden waarin de handelingen met betrekking tot het vervoer van schadelijke stoffen worden aangetekend.

Hier heeft de kapitein dus een zorgplicht om het journaal bij te houden. Hij hoeft het niet zelf bij te houden, maar moet wel controleren dat het wordt bijgehouden. Dit kan de kapitein bijvoorbeeld doen door het een keer per week te controleren en af te tekenen voor gezien.

Functies kapitein

Naar Nederlands recht wordt de kapitein drie functies toegedicht: een wettelijke, een technische en een commerciële. Vaak wordt gezegd dat de kapitein tegenwoordig steeds meer ook een sociale functie heeft aan boord.

Zie hiervoor Deel 3 van dit Handboek.

Wettelijke functie

De wettelijke functie is veelal publiekrechtelijk van aard en houdt in dat de kapitein aan boord belast is met het openbare gezag, zoals als een burgemeester vertegenwoordiger is van de overheid.

In zijn wettelijke functie mag hij ook optreden als ambtenaar van de burgerlijke stand, als notaris en als opsporingsambtenaar.

Zie pagina 227 van dit Handboek.

Technische functie

De technische functie houdt in, dat de kapitein al het nodige doet voor het voorspoedige verloop van de reis. In die zin is hij de wettelijke vertegenwoordiger van de reder.

Onder meer beslist hij over het aanmonteren van de bemanning en over het technisch onderhoud van het schip.

Commerciële functie

De commerciële functie van de kapitein houdt in dat hij schip en lading vertegenwoordigt tegenover zowel de eigenaar, de reder, de vervoerder, de reis- of tijdbervoerder als de zeevervoerder.

De kapitein is in die zin verantwoordelijk voor de goederen, die hij aan boord neemt; hij geeft daarvoor een ontvangstbewijs af. Hij is vaak verantwoordelijk voor de belading en de stuwage van het schip, zelfs als die door derden worden uitgevoerd.

Kapitein

- Gezagvoerder
- Werknemer
- Werkgever
- Vertegenwoordiger reder
- Openbaar gezag
- Burgemeester
- Opsporingsbevoegdheden
- Ambtenaar burgerlijke stand
- Notaris

Plaatsvervanger kapitein

In geval van langdurige afwezigheid door ziekte of zoiets (officieel: belet of ontstentenis) van de kapitein van een Nederlands schip, treedt de eerste stuurman op als kapitein, of de eerste maritiem officier.

De scheepsbeheerder moet de afwezige of zieke kapitein wel ontheffen uit zijn functie. Denk hierbij ook aan onbekwaamheid door het gebruik van drugs of drank door de kapitein.

In het geval er geen eerste stuurman of eerste maritiem officier aanwezig is, treedt als kapitein op een door de scheepsbeheerder aangewezen persoon.

Een plaatsvervanging van de kapitein wordt altijd vastgelegd in het scheepsdagboek ofwel journaal.

28. Zee-arbeidsovereenkomst

De wet- en regelgeving geeft bepalingen over de zee-arbeidsovereenkomst tussen de kapitein als werknemer en de werkgever (scheepsbeheerder, reder of rompbevrachter).

Op de Nederlandse zee-arbeidsovereenkomst tussen de werkgever en de kapitein zijn de algemene bepalingen van het Burgerlijk Wetboek (BW) van toepassing. Zie artikel 7:696 BW. Maar vooral de specifieke bepalingen uit Boek 7 Titel 10 Afdeling 12 van het BW. Dat zijn de artikelen 7:694 tot/met 7:738f BW.

Deze bepalingen zijn mede gebaseerd op het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV).

Artikel 7:694 BW

De zee-arbeidsovereenkomst is de arbeidsovereenkomst, waaronder begrepen de uitzendovereenkomst, waarbij de zeevarende zich verbindt arbeid aan boord van een zeeschip te verrichten.

De zee-arbeidsovereenkomst tussen de werkgever en de kapitein moet schriftelijk worden aangegaan.

De mogelijkheid van een collectieve arbeidsovereenkomst (cao) met bijbehorend reglement en salarisschalen kan ook van toepassing zijn op de kapitein.

De zee-arbeidsovereenkomst vermeldt de dag van het begin van de overeenkomst.

Van het ogenblik waarop de zee-arbeidsovereenkomst begint heeft de kapitein zich ter beschikking te houden voor het aangewezen schip, of voor een door de werkgever aan te wijzen schip, mits dit behoort tot de schepen die de werkgever voor de vaart ter zee gebruikt.

De kapitein wordt geacht in dienst te zijn aan boord van een schip vanaf de dag waarop hij zijn taak als kapitein op zich neemt tot de dag waarop hij van zijn taak wordt ontheven.

De kapitein heeft gedurende de tijd dat hij in dienst is aan boord van een schip, recht op loon, voeding en logies.

De kapitein heeft ook aanspraak op vakantie en indien nodig op repatriëring.

Beëindiging zee-arbeidsovereenkomst

Zie ook artikelen 721-733 van Boek 7 Burgerlijk Wetboek.

De zee-arbeidsovereenkomst van de kapitein eindigt op de volgende wijze:

- Van rechtswege:
 - Overlijden
 - Einde zee-arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd of reisduur
 - Bereiken AOW-leeftijd
 - Faillissement van de reder;
- Opzegging:
 - Met wederzijds goedvinden, opmaken beëindigingsovereenkomst
 - Door eenzijdige opzegging, schriftelijk, in de haven, opzegtermijn en UWV-toestemming indien werkgever opzegt.
 - Op staande voet;
- Ontbinding door kantonrechter.

Als de zee-arbeidsovereenkomst is aangegaan bij de reis en door overmacht of door toedoen van de scheepsbeheerder de reis niet aanvangt of wordt gestaakt, eindigt de zee-arbeidsovereenkomst.

De kapitein heeft dan recht op een schadevergoeding.

De kapitein die de zee-arbeidsovereenkomst gedurende de reis beëindigt is verplicht maatregelen te nemen die nodig zijn voor de veiligheid van het schip, de opvarenden en de zaken aan boord. Dit op straffe van schadevergoeding.

Gedurende de tijd dat de kapitein aan boord is kan hij of de reder een voor onbepaalde tijd aangegane zee-arbeidsovereenkomst door schriftelijke opzegging eindigen in iedere haven die wordt aangedaan met inachtneming van een termijn van opzegging van ten minste zeven dagen.

De termijn van opzegging mag voor de werkgever (reder) niet korter worden gesteld dan voor de zeevarende, dus ook zeven dagen.

Als de reder eenzijdig opzegt is er wel toestemming nodig van het UWV in Nederland. Dit kost toch al snel een maand, wat dan weer in het voordeel van de kapitein is.

Indien de werkgever de kapitein eenzijdig wil ontslaan is er toestemming nodig van het UWV. Deze toestemming wordt alleen gegeven bij economische redenen of langdurige arbeidsongeschiktheid van de kapitein.

Dit geldt weer niet bij ontslag op staande voet. Zie hierna.

Voorbeeld

Voor het opzeggen van een zee-arbeidsovereenkomst geldt een opzegtermijn van 7 dagen. Er kan niet eerder worden opgezegd dan het moment waarop het schip in een haven is afgemeerd. Denk ook aan UWV-toestemming indien reder opzegt.

De voor bepaalde tijd aangegane zee-arbeidsovereenkomst eindigt in de eerste haven, die het zeeschip aandoet nadat die tijd is verstreken en, voor zover nodig, opzegging heeft plaatsgevonden.

Eindigt de zee-arbeidsovereenkomst van de kapitein in het buitenland dan heeft de kapitein recht op vrij vervoer naar Nederland.

Tenzij de kapitein wegens de wijze waarop de arbeidsovereenkomst is beëindigd, schadeplichtig is geworden.

Het bovenstaande laat onaangetast de bevoegdheid van de werkgever (reder), om te allen tijde de kapitein het gezag over het schip te ontnemen.

Dat verbreekt niet automatisch de zee-arbeidsovereenkomst.

Dringende redenen

Zie voor algemene dringende redenen ook artikelen 677 en 678 van Boek 7 Burgerlijk Wetboek. Soms zijn er dringende redenen om de zee-arbeidsovereenkomst te ontbinden. Er bestaan zowel dringende redenen voor de werkgever als voor de kapitein als werknemer. Deze zijn te vinden in het BW, in de algemene bepalingen, maar ook in de speciale bepalingen voor de zee-arbeidsovereenkomst. Dringende redenen voor ontslag van de kapitein door zijn werkgever (reder) zijn, o.a.:

- Misleiding met valse certificaten;
- Ernstige ongeschiktheid;
- Dronkenschap of liederlijk gedrag;
- Mishandeling, belediging;
- Roekeloos schip en bemanning in gevaar brengen;
- Werkweigering of niet ter beschikking houden;
- Ontneming van de bevoegdheid;
- Smokkelen.

Zie ook artikel 7:726 Burgerlijk Wetboek.

Voorbeeld

Rechterlijke uitspraak na aanvaring

Ontbinding arbeidsovereenkomst wegens een dringende reden, omdat de kapitein van een vrachtschip zijn schip, lading en opvarenden in gevaar heeft gebracht.

Bovendien wordt de kapitein verweten dat hij de gebeurtenissen niet correct aan de werkgever heeft gemeld.

De omstandigheid dat bij de aanvaring geen noemenswaardige schade aan beide vaartuigen is ontstaan en ook de omstandigheid dat de kapitein kan bogen op een vlekkeloos dienstverband gedurende ongeveer 14 jaar, doen niet af aan de ernst van de verwijten aan het adres van de kapitein.

Dringende redenen voor de kapitein om als werknemer ontslag te nemen zijn, o.a.:

- Geen loon;
- Geen goede voeding en logies;
- Vrees voor ernstig gevaar voor leven, gezondheid, zedelijkheid of goede naam;
- Orders die in strijd zijn met de zee-arbeidsovereenkomst of met de wet;
- Bestemming van het schip naar een land dat in een gewapend conflict is gewikkeld of naar een haven die is geblokkeerd;
- Orders om te vertrekken naar een vijandelijke haven;
- Gebruiken van het zeeschip in een gewapend conflict;
- Gebruiken van het zeeschip voor het plegen van misdrijven;
- Dreiging van gevaar van mishandeling aan boord;
- Verlies van het recht om de vlag van het koninkrijk te voeren;
- Andere reizen dan overeengekomen in de zee-arbeidsovereenkomst.

Zie ook artikel 7:727 Burgerlijk Wetboek

Gewichtige redenen

De kantonrechter te Rotterdam kan de zee-arbeidsovereenkomst op verzoek van de werkgever of de kapitein als werknemer ontbinden wegens gewichtige redenen.

Hiermee wordt bedoeld dat men goede gronden moet hebben om ontslag aan te vragen en te krijgen bij de kantonrechter.

Gewichtige redenen zijn dringende redenen, zoals hiervoor beschreven, en veranderingen in omstandigheden.

Deze zijn dan zodanig dat de zee-arbeidsovereenkomst billijkheidshalve dadelijk of na korte tijd behoort te eindigen.

Veranderde omstandigheden kunnen zijn:

- Ernstig verstoorde verhoudingen tussen bepaalde partijen.
- Gemis aan bekwaamheid.
- Bedrijfseconomische redenen.

Als de zee-arbeidsovereenkomst is ontbonden op verzoek van de kapitein, op grond van gewichtige redenen, dan heeft deze het recht op de kosten van repatriëring, indien de werkgever schadeplichtig is geworden.

Ontslag op staande voet

Ontslag op staande voet is een opzegging van de zee-arbeidsovereenkomst met onmiddellijke ingang.



Er wordt dan geen opzegtermijn in acht genomen.

Bij ontslag op staande voet moet sprake zijn van een dringende reden. Zie hiervoor.

Het ontslag op staande voet kan zowel mondeling als schriftelijk gegeven worden. Vaak wordt het ontslag op staande voet eerst mondeling gegeven, gevolgd door een schriftelijke bevestiging.

Voor een ontslag op staande voet hoeft door de reder geen toestemming gevraagd te worden aan het UWV of kantonrechter.

Door een ontslag op staande voet eindigt de zee-arbeidsovereenkomst van de kapitein dus met onmiddellijke ingang. Met mogelijk veel ongunstige gevolgen.

Vanwege deze ongunstige gevolgen die een ontslag op staande voet voor de kapitein heeft, is er wettelijk bepaald dat ontslag op staande voet aan een aantal strikte voorwaarden moet voldoen:

1. Er moet sprake zijn van een dringende reden.
2. Ontslag op staande voet moet direct gegeven worden.
3. De dringende reden moet de werknemer direct meegedeeld worden.

Bij ontslag op staande voet aan boord, kan de zee-arbeidsovereenkomst pas worden opgezegd tegen het tijdstip, waarop het schip zich in een haven bevindt.

In aanvulling op de gronden voor ontslag op staande voet uit het gewone arbeidsrecht, geldt voor de zee-arbeidsovereenkomst eveneens het aan boord brengen van smokkelwaar door de kapitein.

De wet verplicht de kapitein die, tijdens de reis, zijn zee-arbeidsovereenkomst opzegt de nodige maatregelen te nemen voor de veiligheid van schip, opvarenden en zaken aan boord. Dit op straffen van schadevergoeding door de kapitein.

Ontslag op staande voet

- Dringende reden
- Onmiddellijke mededeling

29. Buitenlandse kapitein

Het beginsel is dat een kapitein op een Nederlands schip de Nederlandse nationaliteit heeft. De wetgever heeft ervoor gekozen om de functie van kapitein op een Nederlands schip ook open te stellen voor bepaalde andere nationaliteiten (vrijstelling).

Het werd mogelijk voor reders om onder bepaalde voorwaarden een ontheffing te krijgen van de verplichting om een Nederlandse kapitein aan te stellen op Nederlandse schepen.

Op Nederlandse schepen mogen alleen personen als kapitein worden aangesteld die de nationaliteit bezitten van:

- Koninkrijk der Nederlanden;
- EU-lidstaat of bepaalde staten binnen de Europese Economische Ruimte (EER);
- Andere staat, waarmee Nederland een overeenkomst heeft gesloten.

Om een kapitein aan te stellen die afkomstig is buiten het Koninkrijk of de EU/EER is een speciale vergunning nodig. Zie hiervoor de Regeling Tewerkstelling niet-EU/EER-Kapiteins (RTK), dit is een privaatrechtelijke regeling (dus niet van de overheid) die is afgesloten tussen werknemers, werkgevers en vakbonden.

Voordat een dergelijke kapitein op een Nederlands schip tewerkgesteld kan worden, moet hij in het bezit zijn van een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning als kapitein.

Een scheepsbeheerder kan dus vrijstelling krijgen van de Nederlandse nationaliteitseis voor Nederlandse schepen. Deze vrijstelling voor een kapitein uit bovengenoemde landen kan slechts worden verleend als:

- Vaarbewijs is erkend;
- Erkenningsprocedure is doorlopen.

De RTK bevat in ieder geval ook een klachtenprocedure ten behoeve van eerste stuurlieden en eerste maritiem officieren die naar hun eigen oordeel op onjuiste gronden niet zijn aangesteld in de functie van kapitein op een Nederlands schip.

Een buitenlandse kapitein zal ten minste ook moeten voldoen aan de Nederlandse eisen van kennis en kunde die worden gesteld aan de uitoefening van de overheidstaken van de kapitein, zoals opsporingsambtenaar, notaris en ambtenaar van de burgerlijke stand. Zie ook de pagina's 195 en 227 van dit Handboek.

Aan de vrijstelling van de Nederlandse nationaliteitseis kunnen beperkingen of nadere voorwaarden worden verbonden.

Bijvoorbeeld, een buitenlandse kapitein moet bepaalde kennis hebben van het Nederlands recht. Daartoe moet hij het certificaat 'Wetgeving en Openbaar Gezag' behalen.

Voorbeeld

Artikel 8.41. Regeling zeevarenden

Voor de afgifte van het certificaat 'wetgeving en openbaar gezag' heeft de aanvrager met goed gevolg een door de Minister erkende training afgerond welke bepaalde onderdelen beslaat van de Nederlandse wetgeving op de scheepvaart betrekking hebbend.

Het is de reder die zorg draagt voor een bewijs van toestemming om een buitenlandse kapitein te laten varen op een Nederlands schip. Dit bewijs dient aan boord te zijn bij de monsterrol.

30. Rechten & plichten kapitein



Een kapitein heeft veel verplichtingen aan boord. Als hij die niet nakomt kan hij hiervoor strafrechtelijk worden vervolgd, zie pagina 77.

Ter informatie zijn hieronder enkele relevante rechten en plichten weergegeven, afkomstig uit de Nederlandse wet- en regelgeving:

- De kapitein is verplicht de wet- en regelgeving over zeewaardigheid, veiligheid, opvarenden en lading met nauwgezetheid op te volgen.
- De kapitein onderneemt de reis niet, tenzij het schip geschikt is, naar behoren uitgerust en voldoende bemand.
- De kapitein is verplicht overal waar de wet, de gewoonte of de voorzichtigheid dit gebiedt, een loods te nemen.
- De kapitein mag gedurende de vaart of bij dreigend gevaar het schip niet verlaten, tenzij zijn afwezigheid volstrekt noodzakelijk is of de zorg voor lijfsbehoud hem daartoe dwingt.
- De kapitein is verplicht voor de aan boord zijnde goederen van een gedurende de reis overleden opvarende te zorgen en ten overstaan van twee der opvarenden daarvan een behoorlijke beschrijving te maken of te doen maken, welke door hem en door deze opvarenden wordt ondertekend.
- De kapitein moet aan boord de volgende papieren kunnen tonen:
 - Zeebrief
 - Meetbrief

- Uittreksel uit de registratie voor schepen;
- Manifest van de lading
- Charterpartij
- Cognossementen
- Relevante Nederlandse wet- en regelgeving.
- De kapitein zorgt dat aan boord een scheepsdagboek (dagregister of journaal) wordt bijgehouden, waarin alles van enig belang nauwkeurig wordt opgetekend.
- De kapitein zorgt ervoor dat door een lid van het machinekamerpersoneel een machinekamerdagboek wordt bijgehouden.
- De dagboeken worden dagelijks bijgehouden, gedagtekend en door de kapitein ondertekend.
- De kapitein is verplicht aan belanghebbenden op aanvraag inzage en, tegen betaling van de kosten, een afschrift van de dagboeken te geven.
- Wanneer de kapitein zich over belangrijke zaken met leden van de bemanning heeft be-raden, wordt van de aan hem gegeven adviezen in het scheepsdagboek melding gemaakt (scheepsraad).
- Na aankomst in een haven kan de kapitein door een notaris een scheepsverklaring laten opmaken over eventuele bijzonderheden van de reis.
- Als het schip of spullen aan boord schade hebben geleden of indien er een bijzonder voor- val heeft plaatsgevonden, is de kapitein verplicht binnen 48 uren na aankomst in ieder geval een voorlopige scheepsverklaring te laten opmaken. Een voorlopige scheepverkla- ring moet binnen acht dagen door een volledige scheepsverklaring worden gevolgd.
- De door de kapitein aan te wijzen schepelingen zijn verplicht bij het opmaken van de scheepsverklaring hun medewerking te verlenen door van hun bevinding verklaring af te leggen.
- De kapitein is bevoegd, indien dit tot behoud van schip of lading noodzakelijk is, scheeps- toebehoren en bestanddelen van de lading zowel over boord te werpen als te verbruiken.
- De kapitein is in geval van nood gedurende de reis bevoegd, levensmiddelen, welke in het bezit zijn van opvarenden of tot de lading behoren, tegen schadevergoeding tot zich te nemen, ten einde die te verbruiken in het belang van allen die zich aan boord bevinden.
- De kapitein is verplicht aan personen die in gevaar verkeren, en in het bijzonder, als zijn schip bij een aanvaring betrokken is geweest, aan de andere daarbij betrokken schepen en personen alle hulp te verlenen die hij kan, zonder zijn eigen schip en opvarende aan ernstig gevaar bloot te stellen.
- De kapitein van een Nederlands, naar Nederland bestemd schip, in een buitenlandse ha- ven vertoevend, is verplicht, zich daar bevindende, hulpbehoevende Nederlandse zeelie- den, voor zover aan boord voor hen plaats is, op verzoek van de Nederlandse consulaire ambtenaar of, waar deze ontbreekt, van de plaatselijke overheid, naar Nederland over te brengen. De kosten hiervan zijn voor rekening van de Staat.
- De kapitein heeft de zorg voor alles wat met het laden en het lossen van het schip in ver- band staat, voor zover niet andere personen daarmee zijn belast.
- Tegenover de werkgever is de kapitein steeds verplicht te handelen overeenkomstig de bepalingen, waaronder hij is aangesteld, en de hem krachtens die aanstelling gegeven or- ders, mits deze bepalingen of deze orders niet in strijd zijn met de verplichtingen, hem als gezagvoerder door de wet opgelegd.

- De kapitein geeft de werkgever doorlopend kennis van alles wat het schip en de zaken aan boord betreft, en vraagt diens orders, alvorens tot een maatregel met financiële gevolgen over te gaan.
- De kapitein vertegenwoordigt de werkgever in de uitvoering van de zee-arbeidsovereenkomst met de zeevarenden.
- De kapitein beheert de arbeidstijden in een daartoe bestemd register.
- De kapitein, vernemende dat de vlag, waaronder hij vaart, onvrij is geworden, is verplicht in de meest in de nabijheid gelegen onzijdige haven binnen te lopen en aldaar te blijven liggen, totdat hij op veilige wijze kan vertrekken of van hem die daartoe bevoegd is stellige orders om te vertrekken heeft ontvangen.
- Als de kapitein blijkt, dat de haven, waarheen het schip is bestemd, wordt geblokkeerd, is hij verplicht in de meest geschikte in de nabijheid gelegen haven binnen te lopen.
- De kapitein mag van de koers, die hij moet volgen, afwijken ter redding van mensenlevens.
- Als gedurende de reis iemand aan boord wordt ontdekt zonder reisbiljet die niet bereid is om te betalen, dan heeft de kapitein het recht hem aan boord werk te laten verrichten waartoe hij in staat is. Ook heeft de kapitein het recht om hem bij de eerste gelegenheid van boord te verwijderen.
- De kapitein mag niet voor eigen rekening lading in het schip vervoeren, tenzij toestemming van de eigenaar.

Spanning tussen rechten en plichten

Soms treedt er spanning op tussen de vele verantwoordelijkheden, taken en functies van de kapitein, dus ook tussen zijn rechten en plichten. Hiertussen kan spanning ontstaan, vaak gebaseerd op geld en 'druk van bovenaf'.

Voorbeelden

1. Stel dat de kapitein een extra of bekwamer bemanningslid wil hebben voor de veiligheid aan boord. Daardoor zorgt de kapitein voor een goede en adequate bemanning; dat is zijn wettelijke plicht. Dan mag hij daarvan geen nadeel ondervinden bij de reder, omdat bijvoorbeeld de kosten te hoog zijn.
2. Deze bescherming geldt ook in het geval de kapitein zijn advies (zienswijze) is gevraagd door de toezichthouder over het afgeven van een bemanningscertificaat. Dit advies van de kapitein zou extra kosten kunnen hebben voor de reder.

In de beide genoemde situaties is er sprake van een spanningsveld tussen de wettelijke rechten en plichten van de kapitein enerzijds en zijn positie als werknemer in dienst van de reder anderzijds. Vaak gebaseerd op geld.

De wetgever heeft bescherming van de positie van de kapitein ten opzichte van zijn werkgever in deze situaties wettelijk vastgelegd.

De kapitein wordt door de wet beschermd tegen benadeling, zoals onvrijwillige overplaatsing, degradatie, schorsing of ontslag.

Met een beroep op de wet kan de kapitein zich daartegen bij de kantonrechter verweren, als de benadeling verband houdt met de wijze waarop de kapitein zich heeft gekweten van zijn wettelijke rechten en plichten.

Uiteraard hoeft de kapitein niet lijdelijk af te wachten tot zijn rechtspositie door de werkgever daadwerkelijk is geschaad, maar kan hij zich ook verweren tegen een dreigende aantasting van zijn rechtspositie.

Kapitein als laatste van boord

Een andere spanning tussen rechten en plichten van de kapitein is het aloude verhaal dat bij een ramp op zee de kapitein als laatste van boord moet gaan.

De kapitein heeft als plicht om bij een ramp op zee alles goed te organiseren en de redding op gang te brengen. De kapitein heeft echter ook het recht om te leven.

Er is geen enkele wet of juridische regel die verplicht dat de kapitein als laatste van boord gaat. Stel dat er in het zinkende schip nog enkele mensen zitten opgesloten, bijvoorbeeld in de machinekamer of in een hut. Dan zou de kapitein op de brug ook moeten verdrinken, dus zelfmoord plegen?

Soms is het misschien zelfs beter dat de kapitein in een reddingssloep alles organiseert omdat hij daar betere communicatiemiddelen heeft dan op de brug van zijn schip zonder stroomvoorziening.

Artikel 345 WvK en artikel 4 lid 9 Wet zeevarenden

De kapitein verlaat het schip niet gedurende de vaart of bij dreigend gevaar, tenzij zijn afwezigheid volstrekt noodzakelijk is of de zorg voor lijfsbehoud hem daartoe dwingt.

De Nederlandse wet is vrij duidelijk in deze zaak.

De kapitein verlaat zijn schip niet tenzij de zorg om lijfsbehoud hem daartoe dwingt.

Een zinkend schip is een bedreiging, ook voor de kapitein.

Als er gevaar dreigt, kan de kapitein dus zijn schip verlaten. Dit is zijn eigen beoordeling.

Omdat alle situaties anders zijn, zeker bij scheepsrampen en 'schip verlaten' is het aan de kapitein om te beoordelen hoe hij handelt.

Dit doet hij op basis van opleiding en jarenlange ervaring.

31. Wet- en regelgeving

Internationaal

- COLREGS
- MARPOL
- MLC
- SOLAS
- STCW

EU

- Richtlijn 2008/106/EG
- Richtlijn 2009/13/EG
- Richtlijn 2012/35/EU
- Richtlijn 2018/131/EU

Nationaal (NL)

- Besluit zeevarenden
- Burgerlijk Wetboek
- Regeling zeevarenden
- RTK-regeling
- Schepelingenbesluit
- Schepenwet
- Vrijstellingsregeling buitenlandse kapitein sector zeegaande waterbouw
- Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij
- Wet CAO
- Wet zeevarenden
- Wetboek van Koophandel
- Wetboek van Strafrecht
- Wetboek van Strafvordering

VI. Kapitein & Buitenland

Hoofdstuk VI van dit Handboek gaat over de kapitein met zijn schip in het buitenland. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 32. Introductie
- 33. Rechtsmacht
- 34. Havenstaatcontrole
- 35. Scheepspapieren
- 36. Rechten & plichten kapitein
- 37. Wet- en regelgeving

32. Introductie

Als een kapitein met zijn schip in een buitenlandse (vreemde) haven komt, krijgt hij te maken met meerdere rechtsmachten. De wet van de kuststaat en van de vlaggenstaat gelden dan alle twee aan boord. Dit geldt in mindere mate ook in de Territoriale Zee en EEZ van die kuststaat.

In de territoriale wateren gaat het recht van de kuststaat vaak voor het recht van de vlaggenstaat.

De autoriteiten van de kuststaat mogen bij wetsovertredingen aan boord van het schip komen om een onderzoek in te stellen, bepaalde maatregelen te nemen of om mensen te arresteren.

Maar als de kapitein alleen door de Territoriale Zee van een kuststaat vaart, op weg naar een ander land dan mag zijn schip niet worden aangehouden, tenzij... (zie hieronder).

Ook wordt beschreven welke wetten de kapitein op volle zee moet volgen.

De rechten en plichten van de kapitein in de verschillende maritieme zones en in de haven komen aan bod, evenals bepaalde scheepspapieren die de kapitein op aanvraag moet tonen aan buitenlandse autoriteiten.

33. Rechtsmacht

Rechtsmacht is de bevoegdheid van een staat om regels vast te stellen, deze regels te handhaven en overtreders van die regels te berechten.

Een andere term voor rechtsmacht is jurisdictie, zie ook pagina 30.

Een vlaggenstaat heeft rechtsmacht over een schip dat zijn vlag voert, dit geldt over de gehele wereld in alle maritieme rechtszones.

In sommige maritieme zones moet de vlaggenstaat deze rechtsmacht delen met de kuststaat. Zie voor een uitgebreide beschrijving van alle maritieme zones pagina 38 van dit Handboek en zie ook Figuur 28.

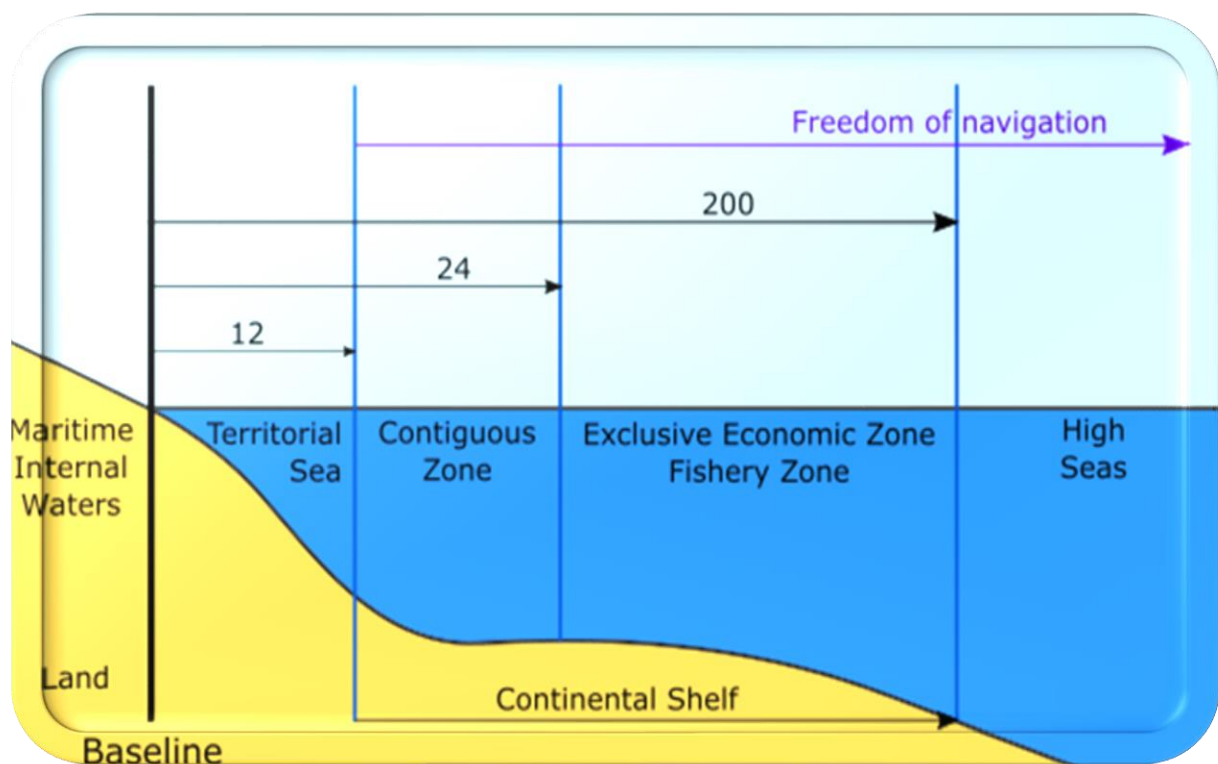
De rechtsmacht van de kuststaat heeft in het algemeen voorrang boven de rechtsmacht van de vlaggenstaat.

De vlaggenstaat mag geen personen aanhouden op het grondgebied van de kuststaat, zonder toestemming van die kuststaat. Dit is afhankelijk van onderlinge afspraken tussen de staten, zoals uitleveringsverdragen.

Voor elke maritieme zone wordt hierna beschreven wat de kapitein kan verwachten op het gebied van rechtsmacht.

Vooraf of zijn schip kan worden aangehouden, gecontroleerd en doorzocht door buitenlandse wetshandhavers, als onderdeel van havenstaatcontrole (Port State Control).

Maar ook of er civielrechtelijke maatregelen, zoals beslaglegging ('aan de ketting') kunnen worden uitgevoerd.



Figuur 28. Maritieme zones

Maritieme zones

Hieronder wordt de situatie beschreven dat een kapitein met zijn schip vanuit volle zee naar een haven opstoomt. Hoe dichterbij de kust hoe meer hij krijgt te maken met de wetgeving van de kuststaat.

Op volle zee heeft de kapitein alleen te maken met de wet- en regelgeving van de vlaggenstaat, maar in een vreemde haven geldt zeer nadrukkelijk ook de wet- en regelgeving van de kuststaat, die heeft daar prioriteit.

Daarnaast kan ook nog gelden de nationale wet- en regelgeving van de staat van buitenlandse zeevarenden. Die wetgeving heeft dan geen prioriteit, en komt als laatste aan de beurt. Zie ook pagina 30 van dit Handboek.

Voorbeeld

Prioriteit van de geldende wetgevingen aan boord van een schip in een buitenlandse haven:

1. Kuststaat
2. Vlaggenstaat
3. Staat van buitenlandse zeevarende

Volle Zee

Op volle zee geldt de vrijheid van navigatie.

Aan boord heeft alleen de vlaggenstaat rechtsmacht. Deze heeft, ook op volle zee, de plicht om zijn rechtsmacht doeltreffend uit te oefenen, zoals toezicht (controle) op de volgende aangelegenheden:

- Administratieve
 - Bemanningscertificatie
 - Bijhouden dagboeken
 - Meetbrief
 - Zeebrief
- Technische
 - Bouw
 - Uitrusting
 - Zeewaardigheid
- Sociale
 - Arbeidsvoorwaarden
 - Arbeidsomstandigheden
- Veiligheid
 - Voorkomen van aanvaringen
 - Navigatiemiddelen
 - Beveiliging
- Maritieme vervuiling

Bovenstaande aspecten dienen dus in orde te zijn aan boord van een schip op volle zee.

De controle door de bevoegde autoriteiten zal meestal aan de wal plaatsvinden, behalve daar waar de kapitein zelf een toezichthoudende of controlerende rol heeft, zoals bij het bijhouden van logboeken en scheepsjournalen en de bewaking van de arbeidsomstandigheden en arbeidstijden aan boord tijdens de vaart.

De kapitein is belast met controle op de algemene veiligheid en het milieu aan boord.

Aanvaring

Op volle zee kan alleen de vlaggenstaat een kapitein strafrechtelijk of tuchtrechtelijk verantwoordelijk stellen. De Nederlandse wetgeving op dit gebied is dan van toepassing, met uitsluiting van buitenlandse wetgeving. Denk hierbij aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid en het Tuchtcollege voor de Scheepvaart. Zie pagina's 233 en 239 van dit Handboek.

Alleen de vlaggenstaat kan door hem uitgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen intrekken, dus niet een andere staat.

De kapitein kan door een andere staat dan de vlaggenstaat wel gevraagd worden om te getuigen of een verklaring af te leggen.

Een buitenlandse kapitein van een Nederlands schip kan ook door zijn eigen staat worden vervolgd op straf- of tuchtrechtelijk gebied.

Aanhouden

Het schip dat betrokken is bij een aanvaring op volle zee mag alleen worden aangehouden en vastgehouden door de vlaggenstaat, ook voor het onderzoek.

Een vreemde staat heeft op volle zee dus geen bevoegdheden in deze.

De vlaggenstaat kan een aangehouden schip ook naar een bepaalde haven sturen om het onderzoek te doen, maar ook naar de eerstvolgende geplande haven.

Voorbeeld

Op volle zee heeft alleen de vlaggenstaat rechtsmacht over het schip en opvarenden. Een andere staat dan de vlaggenstaat mag, op volle zee, een schip alleen aanhouden als dit schip verdacht wordt van:

- Zeeroof
- Slavenhandel
- Illegale uitzendingen
- Stateloosheid.

Als een staat een buitenlands schip wil aanhouden op volle zee, dan kan deze staat toestemming vragen aan de vlaggenstaat van het verdachte schip. Deze vlaggenstaat kan dit dan toestaan, met of zonder voorwaarden.

De toestemming moet worden gegeven door een officiële vertegenwoordiger van de vlaggenstaat, dit is niet de kapitein van het schip.

Deze kan wel buitenlandse wetshandhavers aan boord uitnodigen voor een onderzoek, al dan niet op verzoek van die wetshandhavers.

EEZ/ Visserijzone

Zie volle zee hierboven. In de Exclusieve Economische Zone (EEZ) heeft elk schip het recht van vrije scheepvaart.

In de EEZ mag de kuststaat alleen buitenlandse schepen verbaliseren of aanhouden die verdacht worden de wetgeving te overtreden die betrekking heeft op gas- en oliewinning, maar ook bij milieuvervuiling.

In de visserijzone (VZ), die vaak samenvalt met de EEZ, mag de kuststaat alleen buitenlandse schepen verbaliseren of aanhouden die de visserijwetten van die kuststaat overtreden.

Aansluitende Zone

Zie volle zee hierboven. Verder is de Aansluitende Zone (AZ) is een extra en specifieke zone voor het handhaven van wetgeving op het gebied van:

- Douane
- Belasting
- Volksgezondheid
- Immigratie
- Archeologie

In de AZ geldt het recht van vrije scheepvaart.

De kuststaat heeft alleen het recht om buitenlandse schepen in de AZ te verbaliseren of aan te houden voor handhaving (toezicht/opsporing) van bovengenoemde wetgeving, maar dan moeten die schepen komen van, of gaan naar, die kuststaat.

Als een schip alleen door de AZ vaart, (dus niet komt van of gaat naar die kuststaat), dan mag dat schip niet worden beboet of aangehouden door de kuststaat.

Territoriale Zee

In de Territoriale Zee (TZ) geldt de wet- en regelgeving van de kuststaat waartoe de TZ behoort. In de TZ zal de kuststaat op grond van het territorialiteitsbeginsel alle toezicht- en opsporingsbevoegdheden mogen uitoefenen die de wetgeving van die kuststaat toestaat.

Met uitzondering van het verbaliseren of aanhouden van vreemde staatsschepen (oorlogsschepen), omdat die immuniteit bezitten.

Daarnaast zijn er nog twee uitzonderingen, t.w. onschuldige doorvaart en doortocht. Zie ook pagina 38 e.v. van dit Handboek.

Onschuldige doorvaart

Schepen die gebruik maken van het recht van onschuldige doorvaart door de TZ van een vreemde kuststaat mogen alleen worden verbaliseerd of aangehouden als deze schepen bepaalde wetgeving overtreden, zoals die op het gebied van:

- Veiligheid van de scheepvaart en verkeersregeling
- Bescherming van navigatiehulpmiddelen, kabels en pijpleidingen
- Milieu en verontreiniging
- Visserij
- Wetenschappelijk onderzoek.

Voor bepaalde strafrechtelijke zaken (opsporing/verdachte) zijn er ook enkele uitzonderingen.

Wel opsporingsbevoegdheden bij onschuldige doorvaart van buitenlandse schepen als:

- De gevolgen van een strafbaar feit zich uit strekken tot de kuststaat;
- Een strafbaar feit de rechtsorde van de kuststaat verstoort;
- Op verzoek van de kapitein of een consulaire ambtenaar van de vlaggenstaat;
- Verdacht van drugsmokkel.

Voorbeeld

Schepen verdacht van drugssmokkel mogen in de TZ aangehouden worden door de kuststaat, ook als dit schip gebruik maakt van haar recht op onschuldige doorvaart.

Schepen die mensen smokkelen mogen niet worden aangehouden in de TZ tijdens onschuldige doorvaart.

Een schip in onschuldige doorvaart door een vreemde TZ, mag door de kuststaat niet worden aangehouden voor burgerrechtelijke zaken, zoals executoire of conservatoire maatregelen (beslaglegging, schadeclaims) in een civiele procedure.

Tenzij deze aansprakelijkheden zijn ontstaan tijdens de reis door de TTW (territoriale zee en maritieme binnenwateren).

Doortocht

De tweede uitzondering gaat over vreemde ofwel buitenlandse schepen die gebruik maken van het recht van doortocht door een zeestraat, zoals Straat van Gibraltar of Hormuz.

De kuststaat kan deze schepen alleen aanhouden of verbaliseren als ze verdacht worden van overtreding van bepaalde voorschriften, zoals die over:

- Veiligheid en reglementering van de scheepvaart
- Vervuiling
- Visserij
- In- of ontschepen van personen of goederen (drugs).

De kuststaat mag buitenlandse schepen alleen aanhouden of verbaliseren in het gedeelte van de zeestraat dat binnen hun eigen TTW ligt, dus niet in het gedeelte van de zeestraat dat in TTW van een vreemde kuststaat ligt. Tenzij hier toestemming voor wordt gegeven.

Maritieme binnenwateren

In de maritieme binnenwateren, zoals havens en redes, is de wet- en regelgeving toepasselijk van de kuststaat waartoe deze wateren behoren.

In de maritieme binnenwateren zal de kuststaat op grond van het territorialiteitsbeginsel alle toezicht- en opsporingsbevoegdheden kunnen uitoefenen die de wet- en regelgeving toestaan.

De jurisdictie (rechtsmacht) van de kuststaat heeft hier voorrang boven die van de vlaggenstaat, zowel de strafrechtelijk als de civielrechtelijke rechtsmacht.

De bepalingen uit de wetgeving van een kuststaat zijn van toepassing op alle schepen in de maritieme binnenwateren. Vreemde staatsschepen, waaronder oorlogsschepen, worden niet aangehouden omdat die immuniteit genieten.

Interne rechtsorde schip

Bij schepen kunnen we ook spreken van een eigen interne rechtsorde, die van de vlaggenstaat.

Ook wel genoemd: interne rechtsaangelegenheden van het schip. We moeten hierbij denken aan nationale loonafspraken, tuchtrecht, sociale verzekeringswetten enz.

De handhaving hiervan wordt meestal overgelaten aan de vlaggenstaat.

De kuststaat handhaaft alleen haar eigen wet- en regelgeving.

Voorbeeld

Als er aan boord van een Nederlands schip in een buitenlandse haven drugs worden gesmokkeld, dan zal de kuststaat handhaven.

Indien er aan boord van een Nederlands schip in een buitenlandse haven specifiek Nederlandse sociale wetgeving (b.v. minimumloon) wordt overtreden, dan zal de kuststaat niet handhaven, maar Nederland als vlaggenstaat.

34. Havenstaatcontrole

Havenstaatcontrole (*Port State Control*, PSC) is de controle van schepen in een haven door de lokale autoriteiten. Het doel van havenstaatcontrole is het weren van schepen die niet aan de internationale eisen voldoen.

Een Nederlands schip kan in een buitenlandse haven gecontroleerd worden door de lokale autoriteiten, omdat schepen moeten voldoen aan internationale regelgeving, zoals vastgelegd in SOLAS, MARPOL, STCW en MAV.

Nederlandse schepen zijn, afhankelijk van het gebied waarin zij varen, onderhevig aan inspecties door de havenstaatcontrole van een regio. Zodra zij een haven aandoen, worden ze volgens de criteria van lokale havenstaatcontrole geselecteerd en volgt er een inspectie.

Bij overtreding van de criteria (voorschriften/normen) kunnen schepen worden aangehouden, met als doel om de tekortkomingen op te heffen.

Andere sancties bij overtreding kunnen zijn:

- Correctie van gebreken : zonder aanhouding;
- Correctie van gebreken : met aanhouding;
- Banning : schip wordt niet meer toegelaten in bepaalde havens.

Wereldwijd

Zeeschepen kunnen wereldwijd in alle havens gecontroleerd worden op de naleving van de internationale regelgeving.

Als bij havenstaatcontrole tekortkomingen worden aangetroffen die de veiligheid (*safety & security*) van een schip of de bemanning in het geding brengen of milieuverontreiniging veroorzaken, kan het schip worden aangehouden of gesanctioneerd in buitenland.

Havenstaatcontrole gebeurt vaak op grond van afspraken vastgelegd in een *Memorandum of Understanding*, MOU). Zie pagina 36 van dit Handboek.

Er bestaan MOU's voor een aantal regio's in de wereld, zoals de Paris MOU, Tokyo MOU en *US Coast Guard*, zie ook figuur 29 hierna.

Het is niet onmogelijk dat de havenstaatcontroles worden uitgevoerd door classificatiebureaus of andere particuliere instanties. Deze controleren dan namens de overheid van de kuststaat.



Figuur 29. Overzicht MOU's Port State Control, wereldwijd

Europa

Paris MOU

In Europa wordt havenstaatcontrole geharmoniseerd uitgevoerd in het kader van het *Paris Memorandum of Understanding* (PMOU). De in het PMOU gemaakte afspraken hebben betrekking op de controle van de internationaal vastgestelde voorschriften uit verdragen. Dit gebeurt in de havens van de 27 landen die meedoen aan het PMOU.



Figuur 30. Logo Paris MOU

Havenstaatcontrole vindt ook plaats op schepen die de vlag voeren van een staat die geen partij is bij bepaalde verdragen.

Maar ook op schepen die vanwege hun geringe grootte of voortstuwingsvermogen niet aan bepaalde verdragsvoorschriften hoeven te voldoen.

Havenstaatcontrole op deze schepen wordt uitgevoerd om zeker te stellen dat aan boord toch een bepaald niveau van veiligheid, van leef- en werkomstandigheden en van milieubescherming wordt gehaald.

Binnen de EU wordt samengewerkt met het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA).

Er bestaat een elektronisch EU-informatiesysteem voor onderlinge uitwisseling van inspectiegegevens, evaluaties en resultaten.

De EMSA regelt ook een geharmoniseerde Europese regeling op het gebied van de opleiding en de beoordeling van de bekwaamheid van de inspecteurs van de EU-lidstaten.

Nederland

Alle zeeschepen, ook buitenlandse, die Nederlandse havens aandoen kunnen worden gecontroleerd op veiligheidsaspecten.

Daartoe behoren de technische staat van het schip, de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning, arbeids- en leefomstandigheden en het voldoen aan milieuwetgeving.

Controles aan boord vinden plaats door onaangekondigde inspecties.

Havenstaatcontroles worden uitgevoerd op basis van de Wet havenstaatcontrole, maar ook op basis van andere wetten zoals de Schepenwet, en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

In Nederland is havenstaatcontrole ondergebracht bij de Inspectie Leefomgeving en Transport/ Zeescheepvaart (ILT).

Voorbeeld

In Nederland worden jaarlijks ongeveer 1.500 buitenlandse schepen geïnspecteerd door *Port State Control*. Controles aan boord vinden vaak plaats door onaangekondigde inspecties.

35. Scheepspapieren

In een buitenlandse haven kan de kapitein gevraagd worden om bepaalde documenten te tonen aan de bevoegde lokale autoriteiten.

Weigering hiervan kan problemen opleveren. Het niet kunnen tonen van de benodigde papieren kan ertoe leiden dat het schip de haven niet mag verlaten, of pas na een lang opont-houd.

Enkele van deze scheepspapieren worden hierna uitgelegd.

Zie ook Hoofdstuk VIII van dit Handboek.

Zie verder de *IMO Circular List of Certificates and Documents required to be carried on board ships*, 2017.

Voorbeeld

Lijst verplichte scheepspapieren (niet volledig of uitputtend)

- Afschriften van het document van overeenstemming en het veiligheidsbeleidscertificaat conform SOLAS, hoofdstuk IX
- Certificaat Maritiem Arbeidsverdrag
- Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid terzake van wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie
- Certificaat verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen
- Certificaten of andere documenten, vereist krachtens de bepalingen van het STCW
- Continuous Synopsis Record
- De monsterrol, het brandbestrijdingsplan, en voor passagiersschepen een schadebestrijdingsplan
- Document voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren
- Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie
- Internationaal certificaat van uitwatering
- Internationaal Certificaat van voorkoming van luchtverontreiniging
- Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging van het riool- of afvalwater
- Internationaal scheepsbeveiligingscertificaat
- Keuringsdocumenten zeevarenden
- Ladingjournaal
- Meetbrief
- Oliejournaal, delen I en II
- Plan voor het beheer van afvalstoffen en afvalstoffenjournaal
- Rapporten van vorige havenstaatcontrole-inspecties
- Register van de werk- en rusttijden van zeevarenden
- Scheepsdagboek voor het bijhouden van tests en oefeningen
- Logboek voor aantekening van inspectie en onderhoud van reddingsmiddelen en -voorzieningen en van brandblusmiddelen en -voorzieningen
- Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging
- Speciale lijst of manifest van gevaarlijke goederen, of gedetailleerd stuwplan
- Stabiliteitsgegevens
- Tabel met de arbeidsorganisatie aan boord
- Veiligheidscertificaat
- Verklaring van minimumbemanningssterkte
- Zeebrief

36. Rechten & plichten kapitein

- De kapitein heeft de plicht zich te houden aan de wetgeving van de kuststaat als hij in of door TTW, AZ, EEZ of Visserijzone vaart.

- De kapitein heeft de plicht om scheepspapieren te tonen aan de bevoegde autoriteiten, dit geldt in elke kuststaat.
- De kapitein heeft de plicht om zijn schip te laten onderwerpen aan havenstaatcontrole.
- De kapitein heeft het recht om elke haven te bezoeken, tenzij dit expliciet verboden is door die kuststaat.
- De kapitein heeft het recht om door de territoriale zee te varen van elke kuststaat: onschuldige doorvaart.
- De kapitein heeft het recht om door elke internationale zeestraat te varen: doortocht.

37. Wet- en regelgeving

Internationaal

- COLREGS
- MARPOL
- MAV
- Paris MOU Port State Control
- SOLAS
- STCW
- Verdrag inzake de meting van schepen
- Verdrag inzake de minimumnormen op koopvaardij schepen
- Verdrag inzake de uitwatering van schepen
- Zeerechtverdrag

EU

- Richtlijn 1995/21/EC
- Richtlijn 2002/59/EC
- Richtlijn 2009/16/EC
- Richtlijn 2009/121/EC
- Verordening 1406/2002/EC
- Verordening 428/2010/EU
- Verordening 801/2010/EU
- Verordening 802/2010/EU

Nationaal NL

- Burgerlijk Wetboek
- Machtigingswet instelling Visserijzone
- Regeling havenstaatcontrole 2011
- Rijkswet instelling aansluitende zone
- Rijkswet instelling exclusieve economische zone
- Visserijwet
- Wet grenzen Nederlandse territoriale zee
- Wet havenstaatcontrole
- Wetboek van Koophandel

VII. Kapitein & Schip

Hoofdstuk VII van dit Handboek gaat over de kapitein met zijn schip. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 38. Introductie
- 39. Internationaal
- 40. Scheepsregistratie
- 41. Reder
- 42. Scheepscertificaten
- 43. Dagboeken
- 44. Scheepvaartverkeer
- 45. Beloodsing
- 46. Kapitein/schip in oorlogstijd
- 47. Rechten & plichten kapitein
- 48. Wet- en regelgeving

38. Introductie

De kapitein dankt zijn functie en rang aan het bestaan van het schip, waarover hij het gezag voert. Dit schip heeft een eigenaar, een nationaliteit en bepaalde afmetingen.

Hieronder worden enkele zaken beschreven die betrekking hebben op het schip, maar dan vanuit het aspect van de kapitein.

Schip

In de verschillende wettelijke regelingen bestaat geen eensluidende definitie voor het begrip 'schip'; vaak worden ook de termen 'zeeschip' of 'vaartuig' gebruikt.

Hier wordt de definitie van het Burgerlijk Wetboek (BW) aangehouden.

Definitie zeeschip volgens BW

Alle zaken, geen luchtvaartuigen zijnde, die volgens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven.

Er kan onderscheid gemaakt worden tussen zeeschepen in bedrijfsmatige vaart (koopvaardij, passagiersvaart en waterbouw) en zeeschepen die worden gebruikt voor recreatie.

Andere wetten dan het Burgerlijk Wetboek hebben vaak andere definities.

Voorbeeld

Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee

- Schip: elk vaartuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing, WIG-tuigen en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water.
- Werktuiglijk voortbewogen schip: elk schip voortbewogen door machines.
- Zeilschip: elk schip dat onder zeil is mits de voortstuwingsmachines, indien aangebracht, niet worden gebruikt.

- **Schip bezig met de uitoefening van de visserij: een schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar omvat niet een schip dat vist met sleeplijnen of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid niet beperken.**

De registratie en eisen voor zeeschepen in bedrijfsmatige vaart zijn niet in allemaal van toepassing op recreatievaart.

39. Internationaal

IMO/SOLAS



IMO
SOLAS

Ook het IMO geeft meer dan een definitie van een schip. Deze definities worden vaak door elkaar gebruikt binnen de regels van het IMO.

IMO: International Maritime Organisation

SOLAS: Safety of Life at Sea

Definities uit SOLAS	
Passagiersschip	Schip dat meer dan 12 passagiers vervoert.
Vrachtschip	Elk schip dat geen passagiersschip is.
Tankschip	Vrachtschip dat is gebouwd of geschikt gemaakt voor het vervoer van vloeibare lading van ontvlambare aard in bulk.
Vissersvaartuig	Vaartuig dat gebezigd wordt voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee.
Reactorschip	Schip dat is voorzien van een kernreactor-installatie.
Nieuw schip	Schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt, op of na 25 mei 1980.
Bestaand schip	Schip dat geen nieuw schip is.

IMO-nummer

Elk schip heeft een eigen en onverbrekelijk nummer, het zogenaamde IMO-nummer. Dit is een hulpmiddel bij het controleren van de internationale regelgeving, zoals die van de IMO en ILO.



Een IMO-nummer bestaat uit zeven cijfers. Het wordt toegekend bij de bouw van een schip, in opdracht van het IMO.

Elk zeeschip vanaf 100 GT moet tenminste op twee plaatsen het IMO-nummer voeren, eenmaal goed zichtbaar en eenmaal op een meer verborgen plek.

Er bestaan uitzonderingen, zoals vissersschepen, oorlogsschepen, baggerschepen en dokken.

IMO-nummer

Een uniek internationaal erkend 7-cijferig identificatienummer dat onverbrekelijk is verbonden met een schip.

EU

Gezien de globale dimensie van de scheepvaart heeft ook de EU een internationaal regelgevingskader voor maritieme veiligheid.

De internationale verdragen over maritieme veiligheid verplichten de vlaggenstaten ertoe ervoor te zorgen dat de aan boord van schepen aanwezige uitrusting voldoet aan bepaalde veiligheidsvereisten voor het ontwerp, de constructie en de prestaties en ook de desbetreffende certificaten uit te reiken.

Daartoe heeft de EU naast de IMO gedetailleerde eisen en beproevingsnormen voor bepaalde soorten uitrusting van zeeschepen ontwikkeld.

Nationaal (NL)

De Nederlandse wetgeving spreekt over meerdere soorten schepen, zoals koopvaardis-schepen, *Commercial Cruising Vessels* (CCVs) en pleziervaartuigen. Maar ook worden de termen zeeschepen of schip gebruikt.

Voorbeeld

Schepenwet

Voor de toepassing van deze rijkswet wordt onder 'schip' begrepen een vaartuig, een sleepschip, een dok en elk ander dergelijk drijvend voorwerp, hetwelk over zee naar zijne bestemming wordt gesleept.

Hieronder staat een andere wettelijke indeling van schepen:

1. Koopvaardis-schepen zijn zeeschepen die worden geëxploiteerd voor commerciële doeleinden, zoals:

- Vrachtschepen
- Passagiersschepen
- Baggerschepen
- Pontons
- Mobiele offshore-boorinstallaties.

2. *Commercial Cruising Vessels* (CCV)

- Zeegaand passagiersschip
- Lengte van meer dan twaalf meter
- Voor commerciële doeleinden
- Ontworpen en gebouwd voor recreatief gebruik door passagiers
- Uitsluitend of grotendeels mechanisch wordt aangedreven en uitgerust is om niet meer dan twaalf passagiers te vervoeren of
- Grotendeels door zeilen wordt voortbewogen en uitgerust is om niet meer dan 36 passagiers te vervoeren.

3. Pleziervaartuigen

- Zeegaande pleziervaartuigen, ontworpen en gebouwd om door de opvarenden te worden gebruikt voor (niet-commerciële) activiteiten of vrijetijdsbesteding.

40. Scheepsregistratie

Hier worden enkele woorden gewijd aan dit onderwerp, omdat de kapitein soms een rol heeft bij de teboekstelling en de nationaliteit van zijn schip. De basis voor scheepsregistratie en het voeren van een nationaliteitsvlag komt uit het VN-Zeerechtverdrag.

Dat stelt dat een schip een nationaliteit van een land moet bezitten. Dit wordt dan vastgelegd in de Zeebrief. Ook EU-regelgeving spreekt zich duidelijk uit over dit onderwerp.

Op het moment van schrijven (voorjaar 2022) is er een nieuwe rijkswet (dus voor het hele Koninkrijk) in behandeling bij het parlement. Dit is de Rijkswet nationaliteit zeeschepen.

Deze wet brengt een vereenvoudiging van het huidige ingewikkelde, versnipperde en verouderde stelsel, zoals de Zeebrievenwet, Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting en het Burgerlijk Wetboek.

Het voorgenomen onderscheid tussen teboekstelling en nationaliteitsverlening zal ook met zich meebrengen dat bij wijze van sanctiemaatregel de nationaliteit aan een zeeschip kan worden ontnomen.

Teboekstelling/ nationaliteitsverlening

De huidige koppeling tussen teboekstelling en nationaliteitsverlening zorgt voor belemmeringen en problemen in de praktijk. De nieuwe rijkswet laat deze koppeling los.

Privaatrechtelijke teboekstelling

In de privaatrechtelijke context is de teboekstelling of wel scheepsregistratie van belang. Dat is het in een openbaar register vastleggen van gegevens die het zeeschip beschrijven en van de identificatie van dat schip door middel van een uniek kenmerk (brandmerk).

Privaatrechtelijke informatie over eigendom, hypotheek enz. is dan aan dat zeeschip gekoppeld. Dit is van belang voor banken of andere kapitaalverstrekkers. Op deze privaatrechtelijke wijze zijn rechten van een schip kenbaar en wordt de rechtszekerheid gediend.

Het Kadaster in Nederland en de bewaarders van de openbare registers in Aruba, Curaçao en Sint Maarten nemen hierbij een belangrijke plaats in.

Publiekrechtelijke nationaliteitsverlening

Publiekrechtelijk wordt nationaliteitsverlening van zeeschepen in juridische zin losgekoppeld van de privaatrechtelijke teboekstelling.

Het zeeschip verkrijgt de nationaliteit niet automatisch door de teboekstelling, maar pas door inschrijving in het vlagregister van een van de landen van het Koninkrijk.

Identificatie van schip en eigenaar is een belangrijke voorwaarde voor inschrijving in het vlagregister.

Het bewijs wordt door de aanvrager van de inschrijving geleverd door overlegging van het bewijs van teboekstelling.

Op deze manier blijft een zekere koppeling bestaan tussen teboekstelling en nationaliteitsverlening.

Het registeren van een zeeschip is de verantwoordelijkheid van de reder, het schip krijgt hierdoor een nationaliteit. Dit is vastgelegd in de Zeebrief.

Nationaliteit Koninkrijk



Het VN-Zeerechtverdrag en ook Europese regelgeving stellen dat elk zeeschip voorzien moet zijn van een nationaliteit van een staat. De wetgeving van dat land geldt dan aan boord van dat schip.

Voor Nederland geldt de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden.

Dit Koninkrijk bestaat uit vier aparte landen:

1. Nederland, incl. Bonaire, Sint-Eustatius en Saba (BES-eilanden)
2. Aruba
3. Curaçao
4. Sint Maarten

Door inschrijving van een zeeschip in het vlagregister van een van de landen van het Koninkrijk verkrijgt dat zeeschip de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden.

Gedurende de tijd dat het zeeschip de nationaliteit van het Koninkrijk heeft voert het de vlag van het Koninkrijk, die is gelijk is aan de vlag van het land Nederland: rood-wit-blauw.

Aan het ingeschreven zijn (en blijven) in het vlagregister van zeeschepen in een van de landen van het Koninkrijk ontleent het schip dus de nationaliteit van het Koninkrijk.

Voor verkrijging van deze nationaliteit maakt het niet uit in welk van de vier vlagregisters het zeeschip ingeschreven wordt.

Wel zal als gevolg van het feit dat vier vlagregisters bestaan, in de praktijk sprake zijn van Nederlandse, Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen.

Ook staat de naam en het internationaal vastgestelde kenmerk van het zeeschip en de thuis-haven, gelegen in het land van inschrijving, in duidelijk leesbare letters op het zeeschip.



Figuur 31. Vlaggen van de vier landen binnen het Koninkrijk

Het zeeschip en de bedrijfsvoering over dat schip voldoen aan de wettelijke voorschriften zoals deze gelden in het land waar het zeeschip in het vlaggenregister staat ingeschreven.

Nationaliteit/ teboekstelling

Inschrijving in een vlaggenreger bepaalt de nationaliteit van een schip, een vlaggenreger is een publiekrechtelijk register van zeeschepen.

Teboekstelling is het ingeschreven staan van een zeeschip in een openbaar register voor registergoederen, dat is privaatrechtelijk.

41. Reder

Bij een schip hoort een eigenaar, beheerder of reder. De kapitein heeft veel te maken met de reder. Ook is de kapitein aan boord de vertegenwoordiger van de reder.

De term 'reder' wordt in de Nederlandse wetgeving niet eenduidig gebruikt.

Voorbeeld

Reder

- Eigenaar van een of meerdere zeeschepen.

Rederij

- Twee of meer eigenaars van een zeeschip.
- Mede-eigenaar van een zeeschip is van rechtswege een lid van de rederij.
- Geen rechtspersoon.
- Stelt boekhouder aan (scheepsbeheerder).

Scheepsbeheerder

- Natuurlijke of rechtspersoon, die vanuit een vestiging in Nederland van een zeescheepvaartonderneming de dagelijkse leiding heeft over het beheer van het schip. Kan ook de reder of eigenaar zijn.
- Eigenaar of rompbevrachter van een schip, of een vennootschap aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgedragen.

De reder heeft meestal in het land waar het zeeschip te boek is gesteld een vestiging. De reder zorgt ervoor dat er iemand is die verantwoordelijk is voor het zeeschip, de kapitein en de overige leden van de bemanning en opvarenden.

Als het zeeschip eigendom is van de kapitein (kapitein-eigenaar), dan zorgt die ervoor dat er aan de wal een vertegenwoordiger van hem is, die bij voortduring bereikbaar is en beschikt over bevoegdheden om snel te kunnen handelen in situaties waarin dat geboden is.

Rompbevrachting

Een reder kan op meerdere wijzen eigenaar/beheerder zijn van een schip. Rompbevrachting is er daar een van.

Rompbevrachting is een overeenkomst, waarbij de ene partij, de rompvervrachter, zich verbindt een zeeschip zonder bemanning voor een bepaalde tijd ter beschikking te stellen van haar wederpartij, de rompbevrachter.

De rompvervrachter (meestal de scheepseigenaar/reder) verliest daardoor de zeggenschap over het zeeschip, terwijl de rompbevrachter het schip exploiteert. Dit zeeschip kan de Nederlandse nationaliteit krijgen.

Voorwaarden zijn dan, onder andere:

- Het zeeschip is in bedrijfsmatig gebruik en in rompbevrachting afgestaan;
- De rompvervrachter en/of de reder stemmen er schriftelijk mee in dat het zeeschip de nationaliteit van het Koninkrijk krijgt en zij tonen aan dat daarvoor geen beletselen zijn;
- De rompbevrachter toont aan, als het zeeschip buiten het Koninkrijk te boek staat, dat hij niet gerechtigd is op het zeeschip de nationaliteitsvlag te voeren van die staat;
- De rompbevrachter toont de tijdsduur aan van de rompbevrachtingsovereenkomst.

De minister kan aan de registratie voorwaarden verbinden om te zorgen voor een goede uitvoering van de arbeidsovereenkomsten van de kapitein en bemanning.

42. Scheepscertificaten

Voor een schip zijn veel zaken gecertificeerd, met als bewijsmiddel een certificaat.

Veel van deze certificaten zijn gebaseerd op verdragen en andere internationale regelgeving, welke weer is vastgelegd in nationale wetgeving.

Hieronder worden enkele belangrijke certificaten in het kort beschreven.

De kapitein heeft een belangrijke rol bij het controleren en beheren van certificaten.



Certificatie

Het geheel van activiteiten op grond waarvan een onafhankelijke, deskundige en betrouwbare instelling vaststelt en schriftelijk kenbaar maakt dat er een gerechtvaardigd vertrouwen bestaat dat een duidelijk omschreven zaak voldoet aan de vooraf gestelde eisen.

In het Schepenbesluit 2004 onder Hoofdstuk 5 (verplichtingen van de kapitein) staat duidelijk vermeld dat de kapitein zorgdraagt voor de naleving van de eisen op de certificaten en de toepasselijke regelgeving, zoals te vinden in de SOLAS, Uitwateringsverdrag en andere verdragen en codes.

Voorbeeld

- Het is de kapitein verboden een reis te ondernemen of voort te zetten zonder vereiste geldige certificaten.
- De kapitein is verplicht de vereiste geldige certificaten te tonen aan bevoegde autoriteiten.

Certificaat van uitwatering

Het Nederlandse certificaat van uitwatering is gebaseerd op het Uitwateringsverdrag (*International Convention on Load Lines*).

Voor schepen met een lengte van 24 meter of meer waarmee internationale reizen worden ondernomen, is een internationaal certificaat van uitwatering verplicht.

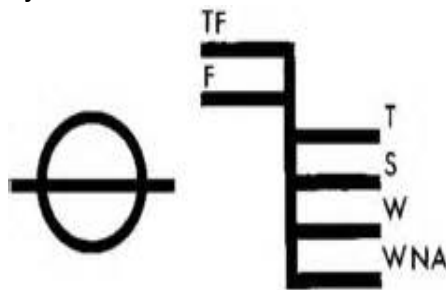
De regelgeving over uitwatering is voor Nederland vastgelegd in het Schepenbesluit 2004.

De kapitein moet er bij elke reis voor zorgen dat het schip geen geringer vrijboord heeft dan voor het schip op die reis is toegestaan.

Het aan te houden vrijboord kan per reis verschillen. Bepalend zijn onder meer factoren als seizoen en vaargebied.

In de wet- en regelgeving is de wereld ingedeeld in vaarzones en vaargebieden. Dat zijn niet dezelfde maritieme zones zoals beschreven op pagina 38 van dit Handboek.

Er is bepaald welk minimum vrijboord in bepaalde vaarzones en vaargebieden moet worden aangehouden. Dit is ook afhankelijk van de klimatologische omstandigheden en het jaargetijde.



Figuur 32. Plimsollmerk

Een Plimsollmerk geeft de maximale diepgang, en dus de maximale belading van een schip aan. Deze markering wordt ook wel uitwateringsmerk genoemd.

Een en ander kan betekenen dat bij vertrek uit een bepaalde haven niet het ter plaatse geldende minimum vrijboord kan worden aangehouden, omdat al rekening moet worden gehouden met de doorvaart door een gebied waarbinnen een groter vrijboord vereist is.

Als gevolg hiervan zal het schip in dat geval al bij vertrek minder diep afgeladen moeten worden.

Art. 60 Schepenbesluit 2004.

Voorschriften over uitwatering

1. De kapitein van een schip draagt er zorg voor dat het schip voorafgaande aan en gedurende een reis geen geringer vrijboord heeft dan voor dat schip op die reis is toegestaan.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen met een lengte van 24 meter of meer, waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is en waarmee nationale reizen worden ondernomen.

Internationaal Veiligheidscertificaat (SOLAS)

Artikel 5 Schepenbesluit 2004.

Internationaal veiligheidscertificaat

Voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, zijn de volgende in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag genoemde internationale veiligheidscertificaten benodigd:

- a. voor passagiersschepen: het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen;
- b. voor vrachtschepen vanaf 500 GT: het veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;
- c. voor vrachtschepen tussen 300-500 GT: het radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen.

NB

Mochten de bovenstaande bepalingen in het SOLAS-verdrag veranderen, dan werkt deze verandering automatisch door in de Nederlandse wetgeving, omdat daarin direct verwezen wordt naar de bepalingen van het SOLAS-verdrag.

Internationaal of nationaal veiligheidscertificaat

Het Schepenbesluit 2004 bevat een aantal basisregels over de benodigde veiligheidscertificaten.

- Voor passagiersschepen en vrachtschepen van meer dan 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, is in beginsel een internationaal veiligheidscertificaat op grond van het SOLAS-verdrag vereist.
- Voor overige schepen is in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat vereist.

In aanvulling op deze algemene regels maakt het Schepenbesluit 2004 het mogelijk om voor bepaalde categorieën van schepen een bijzonder certificaat te eisen.

Daarbij gaat het vooral om bijzondere certificaten op grond van IMO-codes of Europese regelgeving.

De groep vrachtschepen kleiner dan 500 GT wordt voor de technische eisen opgesplitst in twee groepen, namelijk groter of kleiner dan 24 meter.

Een andere groep is jachten die commercieel varen met maximaal 12 passagiers. Zie ook pagina 109 van dit Handboek.

Artikel 6 Schepenbesluit 2004

Nationaal veiligheidscertificaat

1. Voor een schip waarvoor geen internationaal veiligheidscertificaat nodig is, is een nationaal veiligheidscertificaat nodig (zie Regeling veiligheid zeeschepen).
2. Het eerste lid is niet van toepassing op vrachtschepen met een lengte minder dan 12 meter.

Zeebrief

Ten behoeve van een zeeschip dat de nationaliteit van het Koninkrijk heeft verkregen, geeft het ministerie een zeebrief (*certificate of registry*) af als bewijs van de nationaliteit van het Koninkrijk en van het recht de nationaliteitsvlag van het Koninkrijk te voeren, zie ook pagina 112 van dit Handboek.

Als de kapitein geen of slechts een ongeldige zeebrief kan overleggen, dan mag het schip de haven vaak niet verlaten voordat een geldige zeebrief of ander bewijs van nationaliteit wordt overgelegd.

De zeebrief is in principe onbeperkt geldig, tenzij een van de gegevens daarop verandert, bijvoorbeeld bij een naamswijziging, eigendomsoverdracht of de plaatsing van een nieuwe motor.

Een zeebrief voor een zeeschip in bedrijfsmatig gebruik vermeldt de:

- Naam van het zeeschip en die van het kantoor waar het te boek staat;
- Naam van de reder of rompbevrachter waaraan het zeeschip toebehoort;
- Bruto- en nettotonnage van het zeeschip volgens de meetbrief;
- Beschrijving van het zeeschip, waaronder in elk geval:
 - Type en de inrichting
 - Materiaal waarvan de romp is gemaakt
 - Overige speciale kenmerken
 - Uniek scheepsidentificatienummer
 - Naam en vestigingsplaats van de bouwwerf
 - Bouwjaar en bouwnummer
 - Aantal motoren van de voortstuwingsinstallatie
 - Type, vermogen, fabrikant en fabrieksnummer van elke motor
 - Tijdsduur waarvoor de zeebrief is afgegeven
 - IMO-nummer.

Naast de gewone zeebrief, die verstrekt wordt ten behoeve van een zeeschip dat in het vlagregister staat ingeschreven, bestaan ook nog drie categorieën zeebrieven voor specifieke gevallen, namelijk de:

- Voorlopige;
- Buitengewone;
- Bijzondere.

De voorlopige en buitengewone zeebrieven worden – beperkt in geldigheidsduur – afgegeven voor zeeschepen die (nog) niet in het vlagregister zijn opgenomen.

De bijzondere zeebrief is vooral bedoeld voor de internationale vaart in het Caribische gebied in een beperkt gebied rond het land waar het zeeschip zijn thuishaven heeft.

Een zeebrief of ander bewijs van nationaliteit is niet geldig als:

- De geldigheidsduur ervan is verstreken;
- Deze is afgegeven voor een schip dat de hoedanigheid van zeeschip heeft verloren;

- De naam en de maten niet kloppen met zeebrief of het andere bewijs van nationaliteit;
- Het schip waarop het betrekking heeft, is gesloopt.

Meetbrief

Voor schepen die internationale reizen maken, is binnen de IMO overeengekomen dat deze een meetbrief (*International Tonnage Certificate*) moeten hebben. Dit is voor Nederland verder uitgewerkt in de Meetbrievenwet 1981.

In de meetbrief staan de hoofdafmetingen en de bruto en netto tonnenmaat. Deze dienen als basis voor de heffingsgrondslag voor haven- en kanaalgelden enz., maar ook wordt hiermee de aansprakelijkheidslimiet voor een reder bepaald.

De meetbrief wordt ook gebruikt om het toepassingsgebied te bepalen van bepaalde verdragen. Zo gelden de bepalingen uit het SOLAS-verdrag voor schepen van meer dan 500 GT.

Er zijn drie soorten meetbrieven voor zeeschepen:

- Algemene internationale meetbrief;
- Suezkanaal meetbrief voor doorvaart;
- Panamakanaal inhoudsverklaring voor doorvaart.

De Meetbrievenwet schrijft voor dat de kapitein van een Nederlands schip pas een reis mag ondernemen als het schip voorzien is van een meetbrief. Het nalaten daarvan is een strafbaar feit (overtreding) waarop een hoge geldboete staat.

Bij vertrek uit en bij binnenkomst in een Nederlandse haven moet elk zeeschip, ongeacht welke vlag het voert, een geldige meetbrief hebben.

Als geldige meetbrieven worden aangemerkt de:

- Internationale Meetbrief;
- Voorlopige Meetbrief;
- Door bevoegde autoriteiten afgegeven of aanvaarde Meetbrief.

Als een kapitein geen geldige meetbrief kan tonen, mag het schip vaak niet de haven verlaten.

43. Dagboeken

De kapitein zorgt ervoor dat aan boord een scheepsdagboek (dagregister of journaal) wordt bijgehouden, waarin alles van enig belang, dat op de reis voorvalt, nauwkeurig wordt opgetekend. De kapitein zorgt er bovendien voor dat door een lid van het machinekamerpersoneel een machinedagboek wordt bijgehouden.

Op Nederlandse schepen mogen alleen voorgeschreven dagboeken in gebruik worden genomen. De dagboeken worden dagelijks bijgehouden, gedagtekend en door de kapitein en de schepeling, die hij met het houden van het boek heeft belast, ondertekend.

De kapitein is verplicht aan belanghebbenden op aanvraag inzage en, tegen betaling van de kosten, afschrift van de dagboeken te geven.

Voorbeeld

Artikel 64 Schepenbesluit 2004 Bijhouden dagboeken

De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige dagboeken worden bijgehouden met inachtneming van hetgeen in de toepasselijke verdragen en codes is bepaald.

De verplichting tot het bijhouden van scheepsdagboeken volgt voor een belangrijk deel uit internationale regelgeving.

Verdragen en codes bevatten een groot aantal bepalingen over de in scheepsdagboeken bij te houden gegevens.

Het gaat daarbij om tamelijk uiteenlopende onderwerpen, variërend van het sluiten van de waterdichte deuren tot en met het houden van de brandveiligheids- en ontschepingsoefeningen.

Deze internationale verplichtingen zijn weer vastgelegd in nationale wet- en regelgeving.

44. Scheepvaartverkeer

Om de veiligheid op zee te waarborgen regelt het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee de ordening van de scheepvaart op volle zee en op alle wateren die daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen (maritieme binnenwateren).

De voorschriften uit dit verdrag zijn van toepassing op Nederlandse schepen. Dat is vastgelegd in het Nederlandse Besluit toepassingsverklaring Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

De kapitein is vaak verantwoordelijk voor de gevolgen van het niet naleven van de voorschriften op het gebied van voorkomen van aanvaringen.

Bepaalde overtredingen van deze voorschriften zijn zelfs strafbare feiten, zoals voorschriften op het gebied van:

- Uitkijk;
- Veilige vaart;
- Aanvaring;
- Nauwe vaarwateren;
- Verkeersscheidingsstelsels;
- Oplopen;
- Uitwijken;
- Voeren van lichten;
- Slepen en duwen;
- Geluids- en lichtseinen.

Nederland

In Nederland, inclusief de territoriale wateren is de veiligheid van de scheepvaart geregeld in de Scheepvaartverkeerswet.

Dit is een kaderwet die de basis vormt voor het reguleren van het scheepvaartverkeer op de Nederlandse binnenwateren en in de territoriale zee.

Maar ook voor de ordening van het scheepvaartverkeer in scheepvaartroutes voor de Nederlandse kust gelegen buiten de territoriale zee.

Dit laatste omvat de regulering van het scheepvaartverkeer in de Nederlandse EEZ en aangrenzende gebieden.

Kapitein of verkeersdeelnemer

Kapitein: degene die is belast met het gezag over een zeeschip.

Verkeersdeelnemer: degene die een schip voert, zoals de stuurman.

Als de kapitein de wacht heeft op de brug is hij uiteraard verantwoordelijk.

Als de stuurman als verkeersdeelnemer de wacht heeft op de brug is de kapitein niet altijd verantwoordelijk.

De Scheepvaartverkeerswet richt zich direct tot de kapitein en de verkeersdeelnemer.

De verkeersdeelnemer is degene die het schip voert, dus zelfstandig de navigatie uitvoert, zoals een stuurman of marof als die de wacht op de brug heeft.

Die stelt zelf de koers en vaart vast, en zal uitwijken indien noodzakelijk.

Hij verricht dus zelfstandig alle handelingen of geeft daartoe opdracht aan uitkijk of roerganger. Hij is verantwoordelijk voor veilige de navigatie van het schip.

Als de verkeersdeelnemer een overtreding begaat komt die ook voor rekening van de verkeersdeelnemer en niet automatisch altijd voor de kapitein.

Bij een aanvaring wordt de verkeersdeelnemer opgespoord, dit kan ook de kapitein zijn. Afhankelijk wie het schip 'voer' of navigeerde.

Deze wet geeft ook verbodsbepalingen over het varen onder invloed van alcohol, inclusief straffen. Die gelden voor de kapitein, stuurman en de roerganger.

De Scheepvaartverkeerswet is onder andere uitgewerkt in het Scheepvaartreglement territoriale zee dat nadere regels bevat voor de ordening van het scheepvaartverkeer in de territoriale zee.

Het gaat hierbij onder meer om voorschriften over:

- Meld-, uitluister- en communicatieplicht;
- Mededelingsplicht bij ongevallen;
- Bijzonder transport;
- Evenementen met schepen;
- Voor anker gaan.

Daarnaast bevat het reglement de grondslag voor bepalingen over tijdige melding maken bij het binnenvaren van havens, ankerplaatsen en laad- of losinrichtingen.

Ook andere wetten geven verbodsartikelen met het oog op veilige scheepvaart, denk hierbij aan de Mijnbouwwet, die van toepassing in de EEZ van Nederland.

Voorbeeld

Artikel 43 Mijnbouwwet

- Rondom een mijnbouwinstallatie op zee geldt een veiligheidszone van 500 meter.
- Het is verboden zich met een schip te bevinden binnen deze veiligheidszone.
- De Minister kan een ontheffing verlenen van dit verbod.

45. Beloodsing

Een loods heeft vaak een zelfstandig en autonoom beroep.

Met instemming van de kapitein heeft de loods aan boord van het schip de leiding over de navigatie. Aan boord is de loods adviseur van de kapitein.

De combinatie van kennis om schepen te navigeren binnen alle veiligheids- en milieunormen en zijn *know-how* van de lokale omstandigheden maakt een loods onmisbaar.

Naast het adviseren van de kapitein neemt de loods vaak ook alle communicatie op zich.



De loods volgt de wet- en regelgeving van de kuststaat waarbinnen hij zijn loodswerk verricht.

De kapitein krijgt dus te maken met wisselende regelgeving op dit gebied.

Vooral waar het gaat over verantwoordelijkheden tussen de kapitein en de loods moet de kapitein steeds alert zijn.

In veel landen heerst een loodsplicht, soms zijn er ontheffingen. Deze gelden voor een bepaalde kapitein/stuurman of voor een bepaald schip; er is dan geen loods nodig (*Pilot Exemption Certificate*, PEC).

Een loods mag weigeren om aan boord te komen of zijn werkzaamheden staken op grond van veiligheidsredenen.

Voorbeeld

Artikel 2 Loodsenwet

De loods adviseert aan boord de kapitein of de verkeersdeelnemer (stuurman/marof) over de door deze te voeren navigatie.

De loods mag met instemming van de kapitein optreden als verkeersdeelnemer.

Verantwoordelijkheid

De hoofdregel is dat de kapitein de verantwoordelijkheid over zijn schip houdt en dat de loods adviseert bij de navigatie op basis van zijn lokale kennis.

Dit is in veel landen wettelijk zo geregeld, maar er zijn uitzonderingen in de nationale regelgeving, zoals in sommige situaties in Noorwegen, Polen en Griekenland.

Als de loods een fout maakt is hij in veel landen direct aansprakelijk voor de eventuele schade. Zie ook pagina 48.

Voorbeeld

Rechterlijke uitspraak, oktober 2013

Een Nederlandse loods op een zeeschip is strafrechtelijk verantwoordelijk gehouden voor schade aan een afgemeerde binnenvaarttanker. Dit omdat hij degene was die, als verkeersdeelnemer, zelfstandig koers en vaart van het zeeschip bepaalde. Daarbij heeft hij niet de vereiste voorzichtigheid betracht, hetgeen tot schade heeft geleid. Oplegging van een boete van € 1.250 voor de loods.

46. Kapitein/ schip in oorlogstijd

Een punt van aandacht is ook wat gebeurt er met de kapitein en zijn schip in oorlogstijd? Oorlogstijd moet hier gezien worden als een internationaal gewapend conflict of oplopende spanningen tussen staten.

Denk bijvoorbeeld aan de Russen die de Krim annexeerden in 2014 en de Oekraïense oorlog in 2022 of de structurele bezittingsdrang van de Chinezen in de Zuid-Chinese zee. Er bestaat daar al een jarenlang maritiem conflict over de wateren rond de eilandengroepen zoals de Spratly-eilanden, mede door de aanwezigheid van olie, gas en vis.

Staatsnoodrecht

De Nederlandse regering kan in tijd van internationale spanningen een beperkte of een algemene noodtoestand uitroepen.

Het staatsnoodrecht kan dan van kracht worden, waardoor een aantal noodwetten inwerking treden, zoals de Vaarplichtwet en de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart.

Buitenlandse kapiteins en andere buitenlandse zeevarenden kunnen dan worden geweerd van Nederlandse schepen.

Nederlandse kapiteins en andere Nederlandse zeevarenden kunnen verplicht worden om te gaan varen op Nederlandse schepen.

Verder kan de Nederlandse regering Nederlandse schepen vorderen om te gaan varen voor Nederland.

De kapitein heeft een belangrijke rol bij een noodtoestand. Hij is de spil in de communicatie met de regering.

De reder of scheepsbeheerder krijgt hier een kleinere operationele rol toebedeeld.

47. Rechten & plichten kapitein

- De kapitein is verplicht de scheepspapieren, zoals de certificaten, Zee- en Meetbrief, te beheren en indien nodig te tonen aan de bevoegde autoriteiten.
- De kapitein is verplicht de voorgeschreven dagboeken, journaals en dagregisters bij te (laten) houden en te controleren. Indien nodig dient hij deze te tonen aan de bevoegde autoriteiten.
- De kapitein is verplicht te zorgen dat de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen worden nageleefd op zijn schip.

- De kapitein heeft het recht om zijn bemanning te raadplegen bij ernstige scheepszaken.
- Bij internationale spanningen kan de kapitein worden verplicht om op een Nederlands schip te gaan varen.
- Een buitenlandse kapitein kan verplicht worden om het Nederlandse schip te verlaten in geval van internationale spanningen.

48. Wet- en regelgeving

Internationaal

- IMO Ship Identification Number Scheme
- Internationaal verdrag betreffende de meting van schepen
- Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen
- Internationaal verdrag ter voorkoming van aanvaringen op zee
- SOLAS
- Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee

EU

- Richtlijn 2003/789/EC
- Richtlijn 2004/789/EC
- Richtlijn 2006/336/EC
- Verordening 2001/96/EC
- Verordening 2002/84/EC
- Verordening 2003/25/EC
- Verordening 2009/45/EC
- Verordening 2010/36/EU
- Verordening 2014/90/EU
- Verordening 725/2004/EG

Nationaal (NL)

- Beleidsregel veiligheid zeeschepen
- Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen
- Besluit dagboeken voor schepen 1970
- Besluit markttoezicht registerloodsen
- Besluit toepassing Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee
- Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet
- Besluit zeevarenden
- Bevoegdhedenverordening registerloodsen 1995
- Burgerlijk Wetboek
- Coördinatiewet uitzonderingstoestanden
- Havenbeveiligingswet
- Loodsenwet
- Meetbrievenbesluit 1981
- Meetbrievenwet 1981
- Mijnbouwwet
- Regeling havenstaatcontrole
- Regeling laden en lossen bulkschepen
- Regeling markttoezicht registerloodsen
- Regeling vaststelling modellen meetbrieven
- Regeling veiligheid zeeschepen
- Rijkswet nationaliteit zeeschepen
- Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart
- Scheepvaartreglement Territoriale Zee
- Scheepvaartverkeerswet
- Schepenbesluit 1965
- Schepenbesluit 2004
- Schepenwet
- Vaarplichtwet
- Wet buitenlandse schepen
- Wet havenstaatcontrole
- Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting
- Wet scheepsuitrusting 2016
- Wetboek van Koophandel
- Zeebrievenbesluit van Curaçao en Sint Maarten
- Zeebrievenwet

VIII. Kapitein & Lading

Hoofdstuk VIII van dit Handboek gaat over de kapitein en de lading. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 49. Introductie
- 50. Internationaal
- 51. EU
- 52. Nederland
- 53. Cognossement
- 54. Rechten & plichten kapitein
- 55. Wet- en regelgeving

49. Introductie

De kapitein is verantwoordelijk voor de lading, zowel voor het vervoer van de lading als voor het veilig laden of lossen van zijn schip. Dit is een wettelijke taak.

Hij zorgt voor en tijdens het laden of lossen voor de voorgeschreven maatregelen, zoals die op het gebied van veiligheid en milieu.

Voorbeeld

De kapitein heeft verantwoordelijkheden tijdens het laden, het vervoer en het lossen van lading.

De kapitein is verantwoordelijk voor het veilige vervoer van de lading. Veel verdragen geven bepalingen hoe bepaalde lading vervoerd dient te worden, zoals gevaarlijke lading.

Hierna worden enkele belangrijke zaken voor de kapitein beschreven.

Eerst vanuit het aspect van het internationaal recht, daarna vanuit het oogpunt van de EU gevolgd door het nationale Nederlands recht.

Omdat vrijwel alle landen hun nationaal maritiem recht gebaseerd hebben op de verdragen, is in deze landen het nationale maritiem recht vrijwel hetzelfde.

Eerst wordt de lading in het algemeen beschreven, daarna de regels over gevaarlijke stoffen in de lading. Ook stuwen en sjoeren van de lading komt aan bod.

De lading, inclusief gevaarlijke stoffen, moet voorzien zijn van de juiste papieren, hierbij speelt de kapitein een grote rol.

50. Internationaal

Het goederenvervoer per schip wordt vaak uitgevoerd onder zeevrachtbrief (*seawaybill*) of cognossement (*bill of lading*).

Hierbij speelt internationale regelgeving een rol, zoals de Hague-Visby Rules, de Hamburg Rules en de Rotterdam Rules. Deze verdragen bevatten bepalingen over beperking of uitsluiting van aansprakelijkheid, zeewaardigheid en over de verantwoordelijkheden van de kapitein als vervoerder.

De kapitein heeft een verantwoordelijkheid voor het goed transporteren van de lading, zoals geregeld in de genoemde verdragen, maar ook wordt genoemd in de IMO-codes en MARPOL. Begin van deze eeuw kwamen de nieuwe *Rotterdam Rules* (Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee, 2008).

Dit verdrag stemde alle regels over het vervoer van lading internationaal op elkaar af, zoals in het geval van een gestolen container of schade aan een lading.

Ook is in de *Rotterdam Rules* duidelijk vastgelegd wie waarvoor verantwoordelijk en aansprakelijk is. In tegenstelling tot de oudere verdragen kunnen andere partijen in de keten, zoals stuwadoors, nu ook medeaansprakelijk zijn.

Er zijn duidelijke verplichtingen voor de vervoerder, maar ook voor de afzender. Zo moet deze ervoor zorgen dat de goederen tijdig gereed zijn voor vervoer.

Containers en trailers moeten zodanig geladen worden dat ze de zeereis behoorlijk kunnen doorstaan.

Daarnaast wordt bij schade de rechtsgang eenvoudig gemaakt.

De *Rotterdam Rules* zijn van toepassing op contracten voor goederenvervoer over zee, maar hebben ook betrekking op het voorafgaande of aansluitende landvervoer.

Hierdoor wordt een groot gedeelte van de vervoersketen onder één contract afgewikkeld en is er één juridisch regime van toepassing.

De *Rotterdam Rules* leggen ook de juridische infrastructuur neer voor de ontwikkeling van *e-commerce* in het zeevervoer.

Het gaat daarbij niet alleen om de introductie van elektronische vervoersdocumenten, maar er is ook een basis voor geheel documentloos vervoer.

De verwerking van ladingstromen via de elektronische snelweg wordt gemakkelijker, ten koste van de papieren afhandeling. De kortere doorlooptijden en kleinere foutenkans besparen kosten.

Op het moment van schrijven (voorjaar 2022) zijn de *Rotterdam Rules* nog niet in werking getreden.

Stuwen & sjoeren

Voordat een schip de haven verlaat moet de lading goed gestuwd zijn en zeevast staan.

De IMO heeft enkele documenten uitgebracht waarin staat hoe er veilig en goed gestuwd wordt.

Deze documenten zijn niet verplicht, het zijn richtlijnen die in acht kunnen worden genomen. De Code voor het veilig stuwen en vastmaken van ladingen (*Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing*, CSS-code) is de IMO/SOLAS-standaard op het gebied van het beladen van schepen.



Voor het laden in bulk, vast of vloeibaar heeft de IMO verschillende codes/wetboeken uitgegeven. De kapitein heeft hier een grote rol in.

Zie ook pagina 129 van dit Handboek.

Het sjorren van de lading is ook een belangrijk onderdeel, met name het sjorren van containers.

Hiervoor is de verplichte IMO/SOLAS/*Cargo Securing Manual* (CSM) aan boord. Hierin staat hoe lading moet worden gezekeerd.

In het CSM staat ook:

- Hoe de containers vast moeten staan:
 - Met welke sjormaterialen?
 - Wat zijn de maximale sjorkrachten?
 - Hoe moeten de sjormaterialen vastzitten?
- Tot welk gewicht containers opgestapeld mogen staan:
 - Wat is de maximale deklast?
 - Wat is de maximale belasting van de containers zelf?
- In welke volgorde de containers opgestapeld moeten staan?
- Wat is de maximale en minimale toegelaten stabiliteit?
- De eisen voor het laden en vervoeren van gevaarlijke stoffen en koelcontainers;
- Hoe hoog de containers opgestapeld mogen worden. De zichtlijnen vanaf de brug van het schip mogen niet onderbroken worden.

Het SOLAS heeft ook regels over het gewicht van de containers.

Elke container moet op gewicht worden gecontroleerd door de bemanning van het schip.

Verified Gross Mass (VGM).



Een verschil tussen het geregistreerde gewicht en het werkelijke gewicht van containers kan ernstige gevolgen hebben voor het schip.

De kapitein is verantwoordelijk voor het handhaven van deze criteria.

Zie ook de *IMO Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo*.

ILT kan ook op het goed sjoorren en stuwen van de lading controleren. Bij tekortkomingen of overtredingen kan het schip worden aanhouden.

Het gaat dan om zaken die duidelijk gevaarlijk zijn voor de veiligheid of gezondheid, of schadelijk zijn voor het mariene milieu.

Bij overtreding kan de kapitein een sanctie krijgen, zoals een boete of verbod om uit te varen. Die sanctie ligt vast in een beschikking, ofwel het besluit tot stopzetting van de ladingoperaties en de aanhouding.

De kapitein kan tegen dit besluit in bezwaar/beroep. Zie pagina 59 van dit Handboek.

IMO/ Gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen zijn stoffen die door hun specifieke eigenschappen, al in kleine hoeveelheden, gevaar, schade of ernstige hinder veroorzaken voor mens, dier en milieu.

Gevaarlijke stoffen kunnen in de zeevaart verpakt of in bulk vervoerd worden. Voor het vervoer, laden en lossen zijn er regels, waarvan soms ontheffingen mogelijk zijn.

De Inspectie Leefomgeving en Transport controleert of vervoerders zich aan de regels houden.

Bij een inspectie worden geconstateerde overtredingen direct teruggekoppeld naar de kapitein.



Voor vertrek van het schip moeten alle overtredingen met betrekking tot onvolledige manifesten, ontbrekende documentatie, afwijkende etikettering en onjuiste plaatsing van transporteenheden opgelost zijn.

Als voor bepaalde transporteenheden de problemen niet opgelost kunnen worden voor vertrek, moet de container worden gelost. In voorkomende gevallen kan proces-verbaal worden opgemaakt. Voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in internationale afspraken.

Uitgangspunt daarbij is een lijst die is opgesteld door de Verenigde Naties. Daarin heeft elke gevaarlijke stof een UN-nummer (*United Nations*-nummer) en een gevarenklasse.

UN/VN-nummer

- Stofidentificatienummer waarmee gevaarlijke stoffen tijdens transport gemakkelijk herkend kunnen worden.
- Het UN-nummer is internationaal verplicht.
- Het UN-nummer is viercijferig, waarbij elke combinatie staat voor een gevaarlijke stof.

Voorschriften gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen op zee is geregeld in internationale wetgeving (codes) en vastgesteld door de IMO.

Vooraf het Verdrag voor vervoer van gevaarlijke stoffen over zee in verpakkingen (IMDG-code) is van groot belang voor de kapitein.

Delen van de IMDG-code zijn verplicht gesteld door het SOLAS.

Voorbeeld

De *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG Code) bevat alle vervoerbepalingen over het zeevervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm, in tanks en tankcontainers.

De IMDG-code schrijft voor hoe de vervoerder gevaarlijke stoffen in het ruim van een schip moet opslaan. Er bestaan stoffen die samen een chemische reactie vormen, zeker bij calamiteiten.

Aan boord worden deze gevaarlijke stoffen daarom zo ver mogelijk uit elkaar gehouden (segregatie). Er bestaan segregatietabellen voor meerdere soorten scheepstypen.

Door middel van nummers wordt in deze tabellen aangegeven onder welke voorwaarden containers met gevaarlijke stoffen in een schip bij elkaar mogen worden geplaatst.

Er bestaan nog meer IMO-codes die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals:

- *International Gas Carrier Code* (IGC-Code), vloeibaar gas in bulk
- *International Bulk Chemical Code* (IBC-Code), chemicaliën in bulk
- *International Maritime Solid Bulk Cargo's Code* (IMSBC-Code), vaste lading in bulk;
- Annex I, II en III van MARPOL;
- *International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships* (INF Code).

Het Schepenbesluit 2004 heeft veel van deze internationale codes in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

Specifieke Nederlandse bepalingen zijn opgenomen in het Reglement voor het Vervoer van Gevaarlijke Stoffen met zeeschepen (Rvgz).

Voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren zijn vaak aanvullende veiligheidsmaatregelen verplicht, zoals brandbeveiligingssytemen en extra of speciale beschermingsmiddelen voor de zeevarenden.

Er wordt verschil gemaakt tussen gevaarlijke stoffen en schadelijke stoffen.

Schadelijke stoffen worden verder beschreven onder Hoofdstuk X van dit Handboek.

Verschillende wetgevingen kunnen verschillende definities hebben van gevaarlijk stoffen en schadelijke stoffen. Vaak worden de termen ook door elkaar gebruikt.

Gevaarlijke stoffen

IMDG-code: stoffen, materialen en artikelen waarop de IMDG-code van toepassing is.

Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen: stoffen die vallen onder alle relevante IMO-codes en MARPOL.

Schadelijke stoffen:

MARPOL: stof die, als zij in de zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de zee flora en - fauna, de recreatiemogelijkheid die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op ander rechtmatig gebruik van de zee.

De term omvat elke stof die op grond van dit Verdrag aan toezicht is onderworpen.

Wvvs: stof die valt onder het toepassingsbereik van Bijlage I, II, III, IV of V van het MARPOL

De Inspectie Leefomgeving & Transport heeft een actueel overzicht van alle codes die gelden voor vervoer van gevaarlijke goederen over zee.

Deze instantie controleert ook of de voorschriften worden nageleefd.



Figuur 33. Voorbeeld van labels volgens de IMDG-code

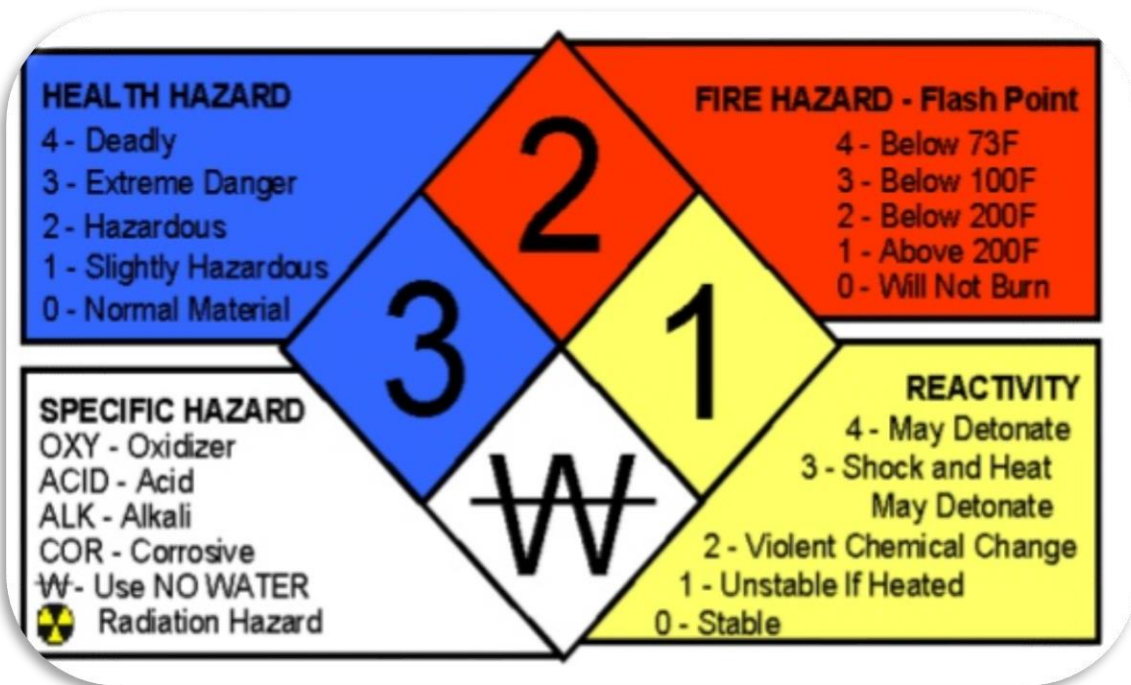
Material Safety Data Sheet

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is classificatie van belang.

De producent is wettelijk verplicht om voor elk nieuw product een *Material Safety Data Sheet* (MSDS) te maken. Op dit formulier wordt de samenstelling van de stof aangegeven.

Ook doet de producent van de stof een aantal testen, waarbij het vlampunt en de giftigheid worden vastgesteld.

De MSDS ofwel het Veiligheidsinformatieblad dient ook ter beschikking van de klant te worden gesteld. De producent moet veranderingen in de samenstelling aan de afnemers melden.



Figuur 34. Voorbeeld van een MSDS

De MSDS behandelt ook het vervoer, zoals:

- UN-nummer
- Officiële naam voor op documenten
- Gevarenklasse
- Bijkomende gevaren
- Verpakkingsgroep.

51. EU

De EU heeft geen extra specifieke regelgeving voor het vervoer over zee van gevaarlijke stoffen. De MSDS wordt wel gesteund.

Binnen de EU bestaat er ook een verschil tussen 'gevaarlijke goederen' en 'stoffen gevaarlijk voor de gezondheid'.

De EU heeft wel uitgebreide richtlijnen voor en laden en lossen van een schip.

De kapitein heeft hierbij veel verplichtingen. Zie hierna.

Voorbeeld

Europese richtlijn

Vóór en tijdens laad- of losverrichtingen dient de kapitein ervoor te zorgen dat:

1. Op laden of lossen van lading en lozen of innemen van ballastwater toezicht wordt gehouden door de daarvoor verantwoordelijke scheepsofficier;

2. De verdeling van lading en ballastwater tijdens het gehele verloop van het laden of lossen wordt bewaakt om overbelasting van de scheepsstructuur te voorkomen;
3. Het schip geen slagzij maakt of, indien het schip om operationele redenen slagzij maakt, de helling zo klein mogelijk wordt gehouden;
4. Het schip stevig afgemeerd blijft, rekening houdend met de plaatselijke weersomstandigheden en -voorspellingen;
5. Voldoende officieren en bemanningsleden aan boord worden gehouden om de bevestiging van de meertrossen bij te stellen of voor elke normale of noodsituatie, rekening houdend met de vereiste rusttijden voor de bemanning om vermoeidheid te voorkomen;
6. De terminalvertegenwoordiger op de hoogte is van de voorschriften voor het trimmen van de lading, die in overeenstemming moeten zijn met de procedures van de *IMO-Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes*;
7. De terminalvertegenwoordiger op de hoogte is van de voor zijn schip geldende eisen inzake de onderlinge afstemming tussen ontballasten of ballasten en het tempo van laden of lossen, alsook van elke afwijking van het ontballastings- of ballastingsplan of van enig ander aspect dat op het laden of lossen van de lading van invloed kan zijn;
8. Het ballastwater wordt geloosd in een tempo dat in overeenstemming is met het overeengekomen laadplan en dat niet tot overstroming van de kade of van naastliggende vaartuigen leidt. Wanneer het om praktische redenen niet mogelijk is het ballastwater van het schip vóór het trimmen tijdens het laden volledig te lozen, spreekt de kapitein met de terminalvertegenwoordiger de tijdstippen af waarop het laden kan worden onderbroken, alsook de duur van die onderbrekingen;
9. Met de terminalvertegenwoordiger overeenstemming bestaat over de maatregelen die moeten worden genomen in geval van regen of een andere weersverandering, wanneer aan een dergelijke weersverandering wegens de aard van de lading risico's verbonden zijn;
10. Zolang het schip op de ligplaats is afgemeerd, er aan boord of in de nabijheid van het schip geen met hoge temperaturen gepaard gaande werkzaamheden worden uitgevoerd, tenzij met toestemming van de terminalvertegenwoordiger en overeenkomstig alle voorschriften van de bevoegde autoriteit;
11. Gedurende de laatste stadia van het laden of lossen nauwlettend toezicht wordt gehouden gedurende de laatste stadia van het laden of lossen nauwlettend toezicht wordt gehouden op de laad- of losverrichtingen en op het schip;
12. De terminalvertegenwoordiger onverwijld wordt gewaarschuwd wanneer de laad- of losverrichtingen schade of een gevaarlijke situatie hebben veroorzaakt of dreigen te veroorzaken;
13. De terminalvertegenwoordiger op de hoogte wordt gesteld wanneer met het definitieve trimmen van het schip moet worden begonnen zodat het transportsysteem eerst kan worden leeggemaakt;

14. Binnen eenzelfde ruim de stuurboordzijde parallel met de bakboordzijde wordt gelost om torsie van de scheepsconstructie te voorkomen;
15. Bij het ballasten van een of meer ruimen rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat ontvlambare dampen uit de ruimen vrijkomen, en de nodige voorzorgsmaatregelen worden getroffen alvorens toestemming wordt gegeven om aangrenzend aan of boven die ruimen met hoge temperatuur gepaard gaande werkzaamheden uit te voeren.

52. Nederland

Voor Nederland is de IMDG-code via het Schepenbesluit 2004 omgezet in Nederlands recht. Typisch Nederlandse aanvullingen op de IMDG-code zijn opgenomen in, onder andere, het Reglement voor het Vervoer van Gevaarlijke Stoffen met zeeschepen (Rvgz).

Een praktische uitwerking van de wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee is op te delen in de volgende onderwerpen:

- Classificatie van gevaarlijke stoffen en vervoersvoorschriften;
- Eisen aan:
 - Verpakking van gevaarlijke stoffen;
 - Belading van zeecontainers en voertuigen;
 - Vervoer van gevaarlijke stoffen per zeeschip.

Een schip dat gevaarlijke stoffen geladen heeft mag niet zomaar aanmeren in een Nederlandse haven. Voor het aan- en ontmeren zijn verschillende voorschriften van toepassing, zoals:

- Rvgz (Regeling Vervoer van Gevaarlijke stoffen met een zeeschip);
- Wet milieubeheer;
- Milieuvergunning;
- Havenverordening.

De persoon die verantwoordelijk is voor het verpakken of laden van gevaarlijke stoffen in een container, verstrekt een ondertekend container-/voertuigverpakkingscertificaat.

Hierin wordt verklaard dat de lading in de container naar behoren is verpakt en vastgezet en dat aan alle toepasselijke vereisten voor het vervoer ervan is voldaan.

Wanneer er gegronde redenen bestaan om te vermoeden dat een container waarin gevaarlijke stoffen zijn verpakt niet voldoet aan de vereisten, of wanneer geen container-/voertuigverpakkingscertificaat beschikbaar is, mag de container niet voor vervoer worden aanvaard.

Elk schip dat gevaarlijke stoffen in verpakte vorm vervoert, moet een speciale lijst of manifest aan boord hebben. Hierin moeten de gevaarlijke stoffen en de plaats waar deze zich bevinden, worden omschreven. Dit in overeenstemming met de in de IMDG-code genoemde classificatie.

In plaats van een dergelijke speciale lijst of manifest kan een gedetailleerd stuwplan worden gebruikt, waarin de klasse en plaats van stuwage van alle aan boord aanwezige gevaarlijke stoffen zijn aangegeven.

Voor vertrek moet een afschrift van een van deze documenten aan de autoriteit van de havenstaat beschikbaar worden gesteld.

Nieuwsbericht

Ook de ladingagent, verantwoordelijk voor het opstellen van een ondeugdelijk gevaarlijke stoffen manifest van een zeegaand containerschip, is door de Inspectie beboet. De kapitein kreeg na controle een boete van 35.000 euro opgelegd, de ladingagent kwam er met 30.000 euro van af.

Bij de controle op de vervoersdocumenten en het manifest van het schip bleek er veel niet in orde. Het schip is 'aan de ketting' gelegd en mocht pas vertrekken, nadat het ruim was schoongemaakt en documenten op orde waren gebracht.

Voor een aantal containers is door de ladingagent gekozen om deze weer van boord te halen, omdat ze de juiste documenten niet op tijd aan boord konden krijgen.

In alle documenten die verband houden met het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm over zee, moet de juiste vervoersnaam van de stof worden gebezigd (uitsluitend handelsnamen mogen niet worden gebruikt).

Ook moet de juiste omschrijving worden gegeven, welke in overeenstemming is met de in de IMDG-code vermelde classificatie.

Informatie kapitein

Met de informatie van de MSDS is voor de kapitein af te leiden welke voorschriften gelden voor het vervoer van de gevaarlijke stof.

Dit zijn onder andere:

- Speciale bepalingen;
- Verpakkingsvoorschriften voor het vervoer in collo;
- Voorschriften voor noodmaatregelen;
- Voorschriften voor segregatie en stuwage;
- Informatie over eigenschappen en bijzonderheden van de gevaarlijke stoffen.

De kapitein is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van Nederlandse wet- en regelgeving over gevaarlijke stoffen, tenzij anders is bepaald.

53. Cognossement

De voorwaarden voor het vervoer van goederen over zee worden vastgelegd in de vervoersovereenkomst, cognossement (*Bill of Lading*, B/L) genoemd of vrachtbrief

De verscheper verstrekt aan de kapitein lang genoeg van tevoren de nodige ladinggegevens om het nemen van voorzorgsmaatregelen mogelijk te maken. Deze gegevens moeten schriftelijk worden bevestigd door de daarvoor bestemde ladingpapieren voordat de lading aan boord wordt gebracht.

Om dit proces via elektronische weg te doen zijn ook mogelijkheden geschapen, zie pagina 125.

Nieuwsbericht

In Europese landen en in Azië bleken elektronische havencommunicatiesystemen zeer succesvol. Voor de Rotterdamse haven is dit nu ook een feit. Rotterdam is trots op het grote gebruik van het nieuwe elektronische systeem (*Port Community System*). Het levert een belangrijke bijdrage aan de verdere professionalisering van de Rotterdamse haven.

De ladinggegevens omvatten:

- Algemene beschrijving van de lading;
- Brutogewicht van de lading of van de ladingunits;
- Relevante bijzondere kenmerken van de lading.

Vóór het aan boord brengen van lading verzekert de verscheper dat het brutogewicht overeenkomt met het in de scheepsdocumenten opgegeven brutogewicht. Zie ook hiervoor bij Stuwen en Sjorren.

Verlader/verscheper

Eigenaar/beheerder van de lading die opdracht geeft tot vervoer.

Vervoerder/vervrachter

Persoon die zich verplicht lading te vervoeren

Bevrachter/afzender

Persoon die fysieke vrachtcapaciteit huurt aan boord van een schip

De door de verscheper opgemaakte ladingpapieren moeten inhouden dat de voor verschepping aangeboden partij deugdelijk is verpakt en gemerkt of geëtiketteerd. Maar ook dat het zich in een deugdelijke toestand voor vervoer bevindt.

Het is de vervoerder die het cognossement uit geeft.

Het soort bevrachtingsovereenkomst of *charterparty* bepaalt wie vervoerder is: bij reisbevrachting is dit de vervrachter, bij tijdsbevrachting en bij naakt casco bevrachting is dit de bevrachter.

Het cognossement heeft drie belangrijke functies, het is:

- Ontvangstbewijs;
- Bewijs van een vervoerovereenkomst;
- Eigendomstitel.

Het cognossement is in de eerste plaats een ontvangstbewijs.

Door uitgifte van het cognossement verklaart de kapitein (als vertegenwoordiger van de vervoerder) dat hij de in het cognossement vermelde goederen heeft ontvangen aan boord van zijn schip. De in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen (aard en aantal) moet overeenstemmen met de werkelijkheid.

Wanneer de aard en/of het aantal niet overeenstemmen, zal de kapitein dit vermelden op het cognossement. In dat geval zal men spreken van een '*foul bill of lading*'.

Een cognossement zonder bemerkingen noemt men een '*clean bill of lading*'.

Voorbeeld

Artikel 8:377 BW

Hier wordt onder vervoerovereenkomst onder cognossement verstaan de vervoerovereenkomst neergelegd in een cognossement dan wel enig soortgelijk document dat een titel vormt voor het vervoer van zaken over zee; eveneens wordt er onder verstaan de vervoerovereenkomst neergelegd in een cognossement of soortgelijk document als genoemd, dat is uitgegeven uit hoofde van een charterpartij, van het ogenblik af waarop dit cognossement of soortgelijk document de verhouding tussen de vervoerder en de houder van het cognossement beheerst.

Het cognossement is in de tweede plaats een bewijs van een vervoerovereenkomst: door uitgifte van een cognossement verklaart de kapitein van het schip zich tegenover de houder van het cognossement akkoord om de vermelde goederen te vervoeren van de laadhaven naar de loshaven en dit binnen een redelijke termijn.

De vervoerder is dus verplicht de goederen af te leveren aan de houder van het originele cognossement in de haven van bestemming.

Ten slotte is het cognossement een eigendomstitel: het originele cognossement wordt beschouwd als een titel van eigendom van de erin vermelde goederen.

Met andere woorden: de houder van het originele cognossement is eigenaar van de goederen. Enkel hij kan bij kapitein de aflevering van de goederen eisen.

Essentiële vermeldingen op het cognossement:

- Verscheper (lader van de goederen);
- *Notify party* (aangesteld door de ontvanger om de goederen in ontvangst te nemen);
- Bestemming (ontvanger van de goederen ter bestemming);
- Naam van het schip;
- Laadhaven;
- Loshaven;
- Merken en de nummers van de goederen en/of containers;
- Aantal en soort verpakkingen;
- Omschrijving van de goederen;
- Brutogewicht van de goederen;
- Maten en/of het volume van de goederen;
- Plaats waar de vracht betaalbaar is;
- Aantal uitgegeven originele cognossementen (in letters en in cijfers);
- Plaats en de datum van uitgifte (laadhaven en de dag van laden);
- Naam en de handtekening van de kapitein (met eventueel de scheepsstempel).

Leveringscondities zijn vermeld in de *incoterms*, dit zijn internationale afspraken over internationaal transport van goederen.

De *incoterms* beschrijven de verdeling van verplichtingen, risico's en kosten bij internationale transacties tussen koper en verkoper m.b.t. het transport, de verzekeringen, vergunningen en douaneformaliteiten.

In het cognossement vindt u onder meer de volgende informatie over de *incoterms*:

- Een verklaring van de vervoerder, dat hij:
 - De daarin vermelde goederen in ontvangst heeft genomen;
 - Deze zal vervoeren naar een aangegeven bestemmingsplaats;
 - De goederen daar vervolgens uit zal leveren aan een bepaalde persoon.
- Voorwaarden waaronder levering zal geschieden.

Incoterms

Dit is een korte aanduiding voor internationale commerciële voorwaarden. Deze voorwaarden zijn een set van 11 regels die bepalen wie verantwoordelijk is voor wat er tijdens internationale transacties gebeurt.

Van elk cognossement worden vier exemplaren opgesteld.

Eén exemplaar wordt door de bevrachter ondertekend en is voor de kapitein (*captain's copy*). De drie andere exemplaren worden door de kapitein ondertekend en zijn voor de bevrachter, de geadresseerde en de rederij.

Op het exemplaar voor de geadresseerde staat ORIGINAL. Dit is het enige verhandelbare exemplaar.

Na het ondertekenen geeft de kapitein het origineel aan de bevrachter die het doorstuurt naar de geadresseerde.

Overdraagbaarheid van cognossementen:

- Cognossement op naam:
Alleen de aangeduide persoon kan de goederen in ontvangst nemen.
- Cognossement aan toonder:
Iedereen met het cognossement kan de goederen in ontvangst nemen.
- Cognossement aan order:
Het cognossement kan aan derden overgemaakt worden via een eenvoudig endossement.

Garanties volgens cognossementen:

- Schoon cognossement:
Op het cognossement staan geen clausules die op schade van de goederen wijzen.
- Vuil cognossement:
Op het cognossement staan beperkende clausules.
- Waarborgbrief:
De bevrachter stelt een waarborgbrief op zodat men niet alle clausules op het cognossement moet zetten. Deze waarborgbrief zorgt ervoor dat de kapitein en de bevrachter geen verantwoordelijkheid meer hebben.

54. Rechten & plichten kapitein

- De kapitein is verantwoordelijk voor het veilig laden, vervoeren en lossen van de lading van zijn schip.
- De kapitein heeft de zorg voor alles wat met het laden en het lossen van het schip in verband staat, voor zover niet andere personen daarmee zijn belast.
- De kapitein onderneemt de reis niet, tenzij het schip geschikt is en naar behoren uitgerust en voldoende bemand is om de lading te vervoeren.

- De kapitein zorgt dat aan boord een scheepsdagboek (dagregister of journaal) wordt bijgehouden, waarin alles van enig belang voor de lading, dat op de reis voorvalt, nauwkeurig wordt opgetekend.
- Als de lading aan boord schade heeft geleden is de kapitein verplicht binnen 48 uren na aankomst, in de plaats van aankomst of in een nabijgelegen plaats in ieder geval een voorlopige verklaring te laten opmaken. Een voorlopige verklaring moet binnen acht dagen door een volledige verklaring worden gevolgd.
- De kapitein is bevoegd, indien dit tot behoud van schip of lading noodzakelijk is, sloopstoebehoren en bestanddelen van de lading zowel over boord te werpen als te verbruiken.
- De kapitein is in geval van nood gedurende de reis bevoegd, levensmiddelen, welke tot de lading behoren, tegen schadevergoeding tot zich te nemen, ten einde die te verbruiken in het belang van allen die zich aan boord bevinden.
- De kapitein mag niet voor eigen rekening lading in het schip vervoeren, tenzij toestemming van de eigenaar.

55. Wet- en regelgeving

Internationaal

- Cargo Securing Manual
- Internationaal Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (the Hague Rules)
- Internationale overeenkomst voor veilige containers (CSC)
- MARPOL
- Protocol tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (the Hague-Visby Rules)
- Revised Guidelines for the Preparation of Cargo Securing Manual
- SOLAS
- United Nations Recommendations on the transport of dangerous goods
- Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Hamburg Rules)
- Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Rotterdam Rules)

EU

- Richtlijn 2001/96/EG
- Richtlijn 2009/42/EG
- Richtlijn 2009/16/EG
- Richtlijn 2014/90/EU

Nationaal (NL)

- Besluit vervoer gevaarlijke stoffen
- Burgerlijk Wetboek
- Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen
- Schepenbesluit 2004
- Wet conflictenrecht goederenrecht
- Wet laden en lossen zeeschepen
- Wet verontreiniging door schepen
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen
- Wetboek van Koophandel

IX. Kapitein & Bemanning

Hoofdstuk IX van dit Handboek gaat over de kapitein en zijn bemanning. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 56. Introductie
- 57. Bemanningsplan/ - certificaat
- 58. Vaarbevoegdheidsbewijzen
- 59. Certificaat Maritieme Arbeid
- 60. Monsteren
- 61. Zee-arbeidsovereenkomst
- 62. Disciplinaire maatregelen
- 63. Kapitein en nieuwe zeevarenden a/b
- 64. Rechten & plichten kapitein
- 65. Wet- en regelgeving

56. Introductie

De kapitein speelt een grote rol bij de controle op de kwaliteit en kwantiteit van zijn bemanning.

Voor een veilige vaart moet het schip een bemanningscertificaat bezitten, terwijl de bemanningsleden (zeevarenden) van zeeschepen moeten beschikken over bepaalde persoonsdocumenten, zoals een monsterboekje en een vaarbevoegdheidsbewijs.

Op tankers is vaak ook het 'bekwaamheidsbewijs voor het dienstdoen op tankers' verplicht. Er bestaan meer bekwaamheidsbewijzen, zoals voor de *Polar Code* of de IGF-code.

Het monsterboekje vermeldt werkervaring en opleidingen, terwijl het vaarbevoegdheidsbewijs wordt afgegeven wanneer voldaan is aan de eisen van opleiding, ervaring en lichamelijke geschiktheid.

Iedereen die aanmonstert moet medisch worden goedgekeurd. Dit geldt ook voor personeel zonder wacht- of veiligheidstaken.

Deze geneeskundige verklaring is ook nodig voor het aanvragen van een vaarbevoegdheidsbewijs.

Controle van alle certificaten ligt bij de kapitein.

Persoonsdocumenten

- Monsterboekje
Werkervaring en afgeronde opleidingen.
- Vaarbevoegdheidsbewijs
Document waaruit de vaarbevoegdheid voor een bepaalde functie blijkt.
- Bekwaamheidsbewijs
Document, waarin staat dat wordt voldaan aan beroepsvereisten.
- Geneeskundige verklaring
Elk bemanningslid heeft een geneeskundige verklaring.

Er bestaat een Centraal register bemanningsgegevens, waarin het ministerie de afgegeven monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen registreert, evenals de gegeven vrijstellingen en ontheffingen.

Bij zowel het vaarbevoegdheidsbewijs, bekwaamheidsbewijs als bij het monsterboekje speelt de kapitein een rol, welke voornamelijk is terug te vinden in de Wet zeevarenden met alle regelgeving die daarbij hoort.

In deze wet wordt een onderscheid gemaakt tussen vaarbevoegdheden voor de algemeen operationele werkzaamheden en die voor de leidinggevende werkzaamheden, waarvoor de verantwoordelijkheid eerst na een aantal jaren ervaring kan worden toevertrouwd.

Ter voorkoming van problemen bij havenstaatcontrole in het buitenland worden functies en bevoegdheden op het bemanningscertificaat (zie hieronder) op dezelfde wijze aangeduid als op de vaarbevoegdheidsbewijzen.

Het uitgangspunt is dat de reder primair verantwoordelijk is voor het bemannen van zijn schepen, zodanig dat deze veilig en milieuverantwoord kunnen varen.

De kapitein is, naast zijn andere hoedanigheden, de vertegenwoordiger van de reder.

Tijdens de vaart van het schip kunnen zich situaties voordoen die van tevoren niet waren te voorzien.

De kapitein treft, als de feitelijke situatie dit naar zijn oordeel nodig maakt, passende of aanvullende maatregelen op bemanningsgebied.

Dat wil zeggen dat hij naast de reguliere bemanning aan boord, nog andere (extra) bemanningsleden kan aanmonsteren.

Ook kan hij besluiten niet uit te varen tot de personeelsomstandigheden zijn gewijzigd.

IMO/SOLAS

- De nationale regering zal volgens een transparante procedure de minimale bemanningssterkte vaststellen.
- Daarna wordt een certificaat over de minimumbemanning afgegeven.
- Aan boord moet i.v.m. de veiligheid een werktaal worden vastgesteld en vermeld in het logboek van het schip. De reder of de kapitein stelt deze werktaal vast.

57. Bemanningsplan/ - certificaat

Een bemanningsplan is een plan of voorstel van de reder voor een minimum bemanningssamenstelling waarmee hij een schip wenst te bemannen.

In het plan staat onder meer het aantal bemanningsleden met hun functies gebaseerd op de bedrijfsvoering van het schip.

De reder kan met het bemanningsplan aantonen dat met deze bemanningssamenstelling op een veilige en (milieu)verantwoorde manier kan worden gevaren. De ILT keurt het bemanningsplan na controle goed.

De kapitein moet aan de reder aangeven wanneer de bemanning volgens het bemanningsplan niet meer toereikend is. Bijvoorbeeld omdat er extra personeel nodig is voor bepaalde veiligheidshandelingen aan boord. Denk hierbij ook aan de coronapandemie.

De reder zorgt dan voor extra bemanningsleden. Zie voor belangenconflicten pagina 95.

Wanneer het bemanningsplan is goedgekeurd, wordt een bemanningscertificaat verstrekt.

Op het bemanningscertificaat staat het aantal officieren en anderen zeevarenden dat minimaal aan boord moet zijn en de condities waaraan moet worden voldaan (vaargebied, trainingen, radio, enz.).

In het bemanningscertificaat wordt niet alleen opgenomen het aantal personen dat aan boord behoort te zijn, maar ook de functie waarin zij dienst zullen doen.

Of personen in bedoelde functie dienst mogen doen blijkt uit hun vaarbevoegdheidsbewijzen. Het bemanningscertificaat geeft dus het minimumaantal personen aan dat nodig is om te mogen varen (*Minimum Safe Manning Certificate*)

Bemanningsplan

Een voorstel van de scheepsbeheerder over het aantal bemanningsleden met hun functies aan boord waarmee de scheepsbeheerder het betrokken schip minimaal wenst te bemannen.

Bemanningscertificaat

Een door de minister afgegeven certificaat, houdende het minimumaantal bemanningsleden met hun functies aan boord van het schip.

De bemanningssamenstelling die in het bemanningscertificaat is opgenomen, is in beginsel voldoende om het schip veilig en milieuverantwoord te laten varen.

De kapitein kan zich hierop onder normale omstandigheden beroepen.

Dit betekent ook dat een schip niet met minder personen dan in het bemanningscertificaat is aangegeven mag varen.

Dit geldt ook voor personen die niet over de juiste functie-eisen of functiebevoegdheden beschikken.

Het is mogelijk dat voor een schip een certificaat met meerdere bemanningssamenstellingen wordt uitgereikt, bijvoorbeeld bij een per reis wisselende bedrijfsvoering.

Tijdens de vaart mag tegelijkertijd slechts één bemanningssamenstelling worden toegepast. De kapitein is verplicht zijn keuze of wisseling in het scheepsdagboek te vermelden.

Hierbij enkele (verkorte) wetteksten waarin ter informatie relevante gebods- en verbodsbepalingen worden getoond.

Voorbeeld Wet zeevarenden

Gebodsbepalingen

Artikel 6

De kapitein draagt er zorg voor dat een van de exemplaren van het geldige bemanningscertificaat op een duidelijk zichtbare plaats aan boord van het schip wordt opgehangen.

Artikel 8

De scheepsbeheerder verschaft de kapitein een afschrift van het bemanningsplan, dat behoort bij het geldige bemanningscertificaat.

Artikel 10

De kapitein tekent in het scheepsdagboek aan:

Volgens welke bemanningssamenstelling het schip is bemand, indien in het bemanningscertificaat meer dan één samenstelling is opgenomen, alsmede de feiten of omstandigheden die niet in overeenstemming zijn met de gegevens van het bemanningsplan.

Artikel 12

Als de omstandigheden daartoe aanleiding geven, verzoekt de kapitein de scheepsbeheerder gemotiveerd hem voor een bepaald tijdstip de benodigde aanvullende middelen te verschaffen. Een mondeling verzoek wordt zo spoedig mogelijk schriftelijk bevestigd.

Verbodsbepalingen

Artikel 56

Het is verboden met een schip naar zee te gaan zonder dat aan boord van het schip een geldig bemanningscertificaat voorhanden is.

Artikel 57

Het is verboden om een schip te bemannen met minder bemanningsleden dan is aangegeven in het bemanningscertificaat;

Artikel 58

Het is verboden het houden van uitkijk, dan wel het optreden als chef van de wacht op de brug of als chef van de wacht in de machinekamer of machinekamers, op te dragen aan of te laten verrichten door bemanningsleden die tot het verrichten van die werkzaamheden niet bevoegd zijn.

Het verbod om bemanningsleden te belasten met taken waartoe zij niet bevoegd zijn geldt niet voor opleidingszaken en niet bij *force majeure* (overmacht situatie).

58. Vaarbevoegdheidsbewijs

Elke zeevarende moet in het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs, als hij een functie vervult waarvoor dat verplicht is.

Zonder vaarbevoegdheidsbewijs mag er geen dienstgedaan worden aan boord van een schip. Om in aanmerking te komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs, moet een zeevarende kennis en ervaring (diensttijd) aantonen en bepaalde opleidingen en cursussen hebben gevolgd. Dit is per functie verschillend.

Internationaal gelden voor vrijwel alle maritieme landen dezelfde eisen.

Dit is vastgelegd in het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW*).

De bepalingen uit dit verdrag zijn voor Nederland vastgelegd in de Wet zeevarenden.

Het STCW is van toepassing op schepen van vlaggenstaten die dit verdrag ondertekend hebben. Maar ook voor schepen uit vlaggenstaten die het verdrag niet hebben ondertekend, als deze schepen een kuststaat aandoen die het verdrag wel heeft ondertekend.

In het verdrag is namelijk een regel opgenomen waardoor er geen onderscheid meer bestaat tussen vlaggenstaten. Dit zorgt ervoor dat het verdrag wereldwijd geaccepteerd is.

Voorbeeld

Alle schepen, ongeacht hun vlag, zijn in havens onderworpen aan havenstaatcontrole (PSC). Hierbij kan ook gecontroleerd worden of er wordt voldaan aan de eisen uit het STCW, zoals vaarbevoegdheidsbewijzen.

Buitenlandse vaarbevoegdheid

Internationale en nationale regelgevingen vereisen dat een zeevarende aan boord van een Nederlands schip in het bezit is van een Nederlands vaarbevoegdheid.

Een buitenlandse zeevarende kan ook dienstdoen op een schip dat vaart onder Nederlandse vlag.

Hij moet hiervoor zijn eigen nationale vaarbevoegdheidsbewijs (*Certificate of Competency, CoC*) of bekwaamheidsbewijs (*Certificate of Proficiency, CoP*) laten erkennen in Nederland.

Dit betekent dat een buitenlandse zeevarende zonder Nederlandse vaarbevoegdheid een aanvraag moet indienen voor het erkennen van zijn eigen nationale vaarbevoegdheid.

Het (Nederlandse) 'vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning' wordt op aanvraag verstrekt aan buitenlandse zeevarenden in bezit van een geldig STCW *certificate of competency*, uitgegeven door een land waarmee Nederland een overeenkomst tot acceptatie van de zeevarenden uit dat land heeft gesloten.

Buitenlandse zeevarende

Kan zijn nationale vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs laten erkennen in Nederland.

Dispensaties

In uitzonderlijke situaties, zoals bij ziekte van bemanningsleden, kan een vrijstelling worden verleend aan personen en/of schepen die door onvoorziene omstandigheden niet met de voorgeschreven bemanning een geplande reis kunnen maken.

Voorwaarde is dat er geen gevaar voor de persoon, eigendom of omgeving mag zijn.

Soorten dispensaties:

- Persoonsdispensaties:
Dit is een ontheffing die verleend wordt aan een bemanningslid ten aanzien van de verplichting om in het bezit te zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs;
- Scheepsdispensaties:
Dit is een ontheffing die het schip krijgt om deze te bemannen in overeenstemming met het bemanningscertificaat.

Er worden geen dispensaties verleend aan kapiteins of hoofdscheepswerktuigkundigen, behalve in geval van overmacht en dan nog slechts voor de kortst mogelijke tijd.

Hierna korthedshalve enkele (verkorte) relevante wetteksten.

Voorbeeld

Wet zeevarenden

Artikel 18

Eenieder die aan boord van een schip een functie vervult waarvoor op grond van deze wet eisen zijn gesteld, is in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor die functie.

Artikel 22a

Onze Minister erkent een bewijs van beroepsbekwaamheid dat is afgegeven door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat van de EU, of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland.

Artikel 24

1. De Minister trekt een vaarbevoegdheidsbewijs in, als de persoon:
 - a. niet meer voldoet aan bedoelde beroepsvereisten;
 - b. medisch ongeschikt is.
2. Een vaarbevoegdheidsbewijs kan door de Minister worden ingetrokken als is gebleken dat bij de aanvraag onjuiste gegevens zijn opgegeven dan wel dat valse of vervalste documenten zijn overgelegd.

Artikel 25

De Minister kan ontheffing verlenen.

Het vaarbevoegdheidsbewijs en dispensaties kunnen worden aangevraagd bij het KIWA Register.

Deze instantie verstrekt namens de minister van I & W vergunningen en bevoegdheden aan personen en bedrijven in het beroepsvervoer, zoals de zeevaart.

59. Monsteren

Monsterrol

Aan boord van een schip is een monsterrol, die wordt opgemaakt en gewijzigd door de kapitein. In de monsterrol worden tenminste de namen en functies opgenomen van de bemanningsleden die de functies vervullen, genoemd in het bemanningscertificaat.

De monsterrol heeft een geldigheidsduur van niet meer dan twaalf maanden.

De kapitein stelt, via de reder, de autoriteiten binnen een week dan wel in de eerstvolgende haven in kennis van een door hem opgemaakte monsterrol of van wijzigingen in de monsterrol.

Van de monsterplicht kan in bijzondere gevallen vrijstelling worden gegeven.

De monsterrol wordt, na te zijn opgemaakt of bijgesteld, ondertekend door of namens de werkgever, de kapitein.

De kapitein dient de monsterrol aan boord te houden.

Bij het opmaken van de monsterrol is de werkgever verplicht de met de zeevarenden gesloten zee-arbeidsovereenkomsten aan de kapitein te over leggen.

Deze vergewist zich ervan dat de inhoud van de zee-arbeidsovereenkomsten door de zeevarenden is begrepen en dat de overeenkomsten door de partijen zijn ondertekend.

Hij neemt daarover een verklaring in de monsterrol op.

Door de kapitein gewaarmerkte afschriften van de zee-arbeidsovereenkomsten worden als bijlagen gevoegd bij het exemplaar van de monsterrol dat aan boord blijft.

Iedere zeevarende moet aan boord in de gelegenheid worden gesteld van de hem betreffende zee-arbeidsovereenkomst inzage te nemen.

Dit geldt ook voor de collectieve arbeidsovereenkomsten (cao) op de grondslag waarvan een of meer zee-arbeidsovereenkomsten met de in de monsterrol genoemde schepelingen zijn gesloten.

Nietig zijn bepalingen in de monsterrol, welke afwijken van de met een zeevarende gesloten zee-arbeidsovereenkomst of welke deze aanvullen.

Elke verandering op de monsterrol moet onverwijld worden doorgegeven door de kapitein.

Het niet-correct bijhouden van de monsterrol en het niet in kennis stellen van het bevoegd gezag van wijzigingen hierin is strafbaar.

Voorbeeld

Artikel 59 Wet zeevarenden

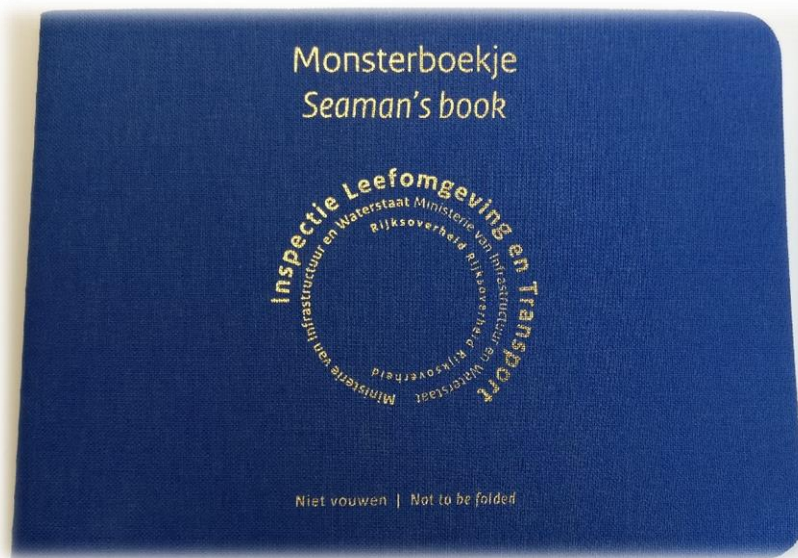
Het is verboden na te laten de monsterrol op te maken, opnieuw op te maken of bij te stellen.

Monsterboekje

Voorbeeld

De monsterrol en het monsterboekje vormen samen het systeem voor diensttijd registratie. Er is geen ontheffingsmogelijkheid voor het niet bijhouden van de monsterrol of voor het niet in het bezit te zijn van een monsterboekje.

De zeevarenden die op de monsterrol staan zijn in het bezit van een geldig monsterboekje of een voorlopig monsterboekje, waaruit de gegevens, die op de monsterrol worden vermeld, worden overgenomen.



Figuur 35. Monsterboekje (KIWA)

Elk zeevarende heeft dus een monsterboekje nodig, voor andere opvarenden (zoals passagiers, militairen of loods) hoeft dat niet.

In het monsterboekje staan alle belangrijke gegevens over werkervaring en afgeronde opleidingen.

Het monsterboekje is het basisdocument voor de registratie van de zeevarenden. Het monsterboekje wordt alleen afgegeven aan personen die het voor hun werk nodig hebben of die een specifieke opleiding volgen, waarbij werkzaamheden aan boord essentieel zijn. Een monsterboekje is alleen geldig indien het de handtekening van de houder bevat en is ongeldig als er door onbevoegden wijzigingen in zijn aangebracht.

Art. 35 Wet zeevarenden

De zeevarenden zijn in het bezit van een geldig monsterboekje.

De kapitein tekent van een zeevarende in het monsterboekje aan de:

- Dag van aanmonstering;
- Dag van afmonstering;
- Functie waarin het bemanningslid heeft dienstgedaan;
- Naam en de roepletters van het schip.

De kapitein bewaart het monsterboekje na de aanmonstering en geeft het aan de zeevarende terug bij de afmonstering.

Als de kapitein het monsterboekje niet kan teruggeven aan de zeevarende, stuurt hij het op aan de reder.

Als een zeevarende van mening is, dat de kapitein in zijn monsterboekje foute of geen vermeldingen maakt, kan hij daarover een klacht indienen.

De bevoegdheid van de zeevarende tot het indienen van een klacht vervalt na vier weken na de dag van afmonstering in een Nederlandse haven en na zes maanden na de dag van afmonstering buiten Nederland.

Buitenlands monsterboekje

Een buitenlandse zeevarende komt u in aanmerking voor een Nederlands monsterboekje als hij op een Nederlands schip gaat varen, of als de buitenlandse zeevarende gaat varen bij een Nederlandse rederij of scheepsbeheerder.

Een buitenlandse zeevarende mag met een buitenlands monsterboekje varen op een schip onder Nederlandse vlag, mits dit boekje ook in de Engelse taal is opgesteld.

Art. 35 Wet zeevarenden

1. De zeevarenden zijn in het bezit van een geldig monsterboekje.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op bemanningsleden met een andere nationaliteit dan de Nederlandse, als zij in het bezit zijn van een geldig monsterboekje dat ten minste in de Engelse taal is gesteld en is afgegeven door of namens de bevoegde autoriteit van het land van herkomst of van een ander land.

60. Certificaat Maritiem Arbeid

Het Certificaat Maritieme Arbeid, ook wel Maritiem Arbeidscertificaat (*Maritime Labour Certificate*, MLC) is gebaseerd op het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV).

Schepen groter dan 500 GT die internationale reizen maken, moeten een Certificaat Maritieme Arbeid hebben.

De regels over het Certificaat Maritieme Arbeid zijn te vinden in de Wet Zeevarenden. Zie ook Deel 3 van dit Handboek.

Het Certificaat Maritieme Arbeid toont aan dat het schip naar behoren geïnspecteerd is en aan alle wettelijke eisen op het gebied van werk- en leefomstandigheden voldoet.

Twee verklaringen maken onderdeel uit van het certificaat:

1. Verklaring naleving maritieme arbeid, deel I;
2. Verklaring naleving maritieme arbeid, deel II.

(*Declaration of Maritime Labour Compliance*, DMLC Part I en DMLC Part II)

Het DMLC Part I wordt uitgegeven door ILT en bevat de wettelijke bepalingen die het MAV in Nederland implementeren.

Maar het bevat ook de eventuele scheepsspecifieke eisen en de normen waarop wordt geïnspecteerd voordat het certificaat wordt afgegeven. Ook eventuele ontheffingen zijn hier te vinden.

In het DMLC Part II geeft de scheepsbeheerder aan op welke wijze het schip aan de eisen van het MAV voldoet.

Voorbeeld

Artikel 48c Wet zeevarenden

1. Onze Minister geeft voor een schip van 500 GT of meer dat internationale reizen maakt, op aanvraag een certificaat maritieme arbeid en een verklaring naleving maritieme arbeid af, als de door de scheepsbeheerder opgestelde verklaring naleving maritieme arbeid deel II voldoet aan bepaalde eisen na onderzoek blijkt dat voor het desbetreffende schip wordt voldaan aan deze eisen, zoals gesteld in het Maritiem Arbeidsverdrag met betrekking tot:

- a. minimumleeftijd;
- b. geneeskundige verklaringen;
- c. kwalificaties van zeevarenden;
- d. arbeidsovereenkomsten;
- e. arbeidsbemiddeling;
- f. arbeids- en rusttijden;
- g. bemanningssamenstelling;
- h. huisvesting en voorzieningen voor zeevarenden;
- i. voeding en drinkwater;
- j. gezondheid, veiligheid en ongevallenpreventie;
- k. medische zorg aan boord;
- l. klachtenprocedures aan boord;
- m. betaling van lonen.

61. Zee-arbeidsovereenkomst

Zee-arbeidsovereenkomst

Arbeidsovereenkomst, inclusief de uitzendovereenkomst, waarbij de zeevarende zich verbindt arbeid aan boord van een zeeschip te verrichten

Zeevarende

De term 'zeevarende' wordt niet in alle wetgeving hetzelfde gedefinieerd, ook wordt de term schepeling, gezel of bemanningslid gebruikt.

Een zeevarende is iedereen die op een zeeschip werkzaamheden verricht, of dit nu in de hoedanigheid van werknemer of zelfstandige is.

Er bestaan voor de Nederlandse wetgever mogelijkheden om uitzonderingen te maken.

Zeevarende

Maritiem Arbeidsverdrag

Elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een Nederlands schip.

Wet zeevarenden

De natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip.

Ook de kapitein wordt onder het ruime begrip zeevarende geschaard, zie pagina 88.
Zie ook Hoofdstuk V van dit Handboek.

Het Burgerlijk Wetboek stelt in specifieke bepalingen dat een zeevarende iemand is met een zee-arbeidsovereenkomst, dat wil zeggen dat die zeevarenden zich verbinden arbeid aan boord van een zeeschip te verrichten, maar er is ruimte voor uitzonderingen.
Dit betekent dat van belang is dat een zeevarende een arbeidsovereenkomst aangaat om werkzaamheden uit te voeren aan boord van een zeeschip.

Bij overige zeevarenden die werkzaamheden aan boord van een zeeschip verrichten, dus zeevarenden zonder zee-arbeidsovereenkomst, kan worden gedacht aan zelfstandigen en werknemers die tijdelijk aan boord arbeid verrichten op basis van een andere arbeidsovereenkomst.

Cao

Een collectieve arbeidsovereenkomst (cao) is een akkoord dat gesloten wordt tussen een of meer werknemersorganisaties en een of meer werkgeversorganisaties, of een of meer werkgevers.

Individuele en collectieve betrekkingen tussen werkgevers en werknemers in ondernemingen of in een bedrijfstak worden in dit akkoord geregeld.

De rechten en verplichtingen van beide partijen worden met dit document bepaald.
Vaak is er ook sprake van een reglement dat bij een bepaalde cao hoort.

De kapitein vertegenwoordigt de werkgever (reder/scheepsbeheerder) bij de uitvoering van de zee-arbeidsovereenkomst met de zeevarenden die zich bij hem aan boord bevinden.
De kapitein regelt de arbeid van de schepeling in overeenkomst met wet- en regelgeving, maar ook conform de arbeidsovereenkomst.

De kapitein heeft ook de verplichting om overwerk van de schepelingen bij te houden in een bepaald register, evenals de werk- en rusttijden.
Zie ook Deel 3 van dit Handboek.

Werkgever

Werkgever is in de wetgeving de reder, maar dan in de ruime zin des woords.

Scheepsbeheerder/ (reder/ shipowner)

De eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent, of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die aan reders zijn opgelegd, te aangaan ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen.

Als werkgever kan niet alleen de scheepseigenaar optreden, maar ook een andere organisatie of persoon die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen.

Bovendien heeft die bij het aangaan van die verantwoordelijkheid er mee heeft ingestemd om alle wettelijke taken en verantwoordelijkheden te aanvaarden.

De scheepsbeheerder, of de kapitein als diens vertegenwoordiger, is aan boord aanspreekbaar voor de zeevarenden.

In veel gevallen zal de eigenaar of rompbevrachter zich in alle opzichten gedragen als de scheepsbeheerder.

Er zijn echter constructies denkbaar en in de praktijk gebruikelijk, waarbij de eigenaar niet meer rechtstreeks betrokken is bij de samenstelling van de bemanning.

Dat kan zich voordoen als het schip in eigendom is van een buitenlandse rechtspersoon.

In dat geval kan de Nederlandse overheid niet zonder meer de in het buitenland gevestigde eigenaar aanspreken als de Nederlandse bemanningsvoorschriften niet worden nageleefd.

In de wetgeving is daarom een voorziening getroffen. Hierin wordt bepaald dat er altijd een vertegenwoordiger van de buitenlandse eigenaar is die het dagelijks beheer voert over het schip.

Deze heeft in Nederland een vestiging.

Daarnaast kan de werkgever van de zeevarende bijvoorbeeld de exploitant van een winkel of van een horecagelegenheid aan boord van een cruiseschip zijn.

Wanneer het personeel in de winkel of horecagelegenheid een arbeidsovereenkomst is aangegaan om arbeid te verrichten aan boord van een zeeschip, bestaat er een zee-arbeidsovereenkomst.

Wanneer dit personeel al een gewone arbeidsovereenkomst is aangegaan en tijdelijk niet aan de wal, maar aan boord werkzaam is, is er geen sprake van een zee-arbeidsovereenkomst.

Voorbeeld

Artikel 7:703 BW

De kapitein vertegenwoordigt de werkgever in de uitvoering van de zee-arbeidsovereenkomsten met de zeevarenden.

Uitzendkrachten

Een uitzendovereenkomst is de arbeidsovereenkomst waarbij de werknemer (uitzendkracht) door de werkgever (uitzendbureau) ter beschikking wordt gesteld van de onderneming van een derde (inlener) om arbeid te verrichten.

Uitzendrelatie

- Uitzendbureau: werkgever
- Uitzendkracht: werknemer
- Inlener: derde (reder, scheepsbeheerder)

De werkgever van een zeevarende kan de scheepsbeheerder zijn, maar dit hoeft niet steeds het geval te zijn. De werkgever kan namelijk ook de uitzendwerkgever zijn

De bepalingen uit het Burgerlijk Wetboek over de algemene uitzendovereenkomst aan de wal zijn grotendeels van toepassing verklaard op de zee-arbeidsovereenkomst met een uitzendwerkgever.

De inlener (reder, scheepsbeheerder) kan aansprakelijk worden gesteld voor de nakoming van bepaalde verplichtingen, zoals loon of vakantiedagen, als de werkgever (uitzendbureau) met de nakoming hiervan in gebreke is.

De werknemer (zeevarende) dient eerst het uitzendbureau als werkgever aan te spreken. Pas als het uitzendbureau met de nakoming in gebreke blijft, kan de inlener (reder/scheepsbeheerder) aansprakelijk worden gesteld.

De reder/scheepsbeheerder als inlener is dus soms aansprakelijk voor de nakoming van bepaalde verplichtingen die de werkgever (uitzendbureau) heeft nagelaten. Deze constructie van het 'dubbele werkgeverschap' beschermt vooral de belangen van de buitenlandse zeevarende.

In de zeevaart wordt ook met uitzendbureaus gewerkt die niet in Nederland zijn gevestigd. Met het oog daarop is het van belang dat de normen van de Nederlandse wet- en regelgeving van toepassing zijn voor de arbeid verricht aan boord van een Nederlands schip, ook in de situatie dat het uitzendbureau niet in Nederland is gevestigd.

Dat uitzendbureau is dan loon en overige vergoedingen verschuldigd overeenkomstig het loon en de overige vergoedingen die worden toegekend aan werknemers, werkzaam in gelijke of gelijkwaardige functies in dienst van de scheepsbeheerder.

Beëindiging zee-arbeidsovereenkomst

Zie voor de zee-arbeidsovereenkomst voor de kapitein ook Hoofdstuk V van dit Handboek. Hierna wordt voornamelijk de beëindiging van de zee-arbeidsovereenkomst van de zeevarenden beschreven.

De zee-arbeidsovereenkomst van de zeevarende eindigt op de volgende wijze:

- Van rechtswege bij:
 - Overlijden;
 - Einde reis of bepaalde tijd, na aanzegging en pas in de eerste haven;
 - Bereiken AOW-leeftijd;
 - Faillissement reder.
- Opzegging:
 - Met wederzijds goedvinden, opmaken beëindigingsovereenkomst;
 - Door eenzijdige opzegging, in de haven, opzegtermijn en UWV-toestemming als de werkgever opzegt;
 - Op staande voet.
- Ontbinding door kantonrechter.

Als de zee-arbeidsovereenkomst is aangegaan bij de reis en door overmacht of door toedoen van de scheepsbeheerder de reis niet aanvangt of wordt gestaakt, eindigt de zee-arbeidsovereenkomst.

De zeevarende heeft dan recht op een schadevergoeding.

Gedurende de tijd dat de zeevarende aan boord is kan hij of de reder een voor onbepaalde tijd aangegane zee-arbeidsovereenkomst door schriftelijke opzegging eindigen in iedere haven die wordt aangedaan met inachtneming van een termijn van opzegging van ten minste zeven dagen.

De termijn van opzegging mag voor de werkgever (reder) niet korter worden gesteld dan voor de zeevarende, dus ook zeven dagen.

Als de reder eenzijdig opzegt is er wel toestemming nodig van het UWV in Nederland. Dit kost toch al snel een maand, wat dan weer in het voordeel van de zeevarende is.

Indien de werkgever de zeevarende eenzijdig wil ontslaan is er toestemming nodig van het UWV. Deze toestemming wordt alleen gegeven bij economische redenen of langdurige arbeidsongeschiktheid van de zeevarende. Dit geldt weer niet bij ontslag op staande voet. Zie hierna.

Voorbeeld

Voor het opzeggen van een zee-arbeidsovereenkomst geldt een opzegtermijn van 7 dagen. Er kan niet eerder worden opgezegd dan het moment waarop het schip in een haven is afgemeerd. Denk ook aan UWV-toestemming indien reder opzegt.

De voor bepaalde tijd aangegane zee-arbeidsovereenkomst eindigt in de eerste haven, die het zeeschip aandoet nadat die tijd is verstreken en, voor zover nodig, opzegging heeft plaatsgevonden.

Eindigt de zee-arbeidsovereenkomst van de kapitein in het buitenland dan heeft de zeevarende recht op vrij vervoer naar huis. Tenzij hij wegens de wijze waarop de arbeidsovereenkomst is beëindigd, schadeplichtig is geworden.

Soms zijn er dringende redenen om de zee-arbeidsovereenkomst te ontbinden.

Er bestaan zowel dringende redenen voor de werkgever als voor de werknemer.

Deze staan vermeldt in het BW, vooral in Boek 7. Zie hierna.

Dringende ontslagredenen voor werkgever

Zie voor de algemene dringende redenen ook artikelen 677 en 678 van Boek 7 Burgerlijk Wetboek.

Voor de werkgever, vertegenwoordigt door de kapitein, kunnen ook specifieke dringende redenen aanleiding zijn tot het voortijdig beëindigen van een zee-arbeidsovereenkomst.

Bijvoorbeeld als de zeevarende:

- De kapitein of een andere opvarende van het schip:

- Mishandelt of grof beledigt;
 - Op ernstige wijze bedreigt;
 - Verleidt tot handelingen strijdig met de wetten of de goede zeden;
- Niet op tijd monstert;
- Zich te laat aan boord meldt;
- Dronkenschap of liederlijk gedrag vertoont;
- Werk weigert;
- Zijn bevoegdheid is ontnomen;
- Smokkelt.

Dringende ontslagredenen voor zeevarende

Zie voor de algemene dringende redenen ook artikelen 677 en 678 van Boek 7 Burgerlijk Wetboek.

Ook de schepeling kan, naast de algemene dringen redenen, zich beroepen op specifieke dringende redenen om vroegtijdig zijn zee-arbeidsovereenkomst te beëindigen.

Voorbeelden zijn:

- Wanneer het schip het recht verliest de Nederlandse vlag te voeren;
- Geen loon;
- Geen goede voeding en logies;
- Vrees voor ernstig gevaar voor leven, gezondheid, zedelijkheid of goede naam;
- Orders die in strijd zijn met de zee-arbeidsovereenkomst of met wettelijke verplichtingen van de zeevarende;
- Naar een land dat in een gewapend conflict is of naar een haven die is geblokkeerd;
- Vertrekken naar een vijandelijke haven;
- Het gebruiken van het zeeschip in een gewapend conflict;
- Het gebruiken van het zeeschip voor het plegen van misdrijven;
- Dreigend gevaar voor mishandeling;
- Andere reizen dan overeengekomen in de zee-arbeidsovereenkomst.

Dringende redenen

Daden, eigenschappen of gedragingen van de werknemer, die ten gevolge hebben dat van de werkgever redelijkerwijs niet gevergd kan worden de arbeidsovereenkomst te laten voortbestaan.

Gewichtige redenen

De kantonrechter te Rotterdam kan de zee-arbeidsovereenkomst op verzoek van de werkgever of de zeevarende ontbinden wegens gewichtige reden.

Gewichtige redenen zijn dringende redenen, zoals hierboven beschreven, samen met veranderingen in omstandigheden, die zodanig zijn dat de zee-arbeidsovereenkomst billijkheidshalve dadelijk of na korte tijd behoort te eindigen.

Veranderde omstandigheden kunnen zijn: ernstig verstoorde verhoudingen tussen bepaalde partijen, minder bedrijfsresultaten of een gemis aan bekwaamheid.

Als de zee-arbeidsovereenkomst is ontbonden op verzoek van de zeevarende, op grond van gewichtige redenen, dan heeft deze alleen recht op repatriëring, indien de werkgever schadelijk is geworden.

Ontslag op staande voet



Ontslag op staande voet is een opzegging van de zee-arbeidsovereenkomst met onmiddellijke ingang. Er wordt dus geen opzegtermijn in acht genomen.

Bij ontslag op staande voet moet sprake zijn van een dringende reden. Zie hiervoor.

Het ontslag op staande voet kan zowel mondeling als schriftelijk gegeven worden. Vaak wordt het ontslag op staande voet eerst mondeling gegeven, gevolgd door een schriftelijke bevestiging.

Voor een ontslag op staande voet hoeft door de reder geen toestemming gevraagd te worden aan het UWV of kantonrechter.

Door een ontslag op staande voet eindigt de zee-arbeidsovereenkomst van de zeevarende dus met onmiddellijke ingang. Met mogelijk veel ongunstige gevolgen.

Vanwege deze ongunstige gevolgen die een ontslag op staande voet voor de zeevarende heeft, is er wettelijk bepaald dat ontslag op staande voet aan een aantal strikte voorwaarden moet voldoen:

1. Er moet sprake zijn van een dringende reden.
2. Ontslag op staande voet moet direct gegeven worden.
3. De dringende reden moet de werknemer direct meegedeeld worden.

Bij ontslag op staande voet aan boord, kan de zee-arbeidsovereenkomst pas worden opgezegd tegen het tijdstip, waarop het schip zich in een haven bevindt.

Ontslag op staande voet

- Dringende reden
- Onmiddellijke mededeling

Bij ontslag op staande voet speelt de kapitein ook een rol. Het is de scheepsbeheerder als werkgever die de zeevarende op staande voet ontslaat.

Maar de aanleiding en verdere gegevens zullen van de kapitein afkomstig zijn.

De kapitein is hier dus de vertegenwoordiger van de werkgever.

Overleg met de scheepsbeheerder (kantoor) is hier op zijn plaats. Maar er mag ook niet te veel tijdverlies optreden, omdat het dan niet 'op staande' voet is. Dit levert ook mogelijk problemen op als dit op een lange oversteek gebeurt.

Overleg met 'kantoor' is hier haast onoverkomelijk. Dan kan er ook gelijk en aflosser worden gestuurd. Het minimumaantal bemanningsleden aan boord blijft bestaan.

Dat de kapitein aan boord een zeevarende zelf op staande voet ontslaat, zonder overleg met de werkgever, kan mogelijk juridische problemen opleveren.

Overzicht bemanningsdocumenten

- Bemanningsplan

Vormt de basis voor het bemanningscertificaat. Een afschrift behoort aan boord te liggen. Per schip.

- Bemanningscertificaat

Elk Nederlands zeeschip moet zijn voorzien van een geldig bemanningscertificaat, dat is afgegeven door het ministerie. Ook moet het schip ten minste zijn bemand overeenkomstig het bemanningscertificaat.

- Certificaat Maritieme Arbeid

Bewijs dat het schip voldoet aan de internationale eisen over logies, voeding etc.

- Monsterboekje

Nederlandse bemanningsleden moeten in het bezit zijn van een Nederlands monsterboekje. Voor buitenlandse zeevarenden is een Nederlands monsterboekje niet verplicht, maar zij moeten wel een Engelstalig monsterboekje hebben dat is afgegeven door het land van herkomst.

- Vaarbevoegdheidsbewijs

Iedereen die aan boord van een schip een functie vervult waarvoor door de Wet zeevarenden eisen zijn gesteld, is in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs.

Nederlandse bemanningsleden moeten in het bezit zijn van een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs.

Voor buitenlandse zeevarenden is een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs niet verplicht, maar zij moeten wel een vaarbevoegdheidsbewijs hebben dat is afgegeven door het land van herkomst.

- Bekwaamheidsbewijs

Elk geldig document niet zijnde een vaarbevoegdheidsbewijs, waarin wordt verklaard dat wordt voldaan aan een of meer beroepsvereisten.

- Geneeskundige verklaring

Elk bemanningslid moet in het bezit zijn van een Nederlandse geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart.

Geneeskundige verklaringen, afgegeven door andere lidstaten van de EU of enkele andere staten zoals Noorwegen, IJsland, Liechtenstein en Zwitserland, zijn gelijkgesteld met Nederlandse geneeskundige verklaringen.

- Zee-arbeidsovereenkomst

Elk bemanningslid moet in het bezit zijn van een geldige zee-arbeidsovereenkomst. Uit deze arbeidsovereenkomst moet de relatie blijken tussen het bemanningslid en het schip.

62. Disciplinaire maatregelen

Het is wettelijk vastgelegd dat de kapitein disciplinair gezag heeft over alle opvarenden, zeker bij veiligheid en openbare orde. De kapitein kan dan ook overgaan tot handhaving van zijn gezag door redelijkerwijs noodzakelijke maatregelen te nemen.

Er wordt gesproken over maatregelen, dat zijn juridisch gezien geen straffen, maar worden door de opvarenden vaak wel als zodanig ervaren.

Voorbeeld

Artikel 27 Wet Zeevarenden

De kapitein is belast met de handhaving van de openbare orde aan boord en oefent aan boord over alle opvarenden disciplinair gezag uit.

Hij kan tot handhaving van dit gezag de maatregelen nemen die redelijkerwijs nodig zijn.

De hier beschreven disciplinaire maatregelen moeten worden losgezien van het tuchtrecht zoals wordt toegepast door het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, zie pagina 239.

De kapitein kan bijvoorbeeld de nodige maatregelen nemen voor de onderstaande feiten:

- Van boord gaan zonder toestemming;
- Te laat terug keren aan boord;
- Dienstweigering;
- Onbehoorlijk optreden;
- Ordeverstoring;
- Dronkenschap;
- Fouten tijdens wachtlopen.

Deze overtredingen moeten dan wel verbandhouden met de openbare orde en/of de veiligheid aan boord. Dit in de ruime zin en ter beslissing van de kapitein.

Maatregelen zijn bedoeld voor de individuele opvarenden, dus ook passagiers.

Maatregelen kunnen zijn:

- Waarschuwing (mondeling/schriftelijk; informeel/formeel);
- Verbod om de wal op te gaan (passagiersverbod);
- Verplichting om op een bepaalde tijd weer aan boord te zijn;
- Alcoholverbod (drankverbod);
- Verbod om met passagiers om te gaan;
- Toegangsverbod tot bepaalde plaatsen;
- Geen/beperkt toegang tot internet;
- Repatriëren.

De kapitein beslist wat 'redelijkerwijs noodzakelijk' is. De kapitein heeft ook hier het laatste woord.

Genomen maatregelen moeten schriftelijk worden meegedeeld aan de zeevarende, maar ook aan de scheepsbeheerder als werkgever.

Ook moeten de maatregelen worden genoteerd in het scheepsjournaal.

Hoor- en wederhoor moeten ook hier worden toegepast. Getuigenverklaringen kunnen ook een rol spelen.

De kapitein kan ook hulp zoeken in de '*Code of Conduct for the Merchant Navy*' (via internet). Dit is geen Nederlandse wet- of regelgeving, maar kan de kapitein wel op ideeën en suggesties brengen.

De werkgever op de hoogte houden is te allen tijde van belang, ook omdat het dan kan worden toegevoegd aan het personeelsdossier van de zeevarende.

Dit allemaal ter beoordeling van de kapitein, die uiteindelijk beslist.

63. Kapitein en introductie zeevarenden a/b

Het STCW heeft een speciale richtlijn gewijd aan zeevarenden die nieuw aan boord worden geplaatst. Deze moeten geholpen worden bij hun introductie aan boord.

Ook de Nederlandse Arbeidwetgeving geeft hier regels voor.

De reder als werkgever heeft als taak om te zorgen voor een introductieprogramma voor zeevarenden die net aan boord zijn geplaatst.

Dit is de introductie voor nieuwe medewerkers bij hun veilige en gezonde werkplek.

De bedoeling is dat deze zeevarenden kunnen familiariseren (*to familiarize*) aan boord, vooral met procedures, machine veiligheid, elektronische apparatuur en uitrusting binnen hun eigen werkgebied.

De kapitein moet het introductieprogramma van de reder uitvoeren aan boord.

Hij moet daartoe:

- Identificeren welke zeevarenden er nieuw geplaatst zijn aan boord;
- De nieuwe zeevarenden gelegenheid geven om:
 - Hun nieuwe werkruimte te bezoeken;
 - Bekend te worden met alle machines, apparatuur en beeldschermen;
 - Te oefenen op deze apparatuur;
 - Vragen te stellen aan geroutineerde en ervaren zeevarenden;
- Voldoende inwerktijd en toezicht ter beschikking stellen.
- Controleren op persoonlijke beschermingsmiddelen.

De nieuw geplaatste zeevarenden moeten gebruik maken van het introductie- of familiariseringsprogramma.

Onmiddellijk na aankomst aan boord heeft de zeevarende de plicht om zich op de hoogte te stellen van zijn nieuwe werkomstandigheden. Zeker als de zeevarende voor het eerst aan boord wordt geplaatst.

Als een nieuwe zeevarende de nieuwe apparatuur of procedures niet snel genoeg onder de knie krijgt, dan moet hij dat melden aan zijn chef, supervisor of de kapitein.

Dan kan daar extra aandacht aan worden besteed.

Brugteam & -orders

Tijdens de introductie kan de kapitein nieuwe zeevarenden, met name stuurlieden of andere leden van het brugteam, attent maken op de bestaande 'Master's Standing Orders', de 'Daily Orders' of de 'Call the Captain Orders'.

Officier van de wacht

Wat wil de kapitein weten en wanneer?

Wanneer moet de kapitein geroepen worden?

64. Rechten & plichten kapitein

- De kapitein is belast met de handhaving van de openbare orde aan boord en oefent aan boord over alle opvarenden gezag uit.
- De kapitein belast een bemanningslid niet met werkzaamheden als dat bemanningslid niet bevoegd is om die werkzaamheden te verrichten.
- De kapitein heeft het recht om van bovenstaande af te wijken in overmacht situaties (*force majeure*)
- De kapitein oefent zijn gezag uit zodra hij aan boord is en het gezag heeft aanvaard of overgenomen, en zolang hij het gezag niet heeft overgedragen of de scheepsbeheerder hem het gezag niet heeft ontnomen.
- De kapitein heeft het recht om zeevarenden aan boord te houden, maar wel met vermelding van de redenen.
- De kapitein mag niet naar zee vertrekken zonder geldig bemanningscertificaat.
- De kapitein heeft de plicht om een afschrift van het bemanningscertificaat duidelijk zichtbaar op te hangen.
- De kapitein heeft het recht om zich op het bemanningscertificaat te beroepen.
- De kapitein heeft het recht om aanvullingen op het bemanningscertificaat te vragen.
- De kapitein heeft de plicht om toe te zien op een correcte uitvoering van het bemanningscertificaat en vaarbevoegdheidsbewijzen.
- De kapitein houdt de monsterrol bij en bewaart de monsterboekjes.
- De kapitein heeft het recht om maatregelen te nemen ter bewaring van zijn gezag.
- De kapitein begeleidt nieuw geplaatste zeevarenden aan boord.

65. Wet- en regelgeving

Internationaal

- | | |
|---------------------------|--|
| • Maritiem Arbeid Verdrag | • Code of Conduct for the Merchant Navy' |
| • STCW | |
| • STCW-code | |

EU

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| • Richtlijn 1994/58/EG | • Richtlijn 2014/346/EU |
| • Richtlijn 2008/106/EG | • Richtlijn 2018/131/EU |
| • Richtlijn 2009/13/EG | |

Nederland

- | | |
|--|---|
| • Aanwijzingsbesluit erkende rechtspersonen voor onderzoek certificering Wet zeevarenden | • Besluit aanspraken zeevarenden, arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten in de zeevaart |
| • Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties | • Besluit aanwijzing toezichthouders Wet zeevarenden |
| • Arbeidstijdenbesluit | • Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren |
| • Arbeidstijdenwet | • Besluit zeevarenden |
| • Beleidsregel zeevaartbemanning | • Burgerlijk Wetboek |

- Erkenningregeling opleidingen zeevaartbemanning
- Erkenningregeling trainingen zeevaartbemanning
- Keuringsreglement voor de zeevaart 2012
- Regeling aanwijzing toezichthoudende ambtenaren Inspectie Leefomgeving en Transport op het domein scheepvaart
- Regeling bemanning zeegaande zeilschepen
- Regeling zeevarenden
- Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart
- Schepelingenbesluit
- Wet zeevarenden
- Wetboek van Koophandel

X. Kapitein & Milieu

Hoofdstuk X van dit Handboek gaat over de kapitein en het milieu. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 66. Introductie
- 67. Internationaal/IMO
- 68. EU
- 69. Nationaal (NL)
- 70. Handhaving
- 71. Rechten & plichten kapitein
- 72. Wet- en regelgeving

66. Introductie

Vrachtovervoer per schip is minder belastend voor het milieu dan andere vormen van vervoer. Maar omdat er zoveel schepen varen is scheepvaart toch een belangrijke bron van vervuiling en verstooring van het milieu.

Milieuschade treedt op door lozing van huishoudelijk afval en afvalwater, luchtverontreiniging door uitlaatgassen, uitspoelen van aangroeiwerende verven, verontreiniging met giftige stoffen bij ongelukken, introduceren van zeedieren en -planten op plekken waar ze niet voorkomen.

De kapitein heeft een rol en verantwoordelijkheden in de voorkoming van milieuvervuiling.

Duurzaamheid

Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die tegemoetkomt aan de levensbehoeften van de huidige generatie, zonder die van de toekomstige generaties tekort te doen.

Het gaat hierbij om economische, sociale en leefomgevingsbehoeften.

Scheepvaart is vitaal voor duurzaamheid, maar kan het milieu grote schade aanbrengen.

In het kader van de zeevaart spreken we over drie aspecten van duurzaamheid:

1. Economie;
2. (Marine) milieu;
3. Sociaal/mens.

Voorbeelden van duurzaamheid zijn een schoon milieu, biodiversiteit in de natuur, een hoogopgeleide en gezonde bevolking, goed werkende sociale netwerken en maatschappelijk vertrouwen.

Voorbeeld

Een goed marien milieu kan worden gezien als een onderdeel van duurzaamheid.

De IMO is zeer betrokken bij de duurzame ontwikkeling van de zeevaart, evenals de EU en andere landen.

Voorbeeld

- De IMO heeft bepaald dat vanaf 2020 de grenswaarde voor zwavel in stookolie wordt verlaagd voor bepaalde schepen.
- De IMO heeft bepaald dat de Waddenzee en de Sababank kwetsbare gebieden zijn waarvoor extra strenge maatregelen voor de zeevaart zijn getroffen.

De IMO heeft bepaalde doelen gesteld en wil die bereiken door nieuwe technologieën, lagere vaarsnelheden, meer operationele efficiëntie en alternatieve brandstoffen, maar ook betere opleidingen, gendergelijkheid en een goede werk- en leefomgeving voor de zeevarenden.

De EU heeft het Europese Forum voor duurzame scheepvaart opgericht.

Dit forum maakt samenwerking mogelijk tussen de verschillende onderdelen van de Europese Commissie, de lidstaten en andere de maritieme belanghebbenden, zoals reders. Dit met het oog op een betere aanpak van het probleem van toekomstige duurzaamheid waarmee de Europese maritieme vervoerssector werd geconfronteerd.

Behalve technische aangelegenheden die te maken hebben met de diverse opties om te voldoen aan de lage zwavelmaxima behandelt dit EU-forum ook het concurrentievermogen van de Europese scheepvaartsector en nieuwe financieringsmogelijkheden voor een duurzaam maritiem transport.

De belangrijkste afspraken over een duurzame zeevaart zijn voor Nederland vastgelegd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Zie ook de Nederlandse Maritiem Strategie 2015-2025, dat is een nauwe samenwerking tussen de overheid en de maritieme sector.

De kapitein heeft niet veel directe invloed op duurzaamheid.

Maar als hij alle bestaande en nieuwe voorschriften opvolgt dient hij de duurzaamheid op de juiste manier.

67. Internationaal/IMO

De IMO heeft meerdere verdragen over het milieu geïnitieerd. Zie ook Bijlage 3 van dit Handboek. Hierna worden de meest relevante milieuverdragen genoemd.

MARPOL

Het MARPOL-verdrag is een verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen.

MARPOL staat voor 'MARine POLution' (zeevervuiling). Het verdrag is door de IMO opgesteld en in 1973 van kracht geworden.

In het verdrag staan regelingen voor het lozen van olie, sanitair en huishoudelijk afval door schepen en het lozen van chemicaliën door tankers.

Een regeling voor de luchtverontreiniging door schepen kwam in 1997 tot stand.

In april 2005 zijn de enkelwandige olietankers verbannen.

MARPOL

Doel

Voorkoming van de verontreiniging van het mariene milieu door het lozen van schadelijke stoffen.

Lozen

Het vrijkomen van schadelijk stoffen van een schip, zoals ontsnappen, over boord zetten, wegvloeien, lekken, pompen, storten of legen.



Het MARPOL-verdrag bestaat uit meerdere protocollen en bijlagen, die afzonderlijk door landen geratificeerd kunnen worden. In deze protocollen en bijlagen staat hoe omgegaan moet worden met het lozen van stoffen die bij normale bedrijfsvoering op schepen ontstaan, zoals:

- Ladingsresten
- Resten van brandstoffen en smeerolie
- Afvalwater
- Vuilnis
- Luchtverontreiniging.

Nederland geeft aan het MARPOL-verdrag uitvoering via de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen (Wvvs).

Voorbeeld

De kapitein van een schip dat betrokken is bij een milieu-incident, moet de bijzonderheden van dit voorval onverwijld en zo volledig mogelijk melden aan de autoriteiten.

Aangroeiwerende verfsystemen verdrag

Het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (*International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, AFS-verdrag*) verbiedt het gebruik van bepaalde schadelijke stoffen in verfsoorten die aangroei van de scheepshuid tegengaan.

Deze giftige onderwaterschilder ofwel *antifouling* heeft als doel om de aangroei van het onderwaterschip tegen te gaan, waardoor er minder brandstof hoeft te worden gebruikt.

Dit AFS-verdrag bracht ook een systeem in werking om het gebruik van schadelijke stoffen in aangroeiwerende verfsystemen te voorkomen.

Definitie

Aangroeiwerende verfsystemen bestaan uit een coating, verf, oppervlaktebehandeling die, oppervlak of mechanisme dat op een schip wordt gebruikt voor de beheersing of voorkoming van de aanhechting van ongewenste organismen.

Het verdrag verbiedt en/of beperkt de aanbrenging, hernieuwde aanbrenging, installatie of het gebruik van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen.

Verder verplicht dit verdrag het nemen van doeltreffende maatregelen om te waarborgen dat schepen aan die vereisten voldoen.

Dit verdrag is van toepassing op vrijwel alle schepen.

Inspectie kan plaatsvinden bij vlaggenstaatcontrole of havenstaatcontrole.

Er wordt dan gecontroleerd of het verplichte Internationaal Certificaat betreffende het Aangroeiwerend Verfsysteem aanwezig is, evenals de Verklaring inzake het Aangroeiwerend Verf-systeem.

Verder kunnen er ook monsters worden genomen van het aangroeiwerend verfsysteem.

De kapitein heeft een taak bij het beheeren van deze documenten, zoals het controleren of ze (nog) geldig zijn.

Ballastwater Verdrag

Het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (*International Convention for the control and management of ships' ballastwater and sediments, 2004*) gaat over verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen.

Vooraf om verplaatsing van deze schadelijke stoffen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen door controle en beheer van het ballastwater en de sedimenten van schepen.

De algemene regel is dat het lozen van ballastwater alleen mag plaatsvinden in overeenstemming met de vereisten uit dit verdrag, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald.

Een kapitein mag dus niet overal ballastwater lozen of wisselen. Vaak alleen ver uit de kust of in diepe wateren.

Als een schip voldoet aan bepaalde eisen wordt dit vastgelegd in een certificaat, het zogenaamde 'internationaal certificaat inzake ballastwaterbeheer'.

Definities

Ballastwater

Water met daarin zwevende deeltjes dat aan boord genomen wordt om de trim, helling, diepgang, stabiliteit van of krachten op het schip te beheersen.

Ballastwaterbeheer

Mechanische, fysische, chemische en biologische processen, hetzij afzonderlijk, hetzij gecombineerd, om de inname of lozing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen in het ballastwater en sedimenten te verwijderen, onschadelijk te maken of te vermijden.

Vanaf 2024 moeten schepen voorzien zijn van een ballastwaterbeheersysteem.

De IMO heeft meerdere documenten over ballastwater gepubliceerd, zoals de:

- *Guidelines for Ballast Water sampling;*
- *Guidelines for Ballast Water Management;*
- *Guidelines for Water Exchange.*

De kapitein heeft aan boord invloed op de plaats waar ballastwater wordt geloosd en hij heeft de verantwoording voor het bijhouden van het ballastwaterjournaal.

Overtreding kunnen worden gestraft.

68. EU

De EU is ook erg bezorgd over het milieu en vervuiling van de oceanen. Na de grote milieuramp bij Bretagne (Fr.) van de tanker Erika in 1999 werd het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid opgericht.

Dit bureau verleent technisch en wetenschappelijk advies aan de EU op het gebied van de veiligheid van de zeevaart en het voorkomen van door schepen veroorzaakte verontreiniging.

Ook brengt dit bureau nieuwe regelgeving uit en controleert deze.



Figuur 36. Logo van het EMSA

Tot de specifieke taken van dit EU-agentschap behoort ook het ondersteunen van lidstaten bij olierampen en illegale olielozingen.

De EU steunt alle IMO verdragen en richtlijnen, maar heeft ook eigen regelgeving op het gebied van het marine milieu.

69. Nationaal NL

Veel van hiervoor genoemde verdragen en EU-regels zijn geïmplementeerd in de Nederlandse nationale wetgeving.

Deze wetgeving is belangrijk voor de kapitein, omdat de kapitein talloze keren genoemd wordt in deze wetgeving, inclusief vele rechtstreekse verplichtingen.

Er zijn zelfs meerdere artikelen die alleen maar verplichtingen van de kapitein beschrijven. Zie § 3 van de Wvvs, genaamd Verplichtingen van de kapitein.

Zie ook de lagere regelgeving die bij deze wet hoort.

Wet voorkoming verontreiniging door schepen

De Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) is een kaderwet die algemene regels bevat voor het voorkomen en beperken van lozingen van schadelijke stoffen in zee. Het gaat daarbij om stoffen die gegenereerd worden door de normale bedrijfsvoering van schepen, zoals ladingresten, resten van brandstoffen en smeerolie, afvalwater en vuilnis.

De Wvvs is opgesteld om uitvoering te geven aan de Nederlandse verdragsverplichtingen die voortvloeien uit het MARPOL-verdrag met protocollen.

De Wvvs dient ook als wettelijke basis voor besluiten die dienen ter implementatie van de speciale bepalingen van het MARPOL-verdrag.

De Wvvs vormt ook de basis voor maatregelen ter uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (AFS-verdrag) en het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (Ballastwaterverdrag). Zie hiervoor.

Daarnaast dient de Wvvs als basis voor de implementatie van Europese regelgeving gericht op de voorkoming van verontreiniging door schepen.

De Wvvs is van toepassing op schepen die de Nederlandse vlag voeren waar dan ook ter wereld en op buitenlandse schepen die een Nederlandse haven aandoen of zich bevinden in de Nederlandse territoriale zee of EEZ.

De Wvvs bevat een algemeen verbod op het lozen van schadelijke stoffen in zee vanaf schepen, behalve in de gevallen en op de wijze die wettelijk zijn vastgesteld; lozingsvoorschriften. Deze lozingsvoorschriften zijn dus ook van toepassing op buitenlandse schepen in de Nederlandse territoriale zee en EEZ.

Hetzelfde geldt voor de meldingsplicht voor illegale lozingen.

De technische maatregelen ter uitvoering van de Wvvs, inclusief de lozingsvoorschriften, zijn neergelegd in besluiten en regelingen, zoals het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen.

Dit besluit bevat een stelsel van eisen waaraan een schip ter verkrijging van een certificaat wordt onderworpen. Het bevat ook voorschriften over lozingen en andere gedragingen, evenals operationele voorschriften.

Dit besluit bevat dynamische verwijzingen naar het MARPOL-verdrag en de bijbehorende protocollen, waardoor wijzigingen in de internationale regelgeving ook direct in Nederland gelden.

Dit voorkomt dat het Nederlandse besluit separaat gewijzigd moet worden.

Het besluit dient ook ter uitvoering van het AFS-verdrag en het Ballastwaterverdrag voor zover dit voor Nederland van toepassing is.

De Regeling voorkoming verontreiniging door schepen geeft nog meer gedetailleerde bepalingen, zoals op het gebied van eisen aan schepen, certificaten, lozingen en operationele voorschriften.

Maar ook op het gebied van handhaving van de regels, inclusief Europese regels.

70. Handhaving

Handhaving bestaat uit het bestuursrechtelijke toezicht en de strafrechtelijke opsporing, zie pagina 51 e.v. van dit Handboek.

De Wvvs wordt zowel strafrechtelijk (opsporing) als bestuursrechtelijk (toezicht) gehandhaafd.

De reguliere controles (toezicht) op de naleving worden verricht door toezichthouders (die ook vaak als buitengewoon opsporingsambtenaar zijn aangewezen).

Toezicht

Zie voor het bestuursrechtelijk toezicht pagina 54.

Toezicht gebeurt door toezichthouders. Wie dat zijn wordt expliciet in de Wvvs genoemd.

Bij toezicht in ruime zin worden naast het bevoegd gezag, in de praktijk ook particuliere klas-senbureaus ingeschakeld.

Deze bureaus verrichten de onderzoeken ten behoeve van de afgifte van certificaten

Zij handelen uitdrukkelijk namens of met machtiging van de overheid, ook dit is bestuursrechtelijk toezicht.

Een schip mag worden aangehouden in gevallen waarin (nog) niet duidelijk is dat een overtreding is gepleegd of waarin geen medewerking wordt verleend.

Beide beslissingen zijn –mits op schrift gesteld – besluiten waartegen rechtsbescherming openstaat. Zie pagina 59 van dit Handboek.

De Wvvs voorziet in administratief beroep tegen beslissingen van de toezichthoudende ambtenaren; daarna kan beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld. Zie pagina 59 van dit Handboek. Dat geldt ook voor het intrekken van een certificaat, waartoe de Wvvs bevoegdheid geeft.

Hieronder zijn enkele bepalingen opgenomen uit de Wvvs. De tekst is aangepast om deze meer leesbaar te krijgen.

Voorbeeld

Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs)

Artikel 20

1. Het bevoegd gezag mag een schip aanhouden:

- a. als het schip niet is voorzien van alle vereiste geldige certificaten of documenten;
- b. als de ambtenaar constateert dat het schip niet voldoet aan de voor de verkrijging van die certificaten gestelde eisen;
- e. als de ambtenaar gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de kapitein in strijd met regels handelt dan wel zal handelen;

i. als de ambtenaar wordt belemmerd in de uitoefening van zijn taak.

Artikel 22

De bekendmaking van een besluit tot aanhouding geschiedt door uitreiking van dit besluit aan de kapitein.

Artikel 23

1. De kapitein van een aangehouden schip is verplicht zijn schip na de aanhouding ligplaats te doen nemen op de door de ambtenaar in overeenstemming met de havenbeheerder aan te wijzen plaats.

2. Zolang de aanhouding voortduurt is het de kapitein verboden het schip te doen verplaatsen zonder voorafgaande toestemming van de ambtenaar.

4. Als een schip in een buitenlandse haven door een bevoegde autoriteit is aangehouden, is het de kapitein verboden met dat schip de haven te verlaten.

Opsporing

De handhaving van gedragsnormen die zich richten tot de kapitein geschiedt veelal langs strafrechtelijke weg. Dit komt omdat het vaak gaat om eenmalige overtredingen die zich op een schip afspelen.

De sanctionering van overtredingen van de Wvvs is vrijwel geheel strafrechtelijk van aard.

De strafbaarstelling van de door Wvvs gestelde feiten, is geregeld in de Wet op de economische delicten (artikel 1.1a WED).

Bij de handhaving van de Wvvs is daarom het specifieke sanctie-instrumentarium van de WED ook beschikbaar.

Voorbeeld

Wet voorkoming verontreiniging op zee (Wvvs)

Artikel 36

1. De Nederlandse strafwet is ook toepasselijk op ieder die zich buiten Nederland schuldig maakt aan verboden lozingen.

2. De Nederlandse strafwet is van toepassing op ieder die zich in de Nederlandse exclusieve economische zone schuldig maakt het niet melden van incidenten.

Artikel 37

1. Bij vermoeden van een overtreding kan aan de kapitein bevel worden gegeven dat hij zich begeeft naar een Nederlandse haven of dat het schip een Nederlandse haven niet zal verlaten dan nadat op een bij dat bevel aan te wijzen plaats een daarbij te bepalen geldsom is gestort, waarop een ter zake van dat strafbare feit op te leggen geldboete zal kunnen worden verhaald. Het bevel wordt zo nodig door de sterke arm gehandhaafd.

2. Het in het eerste lid bedoelde bevel wordt op vordering van de Officier van Justitie gegeven door de rechter voor wie de zaak wordt of zal worden vervolgd. De kapitein wordt vooraf gehoord of althans behoorlijk opgeroepen. Het bevel is dadelijk uitvoerbaar en wordt onverwijld aan de kapitein betekend.

3. Van het bevel of de beschikking tot afwijzing van de vordering kan de verdachte binnen veertien dagen na de betekening en het Openbaar Ministerie binnen veertien dagen in beroep komen bij het gerechtshof. Het hof beslist zo spoedig mogelijk.
4. Zodra het in de strafzaak gewezen vonnis onherroepelijk is geworden, wordt de gestorte geldsom wederom ter beschikking van de rechthebbende gesteld, nadat daarop een bij dat vonnis opgelegde boete in mindering is gebracht.
5. Het eerste lid is ook van toepassing op buitenlandse schepen, voor zover de in dat lid bedoelde voorschriften zich mede richten tot buitenlandse schepen.

71. Rechten & plichten kapitein

De kapitein heeft de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid als het gaat over het milieu. Zie ook Sectie 26 van dit Handboek.

- De kapitein heeft een zorgplicht voor het bijhouden van een journaal waarin de handelingen worden aangetekend m.b.t. schadelijke/gevaarlijke stoffen.
- De kapitein is verplicht tot inzage in, en (gewaarmerkte) afgifte van een kopie van, dit journaal.
- De kapitein is verplicht tot melding van elk milieuvorval aan boord van zijn schip aan de bevoegde autoriteiten van de dichtstbijzijnde kuststaat.
- De kapitein is verplicht tot melding van elk milieuvorval rond zijn schip, zoals in zee drijvende containers of olievlekken.
- De kapitein is verplicht informatie te verstrekken en medewerking te verlenen aan de bevoegde autoriteiten om de gevolgen van bovenstaande te beperken.
- De kapitein is verplicht om 24 uur voor aankomst de havenbeheerder te informeren over relevante milieuzaken.
- De kapitein is verplicht om zijn scheepsafval en eventuele andere schadelijke/gevaarlijke stoffen af te geven aan de havenontvanginstallatie, tenzij er aan boord voldoende opslagcapaciteit is om dit in de volgende haven te doen.
- De kapitein is verplicht om bij het verlaten van de haven een geldig certificaat te hebben waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de gestelde (milieu)eisen.
- De kapitein heeft het recht op een verklaring met de nodige informatie indien er gevaarlijke stoffen ten vervoer worden aangeboden.
- De kapitein is verplicht om deze informatie te delen met de exploitant en/of agent aan de wal.

72. Wet- en regelgeving

Internationaal

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Aangroeiwerende verfsystemen verdrag• Ballastwaterverdrag• Bijlage I. Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie | <ul style="list-style-type: none">• Bijlage II Voorschriften voor het beheersen van verontreiniging door schadelijke vloeistoffen die in bulk worden vervoerd |
|--|---|

- Bijlage III Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door schadelijke stoffen die op zee worden vervoerd in verpakte vorm
- Bijlage IV Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door sanitair afval van schepen
- Bijlage V Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen

- Bijlage VI Voorschriften ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen
- MARPOL-verdrag
- Protocol I Bepalingen inzake meldingen van voorvallen met schadelijke stoffen
- Protocol II Arbitrage

EU

- Richtlijn 2000/59/EG
- Richtlijn 2005/35/EG
- Richtlijn 2013/53/EU
- Richtlijn 2014/90/EU
- Richtlijn 2016/802/EU

- Richtlijn 96/98/EG:
- Verordening 2003/782/EG
- Verordening 2012/530/EU
- Verordening 2013/1257/EU
- Verordening 2015/757/EU

Nationaal NL

- Beleidsregels ontheffingsverlening afgifte scheepsafval
- Besluit aanwijzing personen toezicht naleving Wvvs
- Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm
- Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen
- Besluit voorkoming verontreiniging door schepen
- Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen
- Regeling aanwijzing klassenbureaus Wvvs

- Regeling uitvoering EG-verordeningen
- Regeling voorkoming verontreiniging door schepen
- Waterwet
- Wet economische delicten
- Wet havenstaatcontrole
- Wet installaties Noordzee
- Wet milieubeheer
- Wet ongevallen Noordzee
- Wet ruimtelijke ordening
- Wet scheepsuitrusting
- Wet ter voorkoming van verontreiniging door schepen

XI. Kapitein & Veiligheid

Hoofdstuk XI van dit Handboek gaat over de kapitein en de veiligheid van zijn schip. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 73. Introductie
- 74. IMO/SOLAS
- 75. ISM-code
- 76. EU
- 77. Nationaal (NL)
- 78. Rechten & plichten kapitein
- 79. Wet- en regelgeving

73. Introductie

Aan boord heeft veiligheid vele aspecten, zoals navigatie, brandbeveiliging, reddingsmiddelen en het stuwen van de lading.

De kapitein heeft een belangrijke taak bij het handhaven van de veiligheid (*safety*) aan boord van zijn schip.

Zie voor beveiliging (*security*) pagina 184.



Op de kapitein rust de verantwoordelijkheid voor de operationele veiligheid van het schip en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden.

Met het oog hierop moet de kapitein voor de reis controleren of het schip zeewaardig is.

Gedurende de reis moet de kapitein ervoor zorgen dat eventuele gebreken aan schip of uitrusting zoveel mogelijk worden verholpen.

Bovendien moet de kapitein passende maatregelen nemen om schip en opvarenden te beschermen tegen de gevaren van de zee en tegen andere gevaren die zich aan boord van een schip kunnen voordoen, zoals brand of zinken.

Voorbeeld

De kapitein moet ervoor zorgen dat bemanning en passagiers bekend zijn met het gebruik van de reddingsmiddelen en dat er ontschepings- en brandveiligheidsoefeningen worden gehouden.

Verder is de kapitein verantwoordelijk voor de veiligheid van de navigatie, zowel met het oog op de veiligheid van zijn eigen schip als met het oog op de veiligheid van het overige scheepvaartverkeer.

Kortom, veiligheid is een hoofdtaak van de kapitein.

74. IMO/SOLAS

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is als onderdeel van de VN verantwoordelijk voor de wereldwijde regelgeving op het gebied van, onder andere, de veiligheid bij de zeescheepvaart.

Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (*International Convention for the Safety of Life at Sea*, SOLAS) is het belangrijkste verdrag voor de veiligheid op zee en kwam in 1914 tot stand na de ramp met de Titanic in 1912.

SOLAS beschrijft vanuit veiligheidsoogpunt aan welke eisen schepen moeten voldoen. Denk hierbij aan de constructie van het schip, de uitrusting daarvan en de bemanning, maar ook hoe de navigatie gevoerd moet worden.

Bij het SOLAS behoren meerdere codes, ook wel reglementen genoemd.

Hoofdstuk V van SOLAS heet: veiligheid van de scheepvaart.

In dat SOLAS-hoofdstuk wordt gesteld dat regeringen ervoor moeten zorgen dat alle schepen voldoende en doeltreffend bemand zijn vanuit een oogpunt van veiligheid.

SOLAS-Hoofdstuk V stelt ook eisen aan schepen over reisplanning.

De kapitein moet rekening houden met alle mogelijke gevaren voor de navigatie, weersvoorspellingen, getijvoorspellingen, de bevoegdheid van de bemanning, en alle andere relevante factoren.

SOLAS-Hoofdstuk V geeft verder de verplichting aan de kapitein om bijstand te verlenen aan mensen in nood. Ook regelt het gebruik van noodsignalen en noodberichten.

Hoofdstuk IX-SOLAS geeft de kapitein voorschriften over het managen van de veiligheid aan boord. Zie ook de ISM-code hierna.

Zie voor andere verdragen over veiligheid Bijlage 3 van dit Handboek.

Certificatie

De veiligheid aan boord is grotendeels geregeld met certificaten die worden uitgegeven door de nationale regeringen, zoals in Nederland het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze regeringen doen dat omdat zij bepaalde verdragen van de IMO hebben ondertekend.

Voor veiligheid zijn dat certificaten zoals het Internationaal Certificaat van Uitwatering, het Internationaal Veiligheidscertificaat en certificaten behorende bij uitrustingsrapporten, meestal gebaseerd op internationale regelgeving.

Het aanvragen van een bepaald certificaat kan worden gedaan bij het ministerie van I&W of ILT.

De inspecties van schepen om een bepaald veiligheidscertificaat te krijgen gebeurt voor Nederlandse schepen door een EU-erkend klassenbureau.

Bepaalde zeeschepen hoeven niet te voldoen aan de verdragen van het IMO, deze vallen dan direct onder de Nederlandse regelgeving.

Voorbeeld

Certificaten worden afgegeven door het ministerie op basis van onderzoek (*survey*). Dit onderzoek wordt vaak uitgevoerd door een klassenbureau dat onderzoekt of het schip aan de regels voldoet.

De maritieme regelgeving op het gebied van veiligheid is niet statisch. Technische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Vooral vanuit IMO verschijnen regelmatig nieuwe aanbevelingen en richtlijnen (*guidelines*) die hun weerslag kunnen vinden in de Nederlandse wet- en regelgeving. Omdat de Nederlandse wet- en regelgeving vaak direct verwijst naar de internationale IMO-voorschriften, zijn nieuwe IMO-voorschriften vaak onmiddellijk van toepassing in Nederland.

Handhaving

De IMO stelt ook controle van de certificaten verplicht. De Inspectie Leefomgeving en Transport/Zeescheepvaart (ILT) controleert of de Nederlandse scheepvaart zich houdt aan de wet- en regelgeving. De ILT heeft deze controle van schepen onder Nederlandse vlag grotendeels uitbesteed aan door haar erkende klassenbureaus ook wel classificatiebureaus. Dat zijn organisaties die zich vaak op wereldschaal bezighouden met certificering van schepen. Zij hebben regels ontwikkeld die alle vlaggenstaten accepteren.

Zeeschepen die onder Nederlandse vlag (willen) varen, worden door deze klassenbureaus initieel en daarna periodiek gecontroleerd om na te gaan of ze voldoen aan de regelgeving en of de certificaten verlengd kunnen worden.

De ILT heeft het Inspectieprogramma Vlaggenstaattoezicht ontwikkeld voor het toezicht op de Nederlandse koopvaardijvloot. Het toezicht op de klassenbureaus, die voor de certificatie zorgen, is ook onderdeel van het vlaggenstaattoezicht maar heeft een separaat inspectieprogramma.

Zeeschepen onder buitenlandse vlag moeten ook voldoen aan internationale wet- en regelgeving, zoals SOLAS en ISM. Dit wordt ook gecontroleerd door kuststaten die worden aangedaan door het schip. Dit heet havenstaatcontrole (*Port State Control*, PSC). Deze havenstaatcontroles worden uitgevoerd op basis van de Wet Havenstaatcontrole die gebaseerd is op Europese Richtlijn 2009/16/EG.

De kapitein is aan boord verantwoordelijk voor de naleving van de wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid van zijn schip.

75. ISM-code

In het SOLAS-verdrag kan men de verwijzing naar de *International Safety Management Code* (ISM-code) vinden.

Dit is de Internationale Code inzake het management voor een veilige bedrijfsvoering aan boord van schepen en ter voorkoming van verontreiniging, zoals genoemd in Hoofdstuk IX SOLAS.

De ISM-code is gebaseerd op de voorschriften genoemd in Hoofdstuk IX van de Bijlage bij het SOLAS-verdrag.

Verder bestaat de ISM-code uit Deel A Implementatie en Deel B Certificatie en verificatie.

Deel A zijn verplichte voorschriften voor alle staten die partij zijn bij het SOLAS.

Deel B is niet verplicht volgens de IMO, maar de EU heeft Deel B wel verplicht gesteld voor haar lidstaten.

Verder heeft de ISM-code nog een aanhangsel met allerlei formulieren en voorbeelden van certificaten.



Figuur 37. ISM-code verplicht aan boord

De doelstellingen van de ISM-code zijn:

- Verzekeren van veiligheid op zee;
- Voorkomen van verlies van mensenlevens;
- Voorkomen van gewonden;
- Voorkomen van schade aan milieu, vooral zeemilieu;
- Voorkomen van schade aan eigendommen.

De ISM-code is in de Nederlandse wet- en regelgeving vastgelegd, vaak doormiddel van directe verwijzing naar deze code. Wijzigt de code dan wijzigt de Nederlandse wet- en regelgeving automatisch.

Zie voorbeeld hieronder.

Voorbeeld

Artikel 9 Schepenbesluit 2004

Veiligheidsmanagementcertificaat (SOLAS)

1. Voor een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of voor vrachtschepen benodigd is, is ook benodigd: veiligheidsmanagementcertificaat, behorende bij de ISM-Code;

2. Voor de exploitatie van een schip als bedoeld in het eerste lid is een op het desbetreffende type schip betrekking hebbend conformiteitsdocument, behorend bij de ISM-code, benodigd.

De ISM-code is van toepassing op zeeschepen groter dan 500 GT.

Cybersecurity

De IMO heeft besloten dat cybersecurity (zie pagina 69 van dit Handboek) moet worden opgenomen in de ISM-code. Vooral de risico's van cybersecurity moeten worden opgenomen, evenals het cyberrisicomanagement. Dit geldt vanaf 1 januari 2021.

Ook het Scheepsbeveiligingsplan moet hierop worden aangepast. Zie hierna.

Veiligheidsmanagementsysteem

Een veiligheidsmanagementsysteem (*Safety Management System, SMS*) is een gestructureerd en gedocumenteerd systeem voor een rederij of scheepsbeheerder. Het is een onderdeel van het ISM.

De reder moet zijn personeel in staat stellen het veiligheidsbeleid van de rederij op doeltreffende wijze uit te voeren. Het veiligheidsmanagementsysteem en de uitvoering ervan is dus een verantwoordelijkheid van de reder.

Een veiligheidsmanagementsysteem moet het volgende omvatten:

- Beleid voor veiligheid en milieubescherming;
- Instructies en procedures die een veilig gebruik van schepen moeten verzekeren, conform internationale regelgeving en die van de vlaggenstaat;
- Duidelijk afgebakende gezagsverhoudingen en communicatiekanalen tussen wal- en boordpersoneel en tussen personeelsleden onderling;
- Procedures voor het:
 - Rapporteren van ongevallen en overtredingen;
 - Voorbereiden en reageren op noodsituaties;
 - Doen van interne *audits* en beleidsherzieningen.

DPA

Ter verzekering van het veilige gebruik van ieder schip en als verbindingsschakel tussen rederij en kapitein, moet iedere reder een persoon aan de wal aanwijzen die rechtstreeks met de hoogste autoriteit binnen de rederij in contact kan treden.

Deze verbindingspersoon is de Aangewezen Persoon (*Designated Person Ashore, DPA*). Hij is verantwoordelijk voor het toezicht op de eisen van het gebruik van elk schip. Hij heeft hier ook bepaalde bevoegdheden voor.

Hij moet ervoor zorgen dat er voldoende middelen en assistentie vanaf de wal worden ingezet.

Kapitein

De reder moet op het gebied van veiligheid duidelijk de verantwoordelijkheden van de kapitein afbakenen, vooral bij:

- De implementatie van het veiligheidsbeleid van de reder;
- Het motiveren van de bemanning om zich aan dit beleid te houden;
- Het geven van passende bevelen en instructies in duidelijke en eenvoudige taal;
- De controle op de naleving van bepaalde eisen;
- Herziening van het veiligheidsmanagementsysteem;
- Rapporteren van eventuele tekortkomingen aan de bedrijfsleiding aan de wal.

De reder moet ervoor zorgen dat het aan boord van het schip gebruikte SMS een duidelijke verklaring bevat waarin het gezag van de kapitein benadrukt wordt.

De reder moet in het SMS ook vastleggen dat voor alle besluiten over veiligheid het hoogste gezag evenals de verantwoordelijkheid bij de kapitein liggen.

- De reder moet erop toezien dat de kapitein:
 - Voldoende gekwalificeerd is om het bevel te voeren
 - Volledig bekend is met het SMS van de maatschappij, en voldoende steun krijgt om zich op veilige wijze van zijn taken te kunnen kwijten.
- De reder moet erop toezien dat elk schip, overeenkomstig nationale en internationale voorschriften, bemand wordt met gekwalificeerde, gediplomeerde en medisch geschikte zeelieden.
- De reder dient er door invoering en handhaving van procedures voor te zorgen dat nieuwe personeelsleden en met nieuwe veiligheids- en milieubeschermingstaken belaste personeelsleden naar behoren met hun taken vertrouwd gemaakt worden.
- Wanneer het van essentieel belang is dat bepaalde instructies voor het tijdstip van de afvaart gegeven worden, dienen deze, als zodanig genoemd, geregistreerd en metterdaad gegeven te worden.
- De reder dient ervoor te zorgen dat al het bij de uitvoering van het SMS van de maatschappij betrokken personeel voldoende op de hoogte is van de desbetreffende regels, voorschriften, codes en richtlijnen.
- De reder moet procedures vaststellen en handhaven voor het bepalen van de eventuele behoeften aan opleiding ter ondersteuning van het SMS, en moet ervoor zorgen dat alle betrokken personeelsleden deze bijscholing krijgen.
- De reder dient procedures vast te stellen die erin voorzien dat de bemanning relevante informatie over het SMS krijgt in een of meer voor hen begrijpelijke werktalen.
- De reder moet ervoor zorgen dat de bemanningsleden bij de uitvoering van hun met het SMS verband houdende taken doeltreffend met elkaar kunnen communiceren.

Conformiteitsdocument

Een conformiteitsdocument wordt afgegeven aan alle reders die voldoen aan de voorschriften van de ISM-code. Dit document wordt afgegeven door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Een afschrift van het conformiteitsdocument dient aan boord van een schip te worden bewaard, zodat de kapitein dit, als hij daarom wordt verzocht, ter verificatie kan overleggen.

Conformiteitsdocument

Een document dat wordt afgegeven aan een reder/maatschappij die aan de eisen van de ISM-code voldoet.

Veiligheidsmanagementcertificaat

Een veiligheidsmanagementcertificaat (*Safety Management Certificate*, SMC) is een voor een schip afgegeven document, waaruit moet blijken dat de werkwijze van de reder en de bedrijfsvoering aan boord in overeenstemming zijn met het goedgekeurde veiligheidsmanagementsysteem.

Het veiligheidsmanagementcertificaat voor een schip wordt voor een periode van ten hoogste vijf jaar afgegeven door het ministerie. Bij de afgifte van dit certificaat dient het ministerie zich ervan te vergewissen dat een en ander in overeenstemming is met het goedgekeurde SMS.

Het certificaat moet worden aanvaard als bewijs dat het schip voldoet aan de eisen van de ISM-code.

Tussentijdse controles kunnen altijd plaats vinden, waar ook ter wereld.

Veiligheidsmanagementcertificaat

Een voor een schip afgegeven document, waaruit moet blijken dat de werkwijze van de reder/maatschappij en de bedrijfsvoering aan boord in overeenstemming zijn met het goedgekeurde SMS.

76. EU

De EU heeft aanvullende regelgeving, aanvullend dus op het ISM van de IMO.

De EU bepaalt dat zijn lidstaten ervoor zorgen dat alle reders ofwel maatschappijen en hun schepen die onder het ISM vallen, hieraan voldoen.

De schepen moeten zich houden aan de eisen van deel A van de ISM-code. Met het oog op certificatie en verificatie moeten deze schepen ook voldoen aan deel B van de ISM-code.

Als een EU-land van mening is dat het voor een reder moeilijk is om zich te houden aan bepaalde regels uit de ISM-code, dan mag het aan deze reder vrijstellingen verlenen als het gelijktijdig andere, gelijkwaardige maatregelen oplegt.

Met name als die regels zijn gericht op specifieke schepen die alleen voor binnenlandse reizen worden gebruikt

EU-landen moeten een stelsel van doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties opzetten die toegepast kunnen worden als de regels niet worden nageleefd.

Handhaving van deze regels vindt plaats tijdens vlaggenstaatcontrole of havenstaatcontrole.

77. Nationaal (NL)

Voor Nederland is het SOLAS en ook de ISM-code vastgelegd in wet- en regelgeving.

Vaak is er een dynamische verwijzing naar deze internationale overeenkomsten. De wet verwijst dan rechtstreeks naar bv. de ISM-code. Mocht deze door het IMO veranderd worden, dan verandert de Nederlandse wetgeving gelijk mee.

Dit gebeurt in veel maritieme landen, waardoor wereldwijd maritieme wetgevingen op elkaar lijken.

Voorbeeld

Artikel 9 Scheepsbesluit 2004

Voor een schip waarvoor een veiligheidscertificaat nodig is, is ook het volgende certificaat nodig: veiligheidsmanagementcertificaat, behorende bij de ISM-code.

Schepenwet

De Schepenwet is een Rijkswet, dus van toepassing voor het hele Koninkrijk.

Deze wet bevat veel bepalingen over veiligheid aan boord.

Ook het bijbehorende Schepenbesluit 2004 gaat veel over veiligheid, evenals verdere regelingen. Het doel van deze wetgeving is het voorkomen van scheepsrampen.

Zoals hierboven beschreven, moet een zeeschip bepaalde certificaten bezitten voordat het mag varen. Daarvoor moet het aan een aantal eisen voldoen, zoals de aanwezigheid van zee-kaarten en reddings- en veiligheidsmiddelen.

In de Schepenwet en bijhorende regelingen zijn meerdere artikelen aan de verplichtingen van de kapitein gewijd.

Veel van deze verplichtingen zijn ook te vinden in het Wetboek van Koophandel (WvK), met name in het Tweede Boek Derde Titel vanaf artikel 341.

Kortheidshalve zijn hierna enkele relevante artikelen uit de Schepenwet opgenomen. De tekst is enigszins aangepast om de leesbaarheid te vergroten.

Voorbeeld

Artikel 4 lid 1 Schepenwet

De kapitein is verplicht, alvorens met zijn schip een reis te ondernemen, te zorgen dat:

- a. het schip volkomen zeewaardig is en alle daarvoor in aanmerking komende openingen binnen- en buitenboord afdoende zijn gesloten;
- b. aan boord de nodige redding- en veiligheidsmiddelen, en ook de nodige verbandmiddelen aanwezig zijn, inclusief handleidingen en aanwijzingen.
- c. aan boord de nodige zeekaarten, zeilaanwijzingen en instrumenten aanwezig zijn en deze behoorlijk zijn bijgehouden of op tijd zijn nagezien en gesteld;
- d. alle hulpmiddelen, nodig om te kunnen voldoen aan de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen, aan boord zijn en in deugdelijke staat verkeren, de lantaarns in overeenstemming met deze bepalingen kunnen worden geplaatst, en in het algemeen de uitrusting van het schip aan de eisen van zeewaardigheid en veiligheid voldoet;
- e. de lensinrichting in orde en van voldoende capaciteit is;
- f. enzovoort.

Artikel 9 Schepenwet

1. De kapitein is verplicht om:

- a. het roercommando in rechtstreekse zin te bezigen en te doen bezigen;

b. gedurende de reis alles wat tot de uitrusting van het schip behoort in deugdelijke staat en voor onmiddellijk gebruik gereed te houden, voor zover zulks is voorgeschreven de openingen binnen- en buitenboord gesloten te houden, de voorgeschreven appels en oefeningen te houden en ook overigens aan gestelde eisen en voorschriften te voldoen;
c. als gedurende de reis aan het schip, de machinerieën of de uitrusting gebreken blijken, zoveel mogelijk deze gebreken te doen herstellen;
d. de diepgang van het schip telkens na het innemen van lading en van brandstoffen op te nemen en zorg te dragen, dat het schip geen geringer vrijboord krijgt dan volgens de afgegeven certificaten is toegestaan;
3. In het geval, bedoeld in het eerste lid onder c, is de kapitein voorts verplicht om bij het aandoen van de eerste haven in het ontbrekende te voorzien, voor zover dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip en van de opvarenden te verzekeren.

Gedragingen in strijd met bovengenoemde bepalingen zijn strafbare feiten: overtredingen of misdrijven.

Bij overtredingen van bovengenoemde bepalingen kan de kapitein worden gestraft met een boete of gevangenisstraf.

Dit gebeurt door de strafrechter, die ook beoordeeld of de wetsovertredingen opzettelijk zijn gebeurd.

Schepenbesluit 2004

Het Schepenbesluit 2004 spreekt over internationale veiligheidscertificaten en over een nationaal veiligheidscertificaat.

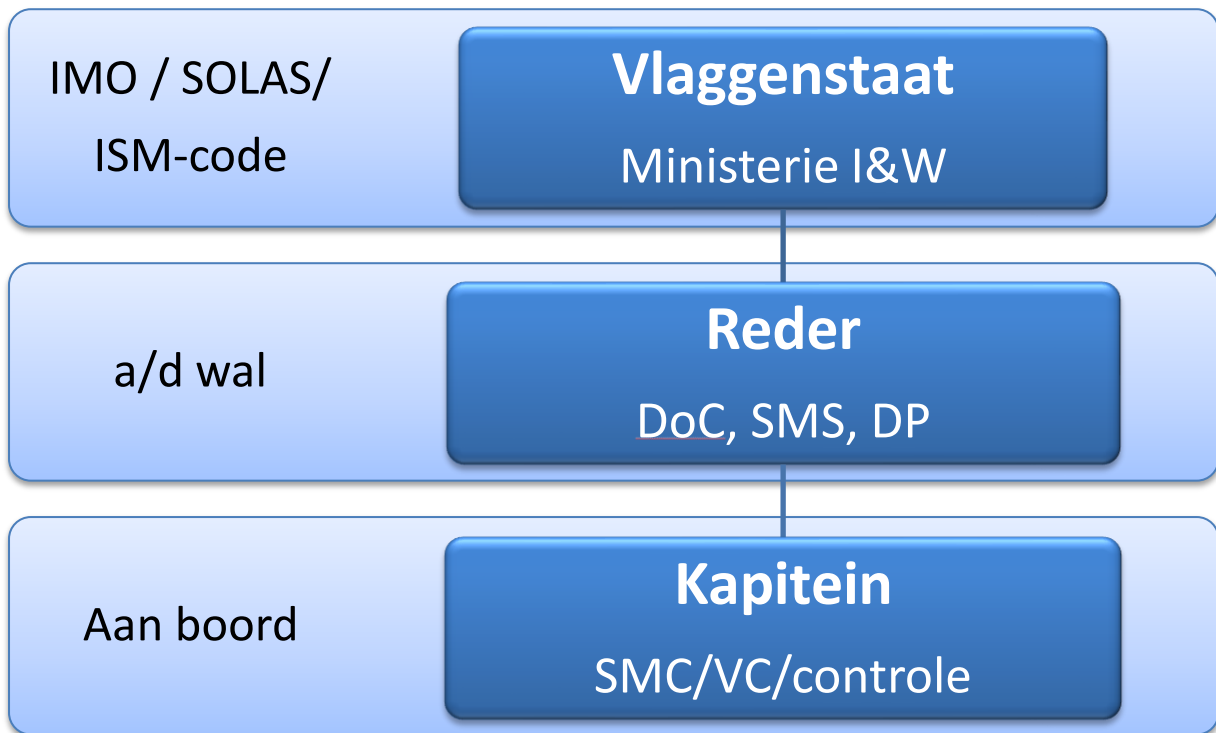
De volgende internationale veiligheidscertificaten bestaan voor:

1. Passagiersschepen:
Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen;
2. Vrachtschepen van 500 GT of meer:
Veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;
3. Vrachtschepen van 300 GT of meer, doch minder dan 500 GT:
Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen.

Voor schepen die niet verplicht een internationaal veiligheidscertificaat nodig hebben heeft de minister een nationaal veiligheidscertificaat voorgeschreven.

Verder bestaan er ook veiligheidscertificaten voor hogesnelheidsschepen, schepen met bijzondere lading of certificaat voor poolschepen enz.

Het Schepenbesluit 2004 benadrukt nogmaals dat de kapitein zorgdraagt voor de naleving van de voorschriften en verplichtingen zoals beschreven in de internationale en nationale wet- en regelgeving.



Figuur 38. Overzicht ISM-verplichtingen

Veiligheidscommissie a/b

In de Schepenwet is bepaald dat er aan boord van elk schip een veiligheidscommissie (VC) is. Het doel van deze VC is het voorkomen van arbeidsongevallen, door bijvoorbeeld informerende, voorlichtende en stimulerende activiteiten van de leden van de VC.

De leden van de VC moeten proberen de gehele bemanning veiligheidsbewust te maken. Dit kan door de eigen werkhouding en door het inwinnen van informatie bij de overige opvarenden.

Maar ook door het bewust observeren van de wijze van werken aan boord en het gebruik van de (persoonlijke) beschermingsmiddelen.

Echter, de VC neemt nooit de verantwoordelijkheid van de kapitein over voor wat betreft het veilig werken aan boord.

Taken van de VC zijn:

- Adviseren van de kapitein over maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen, door:
 - Het regelmatig maken van veiligheidsrondes over het schip;
 - Het signaleren van onveilige situaties, van onveilig handelen en van het gebruik van onveilig materiaal en gereedschap;
 - Het toezien op het correct gebruik van de voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen;
 - Het onderzoeken van een arbeidsongeval, daarna zo nodig advies uitbrengen aan de kapitein om herhaling van een soortgelijk ongeval te voorkomen.

- Informeren van de acvaz (algemene commissie tot voorkoming van arbeidsongevallen zeevarenden). Dit betekent:
 - Het verschaffen van informatie wanneer de kapitein geen of onvoldoende gevolg geeft aan een advies van de VC;
 - Het zo goed en vaak als mogelijk verschaffen van informatie over opgemerkte structurele problemen over de arbeidsveiligheid.

Schepenwet

1. Er is een Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ). Deze Commissie heeft tot taak de Minister te adviseren over het nemen van maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen bij zeevarenden.
2. Aan boord van elk schip is een veiligheidscommissie. Deze commissie heeft tot taak de kapitein te adviseren over het nemen van maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen aan boord.

De kapitein benoemt bij voorkeur vrijwilligers als leden van de VC.

De te benoemen leden moeten tenminste één jaar praktijkervaring op zee hebben.

De rangen binnen de zeevarenden, evenals de verschillende diensten aan boord moeten vertegenwoordigd te zijn.

In sommige gevallen voldoet een 'één-persoon-commissie'.

De samenstelling van de VC wordt door de kapitein in het scheepsdagboek vermeld.

De leden van de VC worden op de monsterrol/ bemanningslijst, met de letters VC achter de naam, aangegeven.

De VC komt in elk geval eenmaal per maand bijeen, ook de 'één-persoons-commissie' inventariseert tenminste eenmaal per maand eventuele punten waarop nadere actie moet worden genomen.

Indien de VC actie nodig acht, wordt een schriftelijk advies aan de kapitein uitgebracht.

De kapitein beslist of onmiddellijke actie mogelijk en nodig is.

De kapitein informeert de VC schriftelijk over de genomen maatregelen.

Als de VC het niet eens is met de maatregelen of de uitvoering daarvan, wordt hiervan melding gemaakt in het scheepsdagboek.

Arbowetgeving

Zie voor een meer uitgebreide beschrijving over arbeidsomstandigheden pagina 255 van dit Handboek.

Werknemers hebben recht op een veilige en gezonde werkplek.

Dit recht is verankerd in de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet), welke van toepassing is op Nederlandse koopvaardij schepen.

Naast de Arbowet zijn ook het Arbobesluit, Arboregelingen, Arbeidstijdenwet enz. van toepassing aan boord.

De Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT) controleert ook de naleving van de Arbowet aan boord.

Voorbeeld

Artikel 6.4:2 Arbeidstijdenbesluit vervoer

De kapitein zorgt ervoor dat de daadwerkelijke arbeidstijden en rusttijden van elke zeevarende (inclusief kapitein) uiterlijk na een week op een werklĳst zijn geregistreerd.

De volledig ingevulde werklĳst wordt door de desbetreffende zeevarende en door of namens de kapitein geaccordeerd.

De kapitein zorgt ervoor dat elke zeevarende een afschrift ontvangt van zijn werklĳst.

Arbocatalogus

Een Arbocatalogus is gebaseerd op de Arbowet, daarin wordt onderscheid gemaakt tussen het publieke domein en het private domein.

In het publieke (overheid) domein (Arbowet, Arbobesluit en Arboregeling) zorgt de overheid voor een helder wettelijk kader met zo min mogelijk regels en zo weinig mogelijk administratieve lasten.

In het private domein maken werkgevers en werknemers samen afspraken over de wijze waarop zij binnen de koopvaardij invulling geven aan de door de overheid gestelde voorschriften.

Deze afspraken kunnen zij vastleggen in een Arbocatalogus.

In een Arbocatalogus beschrijven werkgevers en werknemers op eigen initiatief hoe ze zullen voldoen aan doelvoorschriften van de overheid voor veilig en gezond werken. Een doelvoorschrift is een norm in de wet waaraan iedereen zich moeten houden.

De Arbowet schrijft niet voor hoe deze normen moeten worden nageleefd, maar laat dat aan de partijen zelf over.

De arbeidscatalogus beschrijft technieken en manieren, goede praktijken, normen en praktische handleidingen voor veilig en gezond werken.

Een Arbocatalogus kan op sector- of bedrijfsniveau gemaakt worden, zoals de zeevaart.

Definitie

Arbocatalogus: schriftelijk vastgestelde afspraken tussen vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers op landelijk niveau, in de sector zeevaart. Hierin worden maatregelen of voorzieningen ter voorkoming of beperking van arbeidsrisico's vastgelegd.

Wie aan boord met een goedgekeurde Arbocatalogus werkt, weet dat hij goed zit en voldoet aan de wettelijke eisen en normen.

Werkgevers en werknemers zijn zelf verantwoordelijk voor de inhoud, verspreiding en naleving van een Arbocatalogus.

In de 'Arbocatalogus voor de zeevaart' wordt vastgelegd welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de doelvoorschriften van de Arbowet.

Voorbeeld

Voor de koopvaardij gaat het om risico's bij het gebruik van luikenwagens, kraan, ontmeren en hijsmiddelen.



De Arbocatalogus voor de zeescheepvaart wordt genoemd in de Beleidsregels Arbocatalogi 2019 van het minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Met voortschrijdend inzicht en ontwikkelingen in de stand der techniek zal de Arbocatalogus steeds worden geactualiseerd.

78. Rechten & plichten kapitein

De kapitein heeft de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid als het gaat over de veiligheid. Zie ook Sectie 26 van dit Handboek.

- De kapitein is verplicht om te zorgen dat zijn schip veilig de reis kan beginnen en eindigen.
- De kapitein zorgt voor een veilige leef- en werkomgeving.
- De kapitein is verplicht de veiligheid te handhaven aan boord.
- De kapitein beheert het veiligheidsmanagementcertificaat, evenals andere relevante certificaten.
- De kapitein heeft het recht om leden van de veiligheidscommissie te benoemen.
- De kapitein heeft het recht om met de veiligheidscommissie te overleggen en advies te vragen.
- De kapitein is verplicht om arbeidsongevallen te melden.
- De kapitein organiseert de arbeids- en rusttijden en zorgt voor de registratie hiervan.

79. Wet- en regelgeving

Internationaal

- | | |
|------------|--------------|
| • CSS-code | • INF-code |
| • DSC | • IS-code |
| • IBC | • ISM-code |
| • IGC | • Polar-code |
| • IMDG | • SPS-code |
| • IMSBC | |

EU

- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| • Richtlijn 1992/29/EEG | • Richtlijn 2009/45/EG |
| • Richtlijn 1996/98/EG | • Richtlijn 2014/90/EU |
| • Richtlijn 1998/41/EG | • Richtlijn 2017/2108/2109/2110EU |
| • Richtlijn 1999/35/EG | • Verordening 2006/336/EG |
| • Richtlijn 2003/25/EG | |

Nationaal (NL)

- Aanwijzing handhaving Arbeidsomstandighedenwet en Arbeidstijdenwet
- Aanwijzing pre-opsporing, opsporing en vervolging van maritieme strafbare feiten
- Arbeidsomstandighedenbesluit
- Arbeidsomstandighedenregeling
- Arbeidsomstandighedenwet
- Arbeidstijdenbesluit vervoer
- Arbeidstijdenwet
- Beleidsregel Arbocatalogi 2019
- Beleidsregel veiligheid zeeschepen
- Besluit aanspraken zeevarenden, arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten in de zeevaart
- Besluit aanwijzing ambtenaren Schepenwet
- Besluit erkende organisaties Schepenwet
- Besluit ex. artikel 22 Schepenwet
- Instructie Ambtenaren Scheepvaartinspectie
- Regeling veiligheid zeeschepen
- Schepenbesluit 1965
- Schepenbesluit 2004
- Schepenwet
- Wet buitenlandse schepen
- Wet scheepsuitrusting
- Wet zeevarenden
- Wetboek van Koophandel

XII. Kapitein & Beveiliging

Hoofdstuk XII van dit Handboek gaat over de kapitein en de beveiliging van zijn schip.

Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 80. Introductie
- 81. IMO/SOLAS/ISPS-code
- 82. EU
- 83. Nationaal (NL)
- 84. Kapitein
- 85. Rechten & plichten kapitein
- 86. Wet- en regelgeving

80. Introductie

De kapitein heeft een belangrijke taak en verantwoordelijkheid bij de beveiliging van zijn schip. Met beveiliging wordt hier bedoeld ‘*security*’, voor de andere vorm van veiligheid ‘*safety*’, zie pagina 170.

Beveiliging van zeeschepen is na de terroristische aanslagen van 9 september 2001 (9/11) strenger geworden. Door de IMO is daarop de *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS-code) vastgesteld.

De ISPS-code is een internationaal voorschrift dat verplicht tot maatregelen voor de beveiliging (*security*) van schepen en havenvoorzieningen.

De ISPS-code regelt de beveiligingssituatie aan boord van schepen en op plaatsen waar schip en kade samenkomen.

Bijvoorbeeld als een schip in een haven ligt, de zogenoemde *ship/port interface*.



De ISPS-code is niet van toepassing op oorlogsschepen of andere staatsschepen.

Het SOLAS-verdrag is aangepast, evenals EU-verordeningen, waardoor de ISPS-code ook in de Europese context verplicht wordt gesteld. Op een aantal punten gaat de Europese verordening zelfs verder dan de beveiligingsvoorschriften van het SOLAS-verdrag en de ISPS.

In Nederland geregistreerde schepen moeten voldoen aan de IMO-, EU- en Nederlandse verplichtingen. De IMO- en EU-verplichtingen zijn vrijwel volledig neergelegd in de Nederlandse wet- en regelgeving. Dat is voor de kapitein zijn rechtsbron en vertrekpunt.



Voor Nederlandse schepen is veel van deze internationale regelgeving vastgelegd in het Nederlandse Schepenbesluit 2004, met directe verwijzingen naar de ISPS-code en EU-voorschriften.

Zie ook de Regeling Veiligheid Zeeschepen.

81. IMO/SOLAS/ISPS-code

Het zwaartepunt van de beveiligingsmaatregelen voor de zeescheepvaart is te vinden in de Internationale Code voor de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten ofwel *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS-code).

Deze code (wetboek of reglement) bevat zowel voorschriften voor de beveiliging van zeeschepen als voor de beveiliging van zeehavens.

De ISPS-code gaat uit van een analyse van de risico's en de beheersing daarvan door adequate voorzorgsmaatregelen.

In de ISPS-code wordt een gestandaardiseerd instrumentarium uitgewerkt, waarmee de risico's op een terroristische aanslag kunnen worden geëvalueerd.

Naast de risico's op terroristische aanslagen wordt er ook over gedacht om de ISPS-code te gebruiken voor andere maritieme misdaden.

ISPS-code wordt ook vaak gebruikt bij aanvallen van zeerovers, zoals het scheepsbeveiligingsplan. Zie ook Hoofdstuk XIV van dit Handboek.

De ISPS-code is geïmplementeerd door Hoofdstuk XI-2 SOLAS.

Deze code is een tweedelig document dat de minimumvereisten beschrijft voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten.

Deel A bevat de verplichte vereisten.

Deel B verschaft richtlijnen voor de implementatie.

De ISPS-code is van toepassing op zeeschepen op internationale reizen, zoals passagiersschepen, vrachtschepen van 500 GT of meer en offshore boorplatformen.

Doelen van de ISPS-code zijn:

- Bedreigingen detecteren en maatregelen implementeren.
- Bepalen van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden over maritieme beveiliging, zowel voor schepen als voor havens.
- Verwerken van informatie over maritiem beveiliging
- Beoordelen van veiligheidsdreigingen om plannen en procedures te maken.

Certificering

De beveiliging (*security*) voor schepen kent een systeem van onderzoek, controle en certificering dat overeenkomt met het veiligheidssysteem (ISM/*safety*).

Voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, zijn volgens het SOLAS de volgende internationale veiligheidscertificaten benodigd:

- Passagiersschepen: veiligheidscertificaat voor passagiersschepen;
- Vrachtschepen vanaf 500 GT: veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;
- Vrachtschepen 300 GT-500 GT: radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen.

Voor bovenstaande schepen zijn ook de volgende certificaten benodigd:

- Veiligheidsmanagementcertificaat (ISM-code), zie Hoofdstuk XI van dit Handboek;
- Internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISPS-code), zie p. 184 van dit Handboek.

Voorbeeld

Artikel 9 Schepenbesluit 2004

Voor een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of voor vrachtschepen benodigd is, is ook het volgende certificaat benodigd: het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat, behorende bij de ISPS-code.

Nederlandse zeeschepen dienen dus in het bezit te zijn van het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat zoals dat in de ISPS-code is voorgeschreven.

Toezicht

Het toezicht op Nederlandse koopvaardij schepen in het kader van *security* is toebedeeld aan de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Voor Nederlandse schepen worden de inspecties en certificering voor het internationaal beveiligingscertificaat verzorgd door organisaties die door het Nederlandse ministerie zijn aangewezen daartoe.

Deze heten *Recognised Security Organisations* (RSO's).

Ter info

RSO's opereren namens de Nederlandse overheid en keuren alleen scheepsbeveiligingsplannen goed die voldoen aan de regelgeving. In sommige landen gelden strengere eisen op grond van lokale wetgeving. De CSO en SSO dienen hier bij de voorbereiding van de reis rekening mee te houden.

Beveiligingsniveaus

De ISPS-code ziet toe op de beveiliging van schepen, het onderscheidt drie beveiligingsniveaus (*security levels*):

1. Normale situatie:
Standaard beveiligingsmaatregelen zijn van toepassing;
2. Algemene verhoogde dreiging:
Strengere beveiligingsmaatregelen worden uitgevoerd;
3. Specifieke dreiging:
Zeer strenge beveiligingsmaatregelen worden uitgevoerd.

Ad. 1. Normale situatie

Dit niveau geldt altijd en biedt standaard beveiligingsmaatregelen.

Belangrijkste maatregelen die gelden voor alle schepen:

- Toegang tot het schip controleren;
- Passagiers en hun eigendommen controleren bij inscheping;
- Bewaken van plekken op het schip die alleen toegankelijk zijn voor personeel;
- Bewaken van de dekken van het schip en de ruimte om het schip heen.
- Toezicht houden op het laden en lossen van lading en scheepsvoorraden.

Ad. 2. Algemene verhoogde dreiging

- Zorgen dat er veiligheidscommunicatiemiddelen binnen handbereik zijn, zoals radio-installatie en telefoons;
- Er is een algemene verhoogde dreiging;
- Er gelden strengere beveiligingsmaatregelen.

Ad. 3. Specifieke dreiging

- Er gelden zeer strenge beveiligingsmaatregelen, zoals toegangsverboden;
- Strengere controles van personen en goederen.

Voor Nederlandse schepen wordt het heersende beveiligingsniveau bekend gemaakt door het Kustwachtcentrum (KWC) in Den Helder.

Standaard geldt aan boord van een schip beveiligingsniveau 1, maar de vlaggenstaat kan bepalen dat aan boord van schepen onder zijn vlag een hoger beveiligingsniveau van kracht dient te zijn.

De kapitein is verplicht om ervoor te zorgen dat aan boord van zijn schip ten minste het door zijn eigen vlaggenstaat vastgestelde beveiligingsniveau wordt nageleefd.

Het kan echter zijn dat in een bepaalde landen door de plaatselijke autoriteiten een hoger beveiligingsniveau is vastgesteld.

In dat geval zal de kapitein het aan boord schip geldende – door de vlaggenstaat vastgestelde – beveiligingsniveau moeten verhogen tot het ter plaatse geldende niveau.

Aan een schip dat zijn beveiligingsniveau niet in overeenstemming brengt met het in een bepaalde haven geldende (hogere) beveiligingsniveau, mag op grond van het SOLAS-verdrag en de ISPC-code de toegang tot die haven worden geweigerd.

Beveiligingsverklaring/ DoS

Een beveiligingsverklaring ofwel een *Declaration of Security* (DoS) is een overeenkomst tussen een schip en een havenfaciliteit of een ander schip waarmee interactie is, waarin de door partijen te nemen veiligheidsmaatregelen vermeld staan.

Dit document moet worden opgemaakt als:

- Het schip een hoger veiligheidsniveau heeft dan de haven of het andere schip waarmee het samenwerkt;
- Er een veiligheidsdreiging of veiligheidsincident is geweest, waarbij het schip dan wel de havenfaciliteit betrokken was;
- Het schip zich in een haven bevindt waar geen havenfaciliteitsveiligheidsplan is;
- Er schip tot schip activiteiten plaatsvinden met een ander schip dat geen scheepsbeveiligingsplan heeft.

In algemene zin geldt dat een DoS alleen dient te worden opgemaakt als daar een gegronde, beveiligings-gerelateerde reden voor is bij een specifiek schip/haven- of schip/schip-contact. Een DoS formulier kan op internet worden gevonden.

In ieder geval wordt aangeraden een DoS op te maken:

- In de omstandigheden zoals gespecificeerd in deel A van de ISPS-code;
- In situaties die niet zijn afgedekt in het SSP en/of het PFSP;
- Als er contact is met een non-ISPS schip dat gevaarlijke stoffen vervoert.

Voorbeeld

Op basis van de ISPS-code kan een beveiligingsverklaring (*DoS*) worden ingevuld door een zeeschip en een binnenvaarttanker als er brandstof wordt gebunkerd. Deze verklaring beschrijft dan gedetailleerde informatie over de wederzijds overeengekomen genomen beveiligingsmaatregelen.

Scheepsbeveiligingsplan

Er bestaat nog enige onduidelijkheid over de Nederlandse benaming van het *ship security plan* (SSP) van de IMO. De vertaling in het Nederlands loopt niet overal synchroon. Soms wordt beveiliging (*security*) en veiligheid (*safety*) door elkaar gebruikt.

Hieronder een kort overzicht over de gebruikte terminologie.

- IMO: ship security plan (SSP)
- EU:
 - Verordening 2004/725/EG scheepsveiligheidsplan
 - Richtlijn 2010/65/EU scheepsbeveiligingsplan
- Nederland:
 - SOLAS scheepsbeveiligingsplan
 - Schepenbesluit 2004 scheepsbeveiligingsplan
 - Regeling zeevarenden: scheepsbeveiligingsplan
 - Beleidsregel veiligheid zeeschepen: scheepsveiligheidsplan
 - ILT-interpretaties: scheepsveiligheidsplan

In dit Handboek wordt vastgehouden aan scheepsbeveiligingsplan, omdat dit hoofdstuk gaat over ISPS en beveiligen (*security*) en er geen verwarring moet komen met het vorige hoofdstuk over ISM en veiligheid (*safety*).

Op basis van een *ship security assessment* wordt voor een schip een scheepsbeveiligingsplan opgesteld (*ship security plan*, SSP). Dit is de zorg van de reder, de kapitein voert het uit aan boord.

Scheepsbeveiligingsplan

Een plan dat de toepassing aan boord van een schip moet verzekeren van de maatregelen ter bescherming van opvarenden, vracht, vrachttransport-eenheden, scheepsvoorraden of het schip tegen de gevaren van een veiligheidsincident.

Het scheepsbeveiligingsplan geeft voor alle beveiligingsniveaus aan, welke operationele en fysieke beveiligingsmaatregelen aan boord van het schip moeten worden getroffen.

Het scheepsbeveiligingsplan omvat verder zaken zoals:

- Procedures voor een verandering in het veiligheidsniveau (*security level*);
- Beveiligingsmaatregelen die genomen worden bij veiligheidsniveaus 2 en 3;
- Rapportage van *security-incidenten* naar CSO, vlaggenstaat en kuststaat;
- Testen en onderhoud van beveiligingsuitrusting (*security equipment*);
- Oefeningen (*drills and exercises*) en veiligheidsinstructies (*briefings*);
- *Audits* van de beveiligingsmaatregelen en het SSP;

- Herzieningsproces (*review*) van het SSP;
- Documentatie (*records keeping*);
- Beveiliging tegen onbevoegd inzien van ssa, ssp en de documentatie (*records*);
- Identificatie, toegang en doorzoeken van *restricted areas*;
- Procedure voor gebruik van veiligheidsapparatuur, zoals camera's;
- Verlichting van dekken en toegangspunten;
- Procedures voor wachtlopen en toegangscontroles bij alle veiligheidsniveaus;
- Beveiligingsassistentie vanaf de wal, zoals patrouilleboten en bewaking;
- *Ship security alert system (SSAS)*.

Voorbeelden

Oefeningen

Indien een schip bij een *Port State Control* inspectie in het buitenland niet in staat is om documentatie over de verplichte oefeningen (*Exercises & Drills*) te overleggen, dan kan dit door die PSC-organisatie als tekortkoming (*deficiency*) worden aangemerkt en mogelijk leiden tot maatregelen.

Toegangscontrole

Voor Nederlandse schepen geldt dat er toegangscontrole moet zijn, maar niet altijd met een *gangwaywatch*. Andere mogelijkheden zijn een uitkijk op de brug of aan dek, beveiligingscamera's of extern beveiligingspersoneel. Kernpunt is dat er altijd controle is over wie er aan boord komt en dat bezoekers benaderd worden met het verzoek hun identiteit en de reden van hun komst bekend te maken.

Het scheepsbeveiligingsplan geldt aan boord van een schip, met name als het een haven bezoekt. De tegenhanger van het scheepsbeveiligingsplan is het havenbeveiligingsplan. Deze moeten uiteraard op elkaar aansluiten.

Havenbeveiligingsplan

Een plan dat de toepassing moet verzekeren van de maatregelen ter bescherming van de havenfaciliteit, schepen, personen, vracht, vrachttransporteenheden en scheepsvoorraden tegen de gevaren van een veiligheidsincident.

CSO/SSO

CSO



De ISPS-code verplicht de reder om binnen zijn bedrijfsorganisatie een *company security officer (CSO)* aan te stellen.

Definitie

CSO, Veiligheidsbeambte van de maatschappij

Een door de maatschappij aangestelde persoon, die moet zorgen voor de uitvoering van een scheepsveiligheidsbeoordeling en de ontwikkeling van een scheepsbeveiligingsplan, en die de contacten moet onderhouden met de veiligheidsbeambten van de haven en de scheepsveiligheidsofficier (SSO)

De CSO is er onder meer voor verantwoordelijk dat voor elk schip dat onder de ISPS-code valt, een *security assessment* (SSA) wordt uitgevoerd.

Op basis van deze beoordeling dient vervolgens voor elk schip een scheepsbeveiligingsplan te worden opgesteld (*ship security plan*, SSP), zie hiervoor.

De CSO doet dit namens de reder.

SSO



Aan boord van elk schip waarop de ISPS-code van toepassing is, moet een *ship security officer* (SSO) ofwel de scheepsbeveiligingsfunctionaris worden aangesteld, belast met de beveiliging van het schip en verantwoordelijk voor de uitvoering van het scheepsbeveiligingsplan.

Terminologie

IMO: Ship Security Officer

EU: Scheepsveiligheidsbeambte

NL: Scheepsbeveiligingsfunctionaris

De scheepsbeveiligingsfunctionaris of SSO is aan boord van het schip en is aan de kapitein verantwoordelijkheid schuldig.

De SSO is door de reder aangesteld als verantwoordelijke voor de beveiliging van het schip. Dit gaat over zaken zoals de uitvoering en onderhoud van het scheepsbeveiligingsplan, contact met de veiligheidsfunctionaris van de rederij (CSO) en de veiligheidsfunctionaris van de haven (PFSO).

De SSO is in het bezit van het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris.

Regeling zeevarenden

Artikel 8:38

Voor de afgifte van het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris (SSO):

- voldoet de aanvrager aan de voorschriften van de bijlage bij het STCW-Verdrag;
- heeft de aanvrager de erkende opleiding en training afgerond van de STCW-Code.

De eisen voor de kennis en kunde van de SSO komen dus uit het STCW en niet uit de ISPS-code.

Scheepsbeveiligingsalarmsysteem

Aan boord van een schip dient een stil alarm (*ship security alert system*, SSAS) aanwezig te zijn.

Hiermee kunnen de autoriteiten en de reder worden gealarmeerd als de beveiliging van het schip is gecompromitteerd of wanneer het schip wordt geconfronteerd met een terroristische dreiging.

Aan boord moet een knop worden ingedrukt, waarna de instanties aan de wal worden gewaarschuwd, zoals Kustwacht en rederij. Elk SSAS-systeem bestaat uit minstens twee alarmknoppen: één op de brug van het schip en minstens één op een geheime locatie die niet op de veiligheidsplannen van het schip vermeld staat.

Het *Ship Security Alert* voor in Nederland geregistreerde schepen dient (eventueel via de CSO) naar het Kustwacht Centrum (KWC) te Den Helder te gaan.

CSR

Een *Continuous Synopsis Record* (CSR) is verplicht volgens het SOLAS.

Dit instrument bestaat uit documenten en formulieren en wordt afgegeven door de vlaggenstaat en beschrijft de administratieve geschiedenis van een schip over de vlag, identificatiegegevens van het schip, de eigenaar, de beheerder en de betrokken klassenbureaus.

Wijzigingen moeten worden aangemeld, op het CSR worden alle opvolgende wijzigingen vermeld. Samen geeft dit de totale historie van het schip en moeten altijd aan boord blijven.

82. EU

Een stap voorwaarts voor de implementatie van de IMO-voorschriften is de EU-Verordening 2004/725/EG. Deze geeft verplichtingen voor alle EU-staten.

Deze EU-verordening heeft als doel het harmoniseren van de IMO-voorschriften binnen de EU en ook een goede interpretatie van de voorschriften van het ISPS.

Deel A van het ISPS wordt door de EU overgenomen, terwijl het niet-verplichte Deel B van het ISPS wel verplicht wordt gesteld voor de EU-lidstaten.

Dit is dus een uitbreiding van de IMO-voorschriften.

EU-Verordening 2004/725/EG is van toepassing op alle passagiersschepen, vrachtschepen groter dan 500 GT en zogenaamde Mobile Offshore Drilling Units.

Om de regels uit deze EU-verordening te controleren heeft de EU een extra systeem van inspecties ingesteld.

Het organiseren van inspecties onder toezicht van de EU is noodzakelijk om de doeltreffendheid van nationale systemen voor kwaliteitscontrole en van maatregelen, procedures en structuren voor de maritieme beveiliging te verifiëren.

De EU controleert dus de lidstaten op het gebied van maritieme beveiliging.

Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (*European Maritime Safety Agency*, EMSA) is een agentschap van de EU dat technische bijstand en hulp geeft om wetten te ontwikkelen en uit te voeren die betrekking hebben op, onder andere, beveiliging.

Het EMSA heeft ook een taak in de controle van het SOLAS en van de ISPS-code.

Zie ook pagina 160 van dit Handboek.

83. Nationaal (NL)

De meeste internationale regelingen zijn voor Nederland vastgelegd in het Schepenbesluit 2004 en de Regeling veiligheid zeeschepen en Regeling zeevarenden.

Maar ook in de Beleidsregel veiligheid zeeschepen.

Afkorting	Engelse term	Nederlandse term
CSO	Company Security Officer	Veiligheidsbeambte van de rederij
ISSC	International Ship Security Certificate	Internationaal scheepsbeveiligingscertificaat
RSO	Recognized Security Organization	Erkende veiligheidsorganisatie
SSA	Ship Security Assessment	Beoordeling van de scheepsbeveiliging
SSAS	Ship Security Alert System	Scheepsveiligheidsalarmsysteem
SSO	Ship Security Officer	Scheepsveiligheidsbeambte
SSP	Ship Security Plan	Scheepsbeveiligingsplan

Tabel 6. Terminologie beveiliging (*security*)

Verder stelt het Schepenbesluit 2004, gebaseerd op het SOLAS, dat voor een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of voor vrachtschepen benodigd is, ook het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat, behorende bij de ISPS-code nodig is.

Verder bestaan er veiligheidscertificaten voor bijzondere schepen, zoals hogesnelheidsschepen en schepen met een bijzondere lading. Ook die vallen onder de ISPS-code en moeten dus een internationaal beveiligingscertificaat hebben.

Zie hiervoor het Schepenbesluit 2004.

Bij een controle kan een schip dat niet over het vereiste beveiligingscertificaat beschikt door de autoriteiten worden aangehouden.

Denk hierbij ook aan havenstaatcontrole zoals beschreven op pagina 104.

84. Kapitein

De verplichting om voor het schip een scheepsbeveiligingsplan te ontwikkelen rust op de reder, maar de kapitein van het schip is ervoor verantwoordelijk dat het scheepsbeveiligingsplan ook daadwerkelijk wordt toegepast.

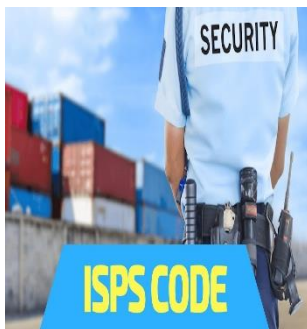
Dit laat onverlet dat de feitelijke zorg voor de toepassing van het scheepsbeveiligingsplan aan een lid van de bemanning kan zijn opgedragen.

Voor de beveiliging van een schip zal dat de *ship security officer* (SSO) zijn, die op grond van de ISPS-code aan boord van elk schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, dient te worden aangesteld.

Eindverantwoordelijkheid

De eindverantwoordelijkheid van de scheepsbeveiliging berust bij de kapitein. Deze is op grond van regelgeving ook bevoegd om, als de veiligheid (*safety*) van het schip dat gebiedt, de beveiligingsmaatregelen tijdelijk op te schorten (*Master's discretion*)

Zie ook pagina 26 van dit Handboek.

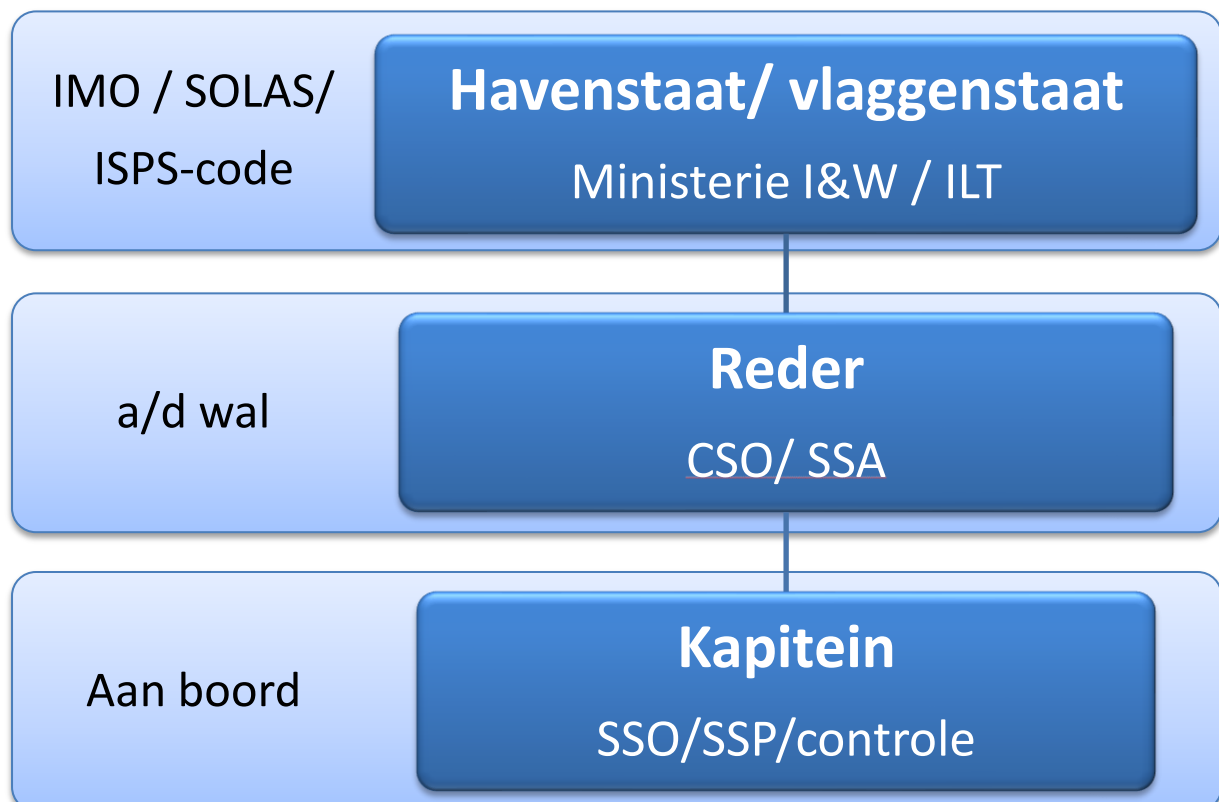


De verplichting tot het bijhouden van scheepsdagboeken op het gebied van beveiliging volgt voor een belangrijk deel uit wet- en regelgeving.

De ISPS bevat een groot aantal bepalingen over de in scheepsdagboeken bij te houden gegevens, zoals de geldende beveiligingsniveaus en het beveiligen tegen zeerovers.

Indien uitsluitend de verplichting tot het bijhouden van bepaalde gegevens (*to record*) bestaat, is het aan de kapitein om daarvoor een geschikt medium te bepalen.

Dat kan het scheepsdagboek zijn, maar dit is niet altijd verplicht.



Figuur 39. Spelers bij de ISPS-code.

85. Rechten & plichten kapitein

De kapitein heeft de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid als het gaat over het milieu. Zie ook Sectie 26 van dit Handboek.

- De kapitein draagt zorg voor de naleving van de voorschriften van het internationaal beveiligingscertificaat en andere certificaten op het gebied van *security*.
- De kapitein beheert het veiligheidsmanagementcertificaat en het scheepsbeveiligingsplan en draagt zorg voor de toepassing.
- De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige dagboeken worden bijgehouden met inachtneming van hetgeen in wet- en regelgeving en codes is bepaald.
- De kapitein draagt zorg voor voldoende en adequate uitvoering van beveiligingsoefeningen.
- De kapitein draagt zorg voor goede toegangscontrole, afhankelijk van het beveiligingsniveau.
- De kapitein beheert de *Continuous Synopsis Record*.
- De kapitein heeft het recht om de veiligheid (*safety*) van zijn schip voorrang te geven boven de beveiliging (*security*) van zijn schip.

86. Wet- en regelgeving

Internationaal

- | | |
|--|-------------|
| • IMO The Guide to Maritime Security and the ISPS Code | • ISPS-code |
| • ISM-code | • SOLAS |
| | • STCW |

EU

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| • Richtlijn 2005/65/EG | • Verordening 2004/725/EG |
| • Richtlijn 2010/65/EU | • Verordening 2008/324/EG |
| • Verordening 2003/415/EC | |

Nationaal (NL)

- | | |
|--|----------------------------------|
| • Beleidsregels veiligheid zeeschepen | • Regeling veiligheid zeeschepen |
| • Besluit erkende organisaties Schepenwet | • Regeling zeevarenden |
| • Interpretaties Nederlandse overheid m.b.t. wet- en regelgeving <i>Security</i> in de scheepvaart | • Schepenbesluit 2004 |
| | • Schepenwet |
| | • Wet zeevarenden |

XIII. Kapitein & Opsporing

Hoofdstuk XIII van dit Handboek gaat over de kapitein en opsporing van strafbare feiten aan boord. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 87. Introductie
- 88. Kapitein en opsporingsbevoegdheid
- 89. Kapitein en dwangmiddelen
- 90. Verdachte aan boord
- 91. Rechten & plichten kapitein
- 92. Wet- en regelgeving

87. Introductie

Een kapitein kan worden belast met het opsporen van strafbare feiten aan boord van zijn schip.

Hij mag dan ook bepaalde dwangmiddelen toepassen.

Opsporen valt onder strafvordering, dit is een deel van het strafrecht.

Toezicht valt hier niet onder.

Zie ook pagina 61 van dit Handboek.

Strafvordering, inclusief opsporen is vooral te vinden in het Wetboek van Strafvordering (WvSv), maar ook in bijzondere wetgeving, zoals op het gebied van drugs en wapens.

Bepaalde gedeelten van het WvSv gelden ook buiten het rechtsgebied van Nederland, dat is op zee, na de basislijn. Zie verder pagina 195 van dit Handboek.

Opsporing is gericht op de strafrechtelijke afdoening van strafbare feiten; *in concreto* is opsporing gericht op het vinden van een verdachte, dan wel het vaststellen dat er (g)een strafbaar feit is gepleegd.

Opsporing

In tegenstelling tot toezicht, dat onderdeel uitmaakt van de bestuurstaak, is opsporing een justitiële taak.

In beginsel mogen opsporingshandelingen pas worden verricht als er sprake is van een verdenking dat er een strafbaar feit is gepleegd.

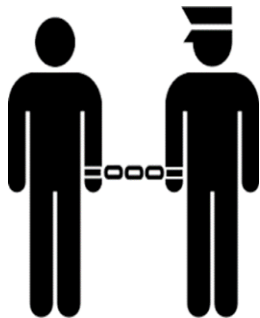
88. Kapitein en opsporingsbevoegdheid

Opsporing wordt uitgevoerd door opsporingsambtenaren. Deze hebben opsporingsbevoegdheid. Dat is een bevoegdheid die kan worden uitgeoefend bij het onderzoek door een opsporingsambtenaar naar aanleiding van een verdenking van een strafbaar feit.

Opsporingsbevoegdheid is een algemene term, die ook de bevoegdheid omvat om dwangmiddelen toe te passen. Dat is de bevoegdheid om inbreuk te maken op de rechten van een mens. Denk hierbij aan telefoon aftappen, aanhouden en fouilleren.

Een opsporingsambtenaar heeft algemene of buitengewone opsporingsbevoegdheden. Deze mogen alleen worden toegepast bij een verdenking, ofwel een redelijk vermoeden dat er een strafbaar feit is gepleegd: er moet dus een persoon zijn die verdacht is.

Op zee kan een vaartuig ook verdacht zijn, dat is ook opsporing.



Het hebben van opsporingsbevoegdheid is belangrijk, omdat de rechter een verdachte kan veroordelen op enkel en alleen het P-V van een persoon met deze bevoegdheid.

Zijn verklaring kan dus zeer belangrijk zijn, die heeft bijzondere of unieke bewijskracht. Bovendien is verzet tegen zo'n persoon strafbaar.

De OvJ heeft een centrale positie in de opsporing.

Hij geeft leiding aan het opsporingsonderzoek door de opsporingsambtenaar aanwijzingen te geven.

Daarbij let de OvJ erop dat de opsporingsambtenaar binnen zijn bevoegdheden blijft.

Voor de kapitein is dit vaak de Noordzee Officier van Justitie. Zie pagina 67 van dit Handboek.

Kapitein

Zoals al eerder is opgemerkt wordt de term 'kapitein' in de wet- en regelgeving verschillend gedefinieerd.

In het Wetboek van Strafvordering wordt teruggegrepen op de term 'schipper', deze krijgt in bijzondere gevallen opsporingsbevoegdheid van het OM.

Terminologie binnen het strafrecht

Schipper

Elke gezagvoerder van een Nederlands schip of zeevissersschip of degene die deze vervangt.

Commandant

Bevelhebber van een Nederlands oorlogsschip.

De term in dit Handboek blijft 'kapitein', ook al gebruikt het strafrecht de term 'schipper'.

Een kapitein kan (beperkte) opsporingsbevoegdheid worden toegekend door de OvJ. De kapitein heeft dan het recht om bepaalde dwangmiddelen toe te passen.

Opsporingsbevoegdheid

Dit is een algemene term, die ook de bevoegdheid omvat om dwangmiddelen toe te passen.

Dwangmiddelen

Dit is de bevoegdheid om inbreuk te maken op de rechten van een mens. Denk hierbij aan telefoon aftappen, aanhouden en fouilleren.

De kapitein heeft ook verplichtingen volgens het WvSv, namelijk bepaalde misdrijven melden bij de OvJ en het register van strafbare feiten bijhouden. Als de kapitein dit niet doet kan hij een boete krijgen.

Het blijkt dat op Nederlandse schepen veel kapiteins zich niet altijd houden aan deze verplichtingen. Controle door het OM vindt ook nauwelijks plaats.

89. Kapitein en dwangmiddelen ('op zee')

Omwille van de leesbaarheid wordt hier met het toepassen van dwangmiddelen ook bedoeld op de inzet van opsporingsbevoegdheden.

Buiten het rechtsgebied van een Nederlandse rechtbank (op zee) heeft de kapitein soms de beschikking over dwangmiddelen.

'Op zee' betekent hier buiten het rechtsgebied van een Nederlandse rechtbank.

'Op zee' begint bij de basislijn ofwel de laagwaterlijn van Nederland en zo verder zeewaarts. Dit is dus inclusief een buitenlandse haven, maar daar geldt ook de jurisdictie van de kuststaat. Zie verder pagina 38.

Binnen de maritieme binnenwateren van Nederland (havens en redes) heeft de kapitein geen mogelijkheid om dwangmiddelen toe te passen, daar is hij genoodzaakt om opsporingsfunctionarissen van de wal in te roepen.

In de territoriale zee van Nederland kan de kapitein wel de beschikking krijgen over bepaalde dwangmiddelen, uiteraard op aanwijzing van de OvJ.

Op zee

'Op zee' begint bij de basislijn ofwel de laagwaterlijn (strand) en zo verder zeewaarts, inclusief buitenlandse haven. Ook wel: buiten Nederland.

Het zij hierbij nogmaals gezegd dat de kapitein onderstaande dwangmiddelen alleen mag toepassen op zee en onder aanwijzing van de OvJ, tenzij deze aanwijzingen niet kunnen worden afgewacht; dan wel zo snel mogelijk achteraf de OvJ informeren.

Voorwaarden

Toepassen van dwangmiddelen door kapitein

- Buiten Nederland (op zee, inclusief TZ en buitenland).
- Op aanwijzing van de OvJ, tenzij haast geboden.
- Achteraf de OvJ inlichten.

Een kapitein heeft bij opsporing, onder voorwaarden, bepaalde dwangmiddelen tot zijn beschikking. Deze worden in het kort hieronder beschreven.

Verzamelen inlichtingen en bewijzen

De kapitein kan ingeval van een strafbaar feit inlichtingen en bewijzen verzamelen, die tot opheldering van de zaak kunnen dienen, tenzij de OvJ anders beslist (art.539c WvSv).

Hieronder valt ook eventuele getuigen verhoren.

Dwang is hierbij niet toegestaan.

Staande houden

Artikel 539g WvSv kent aan de kapitein de bevoegdheid toe om een verdachte van een strafbaar feit staande te houden, om naar zijn personalia te vragen (art.52 WvSv).

Ook eventuele getuigen mogen daartoe staande gehouden worden.

Het doel van staande houden is te achterhalen wat de naam, adres, woonplaats etc. zijn van de verdachte. Hiervoor mag kort de bewegingsvrijheid van de verdachte beperkt worden.

Indien nodig is dwang hierbij toegestaan.

Aanhouden

Iedereen, dus ook een kapitein, stuurman of matroos mag een verdachte aanhouden op heterdaad bij een misdrijf; dit is tijdens het begaan van een misdrijf of direct daarna.

Artikel 539h WvSv stelt dat de kapitein ook mag aanhouden bij:

- Een overtreding op heterdaad;
- Een misdrijf (buiten heterdaad);
- Opgave van een valse naam of vals adres.

De OvJ kan ook opdracht geven aan de kapitein om aan boord een verdachte aan te houden. De kapitein dient de verdachte zo snel mogelijk over te leveren aan een opsporingsambtenaar, als dit niet mogelijk is blijft de kapitein verantwoordelijk.

Verhoren

Een verhoor is elke vraag die gesteld wordt aan een verdachte en betrekking heeft op de betrokkenheid van die verdachte bij het geconstateerde strafbaar feit.

Vóór het verhoor dient de verdachte te worden gewezen op zijn rechten:

- Aard en reden van de vrijheidsontneming;
- Zwijgrecht;
- Bijstand van een raadsman.

Bij afwezigheid van een opsporingsambtenaar mag de kapitein op aanwijzing van de OvJ de verdachte verhoren (art. 539j WvSv).

Na te zijn verhoord dient de verdachte in vrijheid te worden gesteld.

De duur voor het verhoor mag niet langer dan 6 uren zijn, waarbij echter de tijd tussen 00.00 - 09.00 uur 's nachts niet wordt meegerekend (art. 539k WvSv).

Ophouden voor verhoor

De verdachte kan in een bepaald aantal gevallen langer dan 6 uur worden opgehouden (vastgehouden) wanneer:

- Een bevel tot voorlopige hechtenis tegen de verdachte is verleend;
- De verdachte wordt verdacht van een ernstig misdrijf (> 4 jaar), en een bevel tot voorlopige hechtenis tegen de verdachte kan worden verleend.

De beslissing over het langer ophouden van de verdachte wordt genomen door de OvJ.

Wanneer diens optreden echter niet kan worden afgewacht, kan de kapitein een dergelijke beslissing nemen (art.539k WvSv). Hiervan dient de OvJ onmiddellijk in kennis te worden gesteld omdat deze vervolgens een vordering tot bewaring dient in te stellen bij de R-C (art.539l WvSv).

De verdachte dient zo spoedig mogelijk aan de OvJ te worden overgedragen (art.539m WvSv). De verdachte die op grond van de hiervoor besproken bepalingen is aangehouden, mag aan geen andere beperkingen worden onderworpen dan die volstrekt noodzakelijk zijn om het doel van de vrijheidsbeneming te waarborgen.

Als de verdachte aan boord is en er geen reden meer is om hem vast te houden, dan wordt hij in vrijheid gesteld.

Vrijlaten

Als er niet kan worden voldaan aan de voorwaarden (WvSv) voor langer vasthouden, dan dient de verdachte in vrijheid gesteld te worden.

Terminologie bij vasthouden verdachte

Staande houden	Opsporingsambtenaar vraagt naar naam, adres etc. van verdachte
Aanhouden	Opsporingsambtenaar houdt aan en leidt voor (H)OvJ
Inverzekeringstelling	(H)OvJ bepaalt of verdachte blijft vastzitten in belang onderzoek
Voorlopige hechtenis	Rechter-commissaris bepaalt verdere vasthouding
Bewaring	Rechter-commissaris bepaalt verlengde vasthouding verdachte
Gevangenhouding	Rechtbank bepaalt nog langere vasthouding van verdachte
Gevangenisstraf	Vrijheidsstraf misdrijven opgelegd rechter na veroordeling
Hechtenis	Vrijheidsstraf overtredingen opgelegd rechter na veroordeling

Tabel 7. Overzicht terminologie bij vasthouden

Onderzoek aan lichaam of kleding

Een verdachte kan bewijsmateriaal, zoals drugs of wapens, bij zich dragen. Om deze te vinden moet de verdachte soms worden onderzocht aan zijn kleding, dit noemt men fouilleren. Meer ingrijpende onderzoeken aan of in het lichaam heet visitatie.

Deze onderzoeken zijn een inbreuk op bepaalde rechten, daarom moet de wet er toestemming voor geven. Het WvSv geeft een kapitein bevoegdheden om dit soort onderzoeken uit te voeren, maar wel onder bepaalde voorwaarden.

De kapitein is bij de afwezigheid van een opsporingsambtenaar bevoegd tot onderzoek aan de kleding van een verdachte tegen wie ernstige bezwaren bestaan.

De kapitein is, bij afwezigheid van een opsporingsambtenaar of op bevel van de OvJ, bevoegd om de verdachte te (laten) onderzoeken aan of in het lichaam (art.539o WvSv).

Er dienen dan wel ernstige bezwaren aanwezig te zijn, evenals de andere voorwaarden uit dit wetsartikel.

Inbeslagneming

Inbeslagname gaat over voorwerpen.

Doel is om deze voorwerpen ter beschikking van justitie te stellen voor het strafproces.

Voorwaarden hierbij zijn dat de voorwerpen:

- Dienen voor de strafvordering;
- Vatbaar zijn voor inbeslagneming, dat is kunnen:
 - Dienen voor waarheidsvinding;
 - Worden verbeurdverklaard;
 - Worden onttrokken aan het verkeer.

In beslagname kan gebeuren bij verdachten, getuigen of buitenstaanders. Een ontvangstbewijs moet worden afgegeven.

Na de inbeslagname moeten de voorwerpen onmiddellijk afgegeven worden aan een OvJ, gesloten en verzegeld in een envelop of met een label, waarop de datum, van wie, korte inhoud en een handtekening staat.

Als er geen opsporingsambtenaar aanwezig is mag de kapitein in geval van ontdekking op heterdaad overgaan tot inbeslagneming van daarvoor vatbare voorwerpen (art.539p WvSv).

In beslagenomen voorwerpen dienen te worden overgeleverd aan de OvJ (art.539p WvSv jo art.539i WvSv).

De OvJ kan een in beslag genomen voorwerp laten teruggeven door de persoon die het voorwerp onder zich heeft, zoals de kapitein (art.539q WvSv).

Toegang tot plaatsen en woongedeelten

Ter aanhouding van de verdachte en ter inbeslagneming van voorwerpen kan de kapitein alle plaatsen betreden, waarvan betreding naar zijn redelijk oordeel nodig is (art.539s WvSv). Dit is inclusief woongedeelten van een schip, dus ook in de hut van een verdachte.

Bij betreding van een woongedeelte (hut) kan de kapitein zich laten vergezellen door bepaalde personen (art.539s WvSv).

Na betreding van een woongedeelte tegen de wil van de bewoner moet de kapitein daarvan binnen tweemaal vierentwintig uur een P-V op maken (art.539s WvSv).

Huiszoeking

De kapitein heeft op zee (buiten Nederland) geen machtiging nodig om, in geval van verdenking, woongedeelten (hutten) van het schip te betreden. Legitimatie, doelvermelding en een schriftelijk verslag moet wel gebeuren.

Dwangmiddelen kapitein (op zee)			
Dwangmiddel	Feit	Doel	Bijzonderheden
Verzamelen inlichtingen en bewijzen	Strafbaar feit	Opsporing	OvJ kan verbieden
Toegang tot alle plaatsen, inclusief woongedeelte (hut)	Strafbaar feit	Aanhouden Inbeslagname	Redelijkerwijs nodig
Verhoren	Strafbaar feit	Waarheidsvinding	< 6 uur
Staande houden	Verdachte	Personalia	
Aanhouden	Misdrijf, overtreding: heterdaad, valse naam	Voorgeleiding	Ook op bevel OvJ
Fouilleren aan/in kleding	Strafbaar feit Ernstige bezwaren	Belang onderzoek	
Visitatie <u>aan</u> lichaam	Strafbaar feit Ernstige bezwaren	Belang onderzoek	Opdracht OvJ
Visitatie <u>in</u> lichaam	Strafbaar feit Ernstige bezwaren	Belang onderzoek	Opdracht OvJ
In beslagneming	Heterdaad	Bewijs	

Tabel 8. Dwangmiddelen van de kapitein op zee (art. 539a e.v. WvSv)

Dwangmiddelen

Een kapitein kan op zee voorstaande dwangmiddelen alleen toepassen op aanwijzing van de OvJ, tenzij er spoed is geboden.
Achteraf altijd de OvJ inlichten.

90. Verdachte aan boord

Een verdachte is een persoon die verdacht wordt van een strafbaar feit.

Er moet een redelijk vermoeden zijn. Dit blijkt uit feiten of omstandigheden, dus niet uit geruchten of vage aanwijzingen.

Een verdachte blijft verdachte tot de vervolging stopt of er een veroordeling volgt.

Verdenking

- Concrete feiten of omstandigheden
- Redelijk vermoeden van schuld
- Enig strafbaar feit

Feiten zijn daden, handelingen of gebeurtenissen die werkelijk gebeurd zijn.

Omstandigheden zijn bijzonderheden of aangelegenheden die bij een feit kunnen horen.



Het vermoeden moet redelijk zijn, niet alleen voor de opsporingsambtenaar, maar ook in het algemeen.

Het vermoeden moet in de richting van een bepaald strafbaar feit wijzen. Dus niet een vermoeden van een strafbaar feit in het algemeen.

De verdachte moet aangezegd worden dat hij verdachte is. Hij heeft dan een zwijgrecht.

De kapitein en zijn bemanning moeten de rechten van een verdachte respecteren, anders plegen zij mogelijk zelf een strafbaar feit.

Een verdachte aan boord moet worden behandeld als een verdachte.

Hij heeft alle rechten en plichten van een verdachte.

De kapitein dient ervoor te zorgen dat de verdachte niet ontsnapt of verkeerde contacten onderhoud, maar de verdachte heeft wel bepaalde rechten, zoals voedsel, drinken, een beschutte plaats etc.

De verdachte mag aan geen andere beperkingen worden onderworpen dan die volstrekt noodzakelijk zijn om het doel van de vrijheidsbeneming te waarborgen.

In overleg met de OvJ moet de kapitein dit zo goed en zo kwaad als het kan regelen.

Een verdachte die is aangehouden moet zo snel mogelijk worden voorgeleid aan een OvJ. Tot die tijd blijft de kapitein verantwoordelijk en volgt de aanwijzingen op van de OvJ, die heeft de leiding over het opsporingsaspect.

Een verdachte dient daarna onverwijld te worden voorgeleid voor een rechter, deze toetst de rechtmatigheid van de vrijheidsbeneming.

Onverwijld hangt samen met de omstandigheden aan boord, dit is een rekbaar tijdsbegrip.

De voorgeleiding wordt geregeld door de OvJ.

Voorgeleiding kan eventueel ook per videoverbinding.

In de tussentijd is de kapitein verantwoordelijk voor de verdachte.

De kapitein kan vanwege de scheepsveiligheid of openbare orde aan boord wel bepaalde maatregelen nemen tegen de verdachte.

Artikel 5 Besluit ex artikel 539n WvSv

1. Degene in wiens handen de verdachte zich bevindt kan, nadat hij de verdachte heeft gehoord, wegens het begaan van feiten die onverenigbaar zijn met de goede orde en tucht uitsluitend de volgende disciplinaire straffen opleggen:

- a. sluiting in de boeien voor ten hoogste veertien dagen;
- b. verstrekking van water en brood in plaats van gewoon voedsel voor ten hoogste vier weken, met dien verstande, dat deze straf, als zij langer dan twee dagen duurt, slechts om de andere dag wordt toegepast;
- c. onthouding van verleende gunsten.

Zwijgrecht

Het zwijgrecht van de verdachte dient te worden erkend, dat wil zeggen: het recht van een verdachte om niet te hoeven te antwoorden op verhoorvragen.

Voordat het verhoor begint moet de verdachte worden meegedeeld dat hij niet tot antwoorden verplicht is. Dit wordt aangeduid als 'het geven van de cautie'.

Cautie

Dit is de mededeling aan een verdachte dat deze het recht heeft om te zwijgen.

Als de mededeling van de cautie niet is gedaan, dan heeft dat gevolgen.

Een rechter mag de antwoorden van de verdachte op de vragen die worden gesteld tijdens het verhoor zonder voorafgaande cautie slechts als bewijs gebruiken als de verdachte niet in zijn belang kan zijn geschaad.

Verhoor

Vaak zal ervoor of tijdens de aanhouding van de verdachte sprake zijn van een 'gesprek' tussen de verdachte en de kapitein of zijn vertegenwoordiger.

Dit gesprek begint in feite al zodra men de verdachte staande houdt om hem naar zijn naam, voornaam en woon- of verblijfplaats te vragen. Dit laatste behoort nog niet tot het verhoor.

Zodra men vragen stelt aan de verdachte, die tot opheldering van het vermoedelijk begane strafbaar feit en/of zijn betrokkenheid bij dat feit kunnen bijdragen, is het verhoor begonnen en dient de cautie te zijn gegeven.

In de praktijk wordt de mededeling van de cautie meestal gedaan na het staande houden, dus nadat naam, voornaam enz. bekend zijn.

Deze gegevens worden vaak gebruikt om zijn familie in te lichten.

Raadsman

Een verdachte die van zijn vrijheid is beroofd zal zich met het oog op zijn verdediging vaak laten bijstaan door een raadsman. Dit is een grondrecht.

De raadsman heeft vrije toegang tot de verdachte die volgens de wettelijke bepalingen van zijn vrijheid is beroofd. Hij heeft het recht de verdachte onder vier ogen te spreken. Dit vrije verkeer is aan bepaalde beperkingen onderworpen in het belang van het onderzoek.

Ook kan de OvJ of de R-C het contact in bepaalde zwaarwegende gevallen verbieden, bijvoorbeeld als het ernstige vermoeden bestaat dat door dit contact de opsporing wordt belemmerd.

De kapitein kan aan boord, indien praktisch uitvoerbaar, verbindingsmiddelen of internet ter beschikking stellen om de verdachte toegang te geven tot zijn raadsman.

Dit geldt alleen als er 'straftprocessuele handelingen' worden verricht, zoals een verdachtenverhoor. De OvJ geeft hier aanwijzingen voor, die leidt het opsporingsonderzoek en eventuele verdere vervolging.

91. Rechten & plichten kapitein

- De kapitein kan worden belast met strafrechtelijke opsporing, hij heeft dan bepaalde dwangmiddelen tot zijn beschikking.
- De kapitein heeft als plicht om bepaalde ernstige misdrijven te melden bij de OvJ.
- De kapitein heeft als plicht om een verdachte aan boord te behandelen volgens de Nederlandse wet- en regelgeving.
- De kapitein heeft als plicht om een register van strafbare feiten bij te houden.

92. Wet- en regelgeving

IMO

- Guidelines on dealing with crimes on ships
- Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners (UNODC)

EU

- Richtlijn 2005/35/EG
- Richtlijn 2017/541/EU

Nationaal (NL)

- Aanwijzing pre-opsporing, opsporing en vervolging van maritieme strafbare feiten
- Wetboek van Strafrecht
- Wetboek van Strafvordering
- Besluit ex artikel 539n Wetboek van Strafvordering

XIV. Kapitein & Piraterij

Hoofdstuk XIV van dit Handboek gaat over de kapitein en piraterij. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 93. Introductie
- 94. Bestrijding
- 95. Geweld en noodweer
- 96. Vuurwapens aan boord
- 97. Gewapende beveiliging
- 98. Wet ter Bescherming Koopvaardij
- 99. Rechten & plichten kapitein
- 100. Wet- en regelgeving

93. Introductie

Zie ook de **Handleiding Piraterij Kapitein**. Deze is gratis verkrijgbaar op de website van de NVKK. (www.NVKK.nl)

In deze Handleiding zit een uitgebreide beschrijving over maatregelen en verdediging tegen piraterij. Ook zijn er veel checklijsten in te vinden, zodat de kapitein niets overslaat en goed zijn rapportages kan voorbereiden.

Een klassiek misdrijf op volle zee betreft zeeroof, ook wel piraterij genoemd.

Piraterij is ook een term voor illegaal kopiëren van data (muziek, films of games) voor commerciële doeleinden.

Piraterij en zeeroof worden hier door elkaar gebruikt, net als in het spraakgebruik en de wetgeving.

Zeeroverij is een onrechtmatige daad van geweld, aanhouding of plundering, gepleegd op volle zee door de bemanning of passagiers van een particulier schip, voor persoonlijk gewin, gericht tegen een ander schip.

Er is sprake van twee schepen: het roofschip en het geroofde schip (dader/slachtoffer). Binnen de Territoriale Wateren van een kuststaat heet dit: 'gewapende overval'.

Zeeroof/piraterij:	onrechtmatige daad, volle zee, twee schepen, persoonlijk gewin.
Gewapende overval:	In TTW.

Wanneer er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat een vaartuig zich bezighoudt met zeeroof, dan mag het worden aangehouden en in beslag worden genomen, en mogen de personen aan boord worden gearresteerd.

Alle staten mogen verdachte piraten aanhouden, hiervoor is geen toestemming nodig van de vlaggenstaat. De staat die de aanhouding verricht mag de verdachten berechten of overleveren.

Definitie

De definitie zeeroof heeft nog drie kenmerken. Indien hier niet cumulatief aan wordt voldaan, zal het juridisch gezien geen zeeroof zijn, wat weer consequenties heeft voor de bevoegdheid om een van zeeroof verdacht schip aan te houden.

Naast het kenmerk dat zeeroof alleen plaats kan vinden op volle zee, is een ander kenmerk van zeeroof dat het moet worden gepleegd voor persoonlijke doeleinden, vaak om geld.



Indien het feit gepleegd wordt door een staat, met bijvoorbeeld politiek als doel, dan valt het juridisch gezien niet onder zeeroof. Het overvallen van een oorlogsschip door een ander schip is wel zeeroof.

Indien het feit gepleegd wordt door personen met als doel politiek of religie, dan is het juridisch gezien vaak maritiem terrorisme.

Het derde kenmerk van zeeroof is dat er twee schepen bij betrokken moeten zijn: het schip van de zeeroovers en het geroofde schip (dader/slachtoffer).

Als laatste kenmerk kan worden genoemd dat het om een particulier schip dient te gaan, overvallen worden door een oorlogsschip is juridisch gezien geen zeeroof.



Hiernaast een afbeelding van het meest gebruikte aanvalsschip van zeeroovers; een traditionele skiff.

Let ook op de ladder aan boord. Dit is een bewijs dat het hierover piraten gaat, omdat zo'n ladder verder geen enkele taak heeft bij bijvoorbeeld vissers.

Het gebruik van geweld tegen een skiff met zeeroovers hangt ook af van de afstand, wapens aan boord, koers en vaart.

Figuur 40. Het meest gebruikte aanvalsschip: skiff

Terminologie

- | | |
|-----------------------------------|---|
| • Zeeroof (piraterij) | <i>piracy;</i> |
| • Zeeroof aanval | <i>piracy attack;</i> |
| • Verdachte / agressieve nadering | <i>suspicious/ aggressive approach;</i> |
| • Gijzeling | <i>Hijack;</i> |
| • Illegaal aan boord komen | <i>Illegal boarding.</i> |

Reder

Reders zijn primair verantwoordelijk voor de bescherming van hun zeevarend personeel en schepen tegen zeeroof. De zorgvuldigheidsverplichtingen van de reder als werkgever tegenover de bemanning spelen hier ook een rol.

Dit betekent dat reders in het kader van 'goed huisvaderschap' adequate voorbereidingen moeten treffen, zoals het uitvoeren van een risicoanalyse, het overwegen van alternatieve vaarroutes en eventueel het niet aannemen van de vracht.

Een reder moet beschikken over een gecertificeerd beveiligingsplan voor zijn schepen in het kader van Nederlandse, EU- en IMO-regelgeving over de beveiliging van zeeschepen.

Dit is de taak van de CSO, na een grondig *ship security assessment (SSA)*.
Zie ook Hoofdstuk XII van dit Handboek.

Verder worden reders geadviseerd de actuele *Best Management Practices (BMP)* tegen zeeroof toe te passen.

Reders kunnen zich verzekeren tegen het risico van zeeroof, waarbij hun casco- en aansprakelijkheidsverzekeraars het nemen van voorzorgsmaatregelen tegen zeeroof vaak als *warranties* opleggen aan hun verzekerden, de reders.

Kapitein

Maar het is de kapitein die aan boord verantwoordelijk is voor de uitvoering van al deze voorschriften en codes. Hij is de gezagvoerder tijdens de vaart.

De kapitein stuurt zijn SSO aan en controleert het scheepsbeveiligingsplan.

De kapitein anticipeert op het eventueel embarkeren van beveiligers en hun vuurwapens. Dit wordt niet altijd toegestaan door elke kuststaat. De kapitein kan zich daardoor zelf in de problemen brengen.

De kapitein is en blijft verantwoordelijk voor het beheer van vuurwapens en munitie op zijn schip.

Zie verder hierna.

94. Bestrijding

De bestrijding van zeeroof kan worden onderverdeeld in passieve en actieve maatregelen. Sommige maatregelen worden getroffen als reisvoorbereiding (preventief), andere maatregelen alleen gedurende een daadwerkelijk zeeroversaanval.

Alle maatregelen zullen moeten voldoen aan de wet- en regelgeving, hiervoor is de kapitein verantwoordelijk. Denk hierbij aan het onder stroom zetten van prikkeldraad rondom het schip, zonder duidelijke waarschuwing of het gebruik van vuurwapens.

In de territoriale wateren van een kuststaat gelden de regels van die kuststaat, dus ook de lokale regels over het gebruik van vuurwapens aan boord.

Best Management Practices (BMP) zijn geen voorschriften, maar aanwijzingen van de IMO die een kapitein kan gebruiken voor de beveiliging van zijn schip. Het niet implementeren van BMP is zelden in het voordeel van de kapitein, als er achteraf een analyse wordt gemaakt van een zeeroversaanval.

Preventief

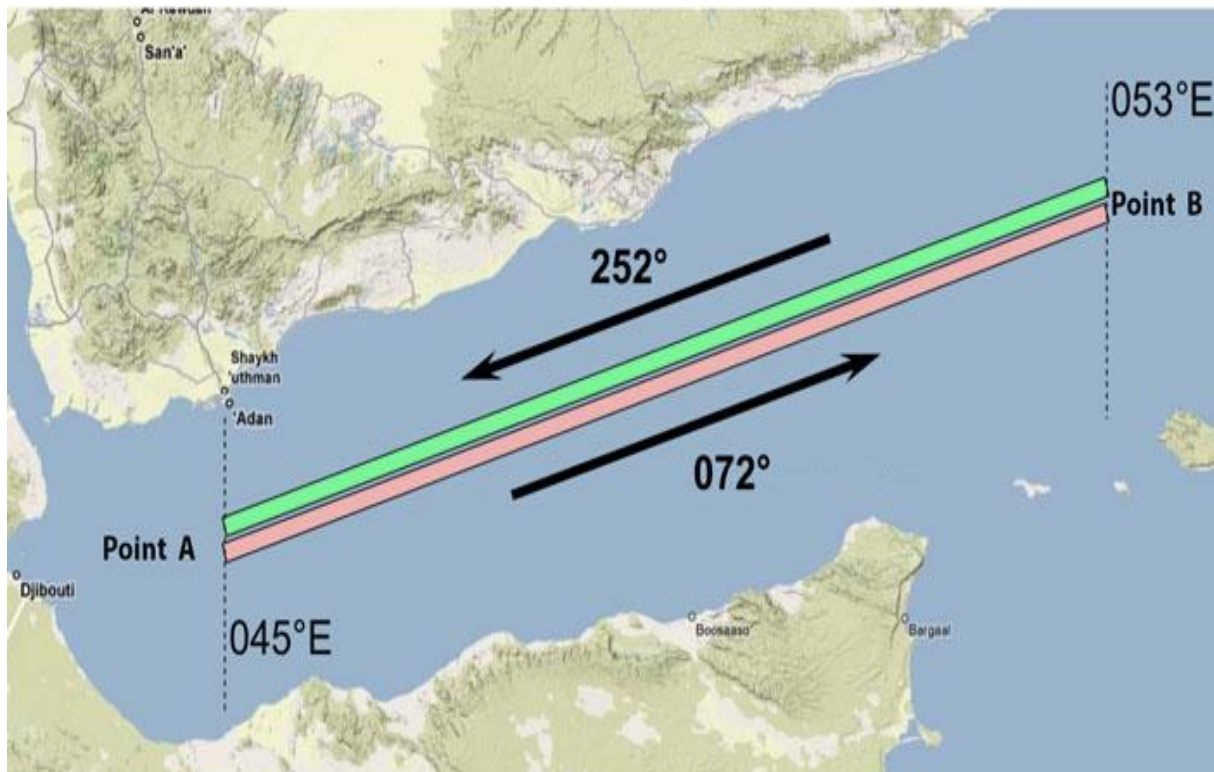
Als reisvoorbereiding zijn er veel maatregelen mogelijk, dit is ook afhankelijk van de kenmerken van het schip zoals vrijboord en snelheid.

Het begint meestal met een goede risico-analyse, waarop veel maatregelen worden gebaseerd, zoals:

- Plan van aanpak maken;
- Beslissen over inhuur van gewapende beveiligers;
- Inlichten van de bemanning;
- Oefenen van de bemanning;
- Testen van de veiligheidsmaatregelen, zoals alarmen;
- Noodplannen maken en beoefenen;
- AIS-beleid vaststellen (aan/uit);
- Aanmelden bij beschermende instanties zoals NAVO of EU;
- Implementeren van beveiligingsmaatregelen zoals:
 - uitkijk met speciale (nacht)zichtapparatuur
 - speciale radars
 - camera's
 - prikkeldraad
 - brandslangen
 - persoonlijke beschermingsuitrusting voor bemanning
 - snelheid aanpassen
 - gereed om te manoeuvreren
 - positie, koers en vaart doorgeven;
- Alle waarschuwingen en informatie vanuit de omgeving volgen.

Actief

Actieve maatregelen kunnen zijn het varen in konvooi of in bepaalde corridors die worden beschermd door oorlogsschepen. Dan is de kans op aanvallen zeer klein en bovendien is er op korte termijn hulp beschikbaar van oorlogsschepen.



Figuur 41. Een *International Recommended Transit Corridor* in de Golf van Aden

Onder actieve maatregelen valt ook het gebruik van geweld tijdens een aanval van zeerovers. Dit vindt plaats vlak voor en tijdens de aanval van zeerovers, dus ook bij verdachte of agressieve naderingen van kleine bootjes met mogelijk gewapende personen aan boord.

95. Geweld en noodweer

De keus om een schip te beveiligen tegen zeerovers brengt de kans mee dat er geweld kan worden gebruikt.

Dit geweld kan juridisch alleen steunen op Nederlandse wetgeving of noodweer/zelfverdediging.

Daarom hier enkele woorden over noodweer dan wel zelfverdediging. De wet wordt daarna ook besproken.

Normaal gesproken is geweldgebruik niet toegestaan, het wordt daarom bestraft.

Het kan zijn dat beveiligers geweld gebruiken, maar daarvoor niet gestraft worden. Dit kan alleen omdat zij handelden op basis van een Nederlandse wet of uit noodweer. Zij claimen dan een wederrechtelijke aanval te hebben afgeweerd.

Dus, gebaseerd op Nederlandse wetgeving of uit noodweer/zelfverdediging mag je gepast geweld gebruiken.

Noodweer

Er zijn voorwaarden verbonden aan noodweer.

Ten eerste moet er sprake zijn van onmiddellijk dreigend gevaar: dat is tijdens de aanval van zeerovers of als de aanval nog niet begonnen is, maar wel 'onmiddellijk dreigend' is, zoals een agressieve nadering van zeerovers waarbij wapens en ladders te zien zijn. Te vroeg een zee-roversaanval afweren met vuurwapens kan buiten noodweer vallen.

Ten tweede moet het geweldgebruik proportioneel zijn, dat betekent niet meer geweld dan noodzakelijk en andere middelen helpen niet meer. Het gebruik van vuurwapens tegen een snel varende bootje zonder wapens (vissers?) kan buiten noodweer vallen.

Als laatste moet vaststaan dat het schip niet door eigen schuld in gevaar is gebracht, zoals zonder enige voorbereiding een gevaarlijk gebied binnenvaren. Dit kan de rechter meewegen bij een beroep op noodweer.

Noodweerexces

Naast noodweer bestaat ook het noodweerexces, dat is overschrijding van de grenzen van noodweer zoals die hierboven zijn geschetst.

Deze overschrijding is dan een onmiddellijk gevolg van hevige emoties (paniek, woede of angst) veroorzaakt door het incident met de zeerovers.

De kapitein moet noodweer of noodweerexces aannemelijk zien te maken, bijvoorbeeld met foto's of video's van de aanval en van de wapens van de zeerovers, maar ook van eventuele kogelgaten.

Verklaringen van bemanningsleden kunnen hierbij ook een grote rol spelen.

96. Vuurwapens aan boord

Het aan boord hebben (bezit) van niet-verboden wapens, zoals sommige kruisbogen of mes-
sen is uiteraard toegestaan. Wel zal eventueel geweldgebruik met deze wapens juridisch wor-
den beoordeeld door de OvJ, achteraf.

Voor het hebben van vuurwapens en munitie aan boord gelden verschillende regelgevingen.

- Als er gewapende Nederlandse militairen meevaren dan wordt dit rechtstreeks geregeld door het ministerie van Defensie.
- Als er gewapende particuliere beveiligers meevaren dan is dit wet-
telijk geregeld. Er mogen dan niet meer wapens aan boord zijn dan
de wet voorschrijft.
- Als de kapitein een eigen of scheepswapen aan boord wil hebben
moet hij een wapenvergunning aanvragen in Nederland.

Militairen

Als er militairen meevaren dan wordt het wapentransport en beheer aan boord geregeld door de militairen. Uitgangspunt is dan dat alles, ook de papieren kloppen. Hier heeft de kapitein niet veel mee te maken, tenzij er excessen optreden.

Particulieren beveiligers

De Wet ter Bescherming Koopvaardij geeft toestemming om vuurwapens aan boord te hebben, maar alleen voor particuliere gewapende beveiligers.

Deze wet is per 01 februari 2022 in werking getreden.

Kapitein

Als de kapitein van een Nederlands schip een zeereis maakt naar gebieden met gevaar voor zeerovers, is het mogelijk dat er een wapenvergunning wordt afgegeven door de Nederlandse staat.

Het voorhanden hebben van vuurwapens aan boord van Nederlandse schepen is slechts toegestaan als er een vergunning (officieel: verlof) voor die wapens aan boord is.

Een vergunning tot het aan boord hebben van vuurwapens zal dan in beginsel voor ten hoogste één handvuurwapen (pistool of revolver) en/of één geweer worden verleend.

Een wapenvergunning voor de scheepswapens wordt afgegeven volgens de Nederlandse wet- en regelgeving en is niet automatisch in andere landen geldig.

De kapitein doet er daarom verstandig aan om voor het begin van de reis te informeren naar de eisen die de te bezoeken kuststaten stellen aan het voorhanden hebben van vuurwapens op hun grondgebied, dus ook in hun havens en territoriale wateren.

Voorbeeld

Een Nederlandse wapenvergunning is (meestal) niet geldig in een andere kuststaat, die heeft zijn eigen wet- en regelgeving op dat gebied.

De kapitein kan dus met een Nederlandse wapenvergunning strafbaar zijn in een vreemde haven, omdat dat land eigen voorschriften heeft en niet automatisch de Nederlandse wapenvergunning erkent.

Het is raadzaam om een verkregen Nederlandse vergunning door een beëdigd vertaler in diverse talen te laten vertalen en direct na aankomst aan de lokale autoriteiten te tonen.

Voor een Nederlandse wapenvergunning kunnen onderstaande voorwaarden gelden:

- Wapens moeten aan boord blijven.
- In de Nederlandse territoriale wateren moeten de wapens veilig worden opgeborgen.
- Binnen twee weken na terugkeer in Nederland moet men de vergunning inleveren.

Voorbeeld

Het aan boord hebben van vuurwapens valt onder de verantwoording van de kapitein. Er moet toestemming zijn voor elk vuurwapen aan boord, omdat hij anders mogelijk een strafbaar feit begaat. Dit geldt niet als de vuurwapens aan militaire beveiligers toebehoren, wel als er particuliere beveiliging aan boord is.

Geen wapenvergunning

Indien een kapitein geen wapenvergunning heeft, maar toch gebruik maakt of laat maken van vuurwapens tijdens een aanval van zeerovers, dan is het mogelijk dat de kapitein zich moet verantwoorden voor de rechter, zowel voor het in het bezit hebben van vuurwapens, als voor het (laten) gebruiken van vuurwapens.

De rechter kan de kapitein vrijspreken van het gebruik van een (illegaal) vuurwapen, omdat de kapitein handelde uit noodweer of zelfverdediging (zie hierboven).

De kapitein kan dan nog wel veroordeeld worden voor het onrechtmatig in bezit hebben van een vuurwapen, omdat hij geen wapenvergunning had.

Vuurwapen beheer

De vuurwapens en munitie dienen aan boord van het schip te worden opgeborgen in een voor derden niet gemakkelijk bereikbare en goed afgesloten bergplaats, zoals een wapenkluis.

Geoefendheid

De kapitein is niet alleen verantwoordelijk voor het hebben van wapens aan boord, maar ook voor de geoefendheid bij het eventuele gebruik van die wapens.

De opvarenden moeten niet alleen geoefend zijn in het gebruik van de wapens, maar ook in het toepassen van de gewelds- en veiligheidsinstructies.

Als er bewapende particuliere beveiligers aan boord zijn moet de kapitein zich overtuigen van de kennis en kunde van deze mensen. De reder huurt particuliere beveiligers in en moet dan ook de kwaliteit controleren en bewaken. Dit geeft hij door aan de kapitein.

Bij militairen hoeft dat niet, omdat de kapitein dan kan aannemen dat die opgeleid en geoefend aan boord komen.



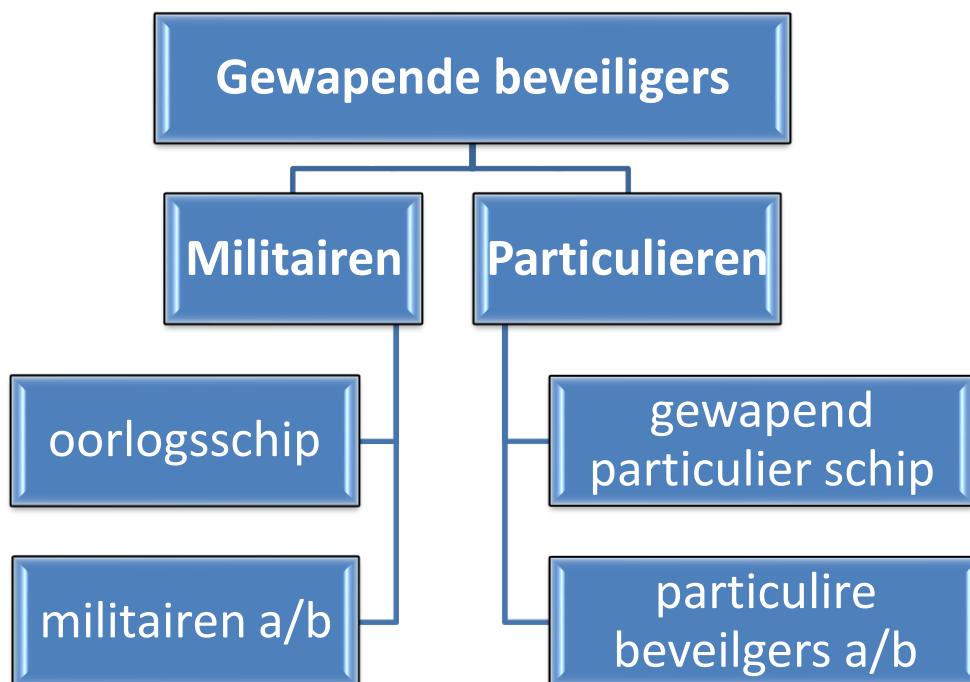
Figuur 42. Gewapende beveiligers aan boord

97. Gewapende beveiliging

Kiest de reder voor gewapende beveiligers aan boord dan is er een keus, namelijk:

- Militairen
 - Begeleiding van het eigen schip door een oorlogsschip.
 - Militairen aan boord van het eigen schip.
- Particulieren
 - Begeleiding van het eigen schip door een gewapend particulier schip.
 - Particuliere gewapende beveiligers aan boord van het eigen schip.

Alle voor- en nadelen zullen hier niet uiteen gezet worden, maar wel de juridische gevolgen die het voor een kapitein kan hebben.



Figuur 43. Overzicht gewapende beveiliging

Ter informatie wordt hierbij opgemerkt dat het gebruik van gewapende particuliere beveiligers moet zijn vastgelegd in de Nederlandse wetgeving evenals het aan boord brengen en in bezit hebben van vuurwapens aan boord.

Zie de Wet ter Bescherming Koopvaardij, die per 01 februari 2022 in werking is getreden.

Deze wet staat particuliere beveiligers met wapens toe aan boord van Nederlandse schepen.

Militaire beveiliging

Op basis van de Grondwet kan Nederland militaire beveiligingsteams inzetten aan boord van een schip. Dit wordt gedaan door het ministerie van Defensie.

Om zeer kwetsbare en grote Nederlandse zeetransporten te beschermen tegen zeerovers, stuurt het ministerie van Defensie in sommige gevallen op een deel van de route militaire beveiligingsteams mee.

Deze zogenoemde *Vessel Protection Detachments* (VPD's) bestaan uit zwaarbewapend personeel van de Koninklijke Marine.

Naast de VPD's is er ook het zogenoemde *Autonomous Vessel Protection Detachment* (AVPD). Dit zelfstandige team beschermt meestal humanitaire voedseltransporten van het Wereldvoedselprogramma tegen zeerovers en bestaat eveneens uit zwaarbewapend marinepersoneel.

Tussen de reder van een te beschermen schip en het ministerie van Defensie worden overeenkomsten gesloten.

Deze schriftelijke afspraken gaan over taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen. Dit is dus een uitgangspunt voor de kapitein van dat schip.

Militaire beveiligers zijn afkomstig van een officieel overheidsorgaan en hebben hun eigen geweldsinstructies bij zich, deze heten *Rules of Engagement* (ROE), zie pagina 37.

Deze geweldsinstructies zijn vooral gebaseerd op het recht van noodweer/zelfverdediging. Voor het aan boord hebben van vuurwapens en het eventuele gebruik daarvan door de gembarkeerde militairen bestaat een juridische basis.

De kapitein heeft wel een controletaak bij de veilige opslag van wapens en munitie in wapenkluizen, zeker als zijn schip zich in een haven of nog niet in gevaarlijk gebied bevindt.

Het gebruik van geweld moet proportioneel en subsidiair worden toegepast, en het moet worden gemeld aan het OM. Deze instantie zal het geweldgebruik achteraf beoordelen en daarna hun conclusies trekken.

Militairen zijn specifiek opgeleid om te beoordelen wanneer en hoe geweld wordt toegepast. Bovendien kunnen zij ook een beroep doen op hun ervaring en staan zij onder toezicht. Goede zakelijke afspraken tussen de kapitein, het ministerie van Defensie en de militairen aan boord over het gebruik van geweld, opslag van wapens enz. verduidelijken de verantwoordelijkheid van de kapitein.

Als gezagvoerder staat de kapitein boven de militairen, omdat zij opvarenden zijn. De militairen kunnen dus verplicht worden om mee te doen met veiligheidsoefeningen, zoals brandrol en sloepenrol.

Een eventueel alcoholverbod aan boord geldt dan ook voor de militairen.

Particuliere beveiliging

Een privaat of particulier maritiem beveiligingsbedrijf (ook wel *Private Security Company*, PSC) levert privépersonen om aan boord dienst te doen als gewapende beveiligers tegen zeeroof. Dit is particulier maritiem beveiligingspersoneel (*Private Contracted Armed Security Personnel* (PCASP)).

Dit zijn dus geen militairen of anderszins officiële vertegenwoordigers van een overheidsorgaan.

De reder heeft een privaatrechtelijk contract met het particulier maritiem beveiligingsbedrijf. Dit beveiligingsbedrijf heeft een vergunning van de Nederlandse overheid. De reder controleert dit.

De kapitein kan ook ter plaatse enkele lokale gewapende beveiligers inhuren. Dit is echter niet toegestaan door de Nederlandse wetgeving, dus dan zijn alle verantwoordelijkheden voor kapitein.

De Wet ter Bescherming Koopvaardij geeft onder bepaalde omstandigheden toestemming om gewapende particuliere maritieme beveiligers in te huren.

Deze nieuwe wet met bijbehorende Besluit bescherming koopvaardij (Bbk) en Regeling bescherming koopvaardij (Rbk) is op 1 februari 2022 in werking getreden.

Deze nieuwe wet- en regelgeving wordt hierna beschreven.

Kapitein

Als de reder zorgt voor gewapende particuliere bescherming voor een schip, zonder toestemming van de Nederlandse overheid, dan is de kapitein strafbaar. Omdat hij verantwoordelijk is voor het gebruik, opbergen enz. van de vuurwapens aan boord.

Het zonder wettelijke toestemming meevoeren van wapens op een Nederlands schip is een overtreding (ook door de kapitein) van de Wet Wapens en Munitie.

In de territoriale wateren van een andere kuststaat is het ook vaak een overtreding van de lokale wet- en regelgeving.

Een Nederlandse wapenvergunning voor één handvuurwapen en/of één geweer kan in bepaalde gevallen worden verleend. Voor automatische en semi-automatische vuurwapens zal dit niet gebeuren.

Het inzetten van gewapende particuliere beveiligers zonder toestemming van de Nederlandse overheid levert vaak meerdere strafbare feiten op, vooral voor de kapitein.

Het in bezit of voorhanden hebben van bepaalde kruisbogen of messen is volgens de Nederlandse wetgeving niet strafbaar. Het gebruiken van deze voorwerpen bij noodweer of zelfverdediging is in beginsel toegestaan. Er bestaan meer legale wapens, zoals bepaalde *laser dazzlers* en *sound barriers*.

Het gebruik van geweld is dus niet geoorloofd.

Naast wettelijke toestemming is noodweer vrijwel de enige juridische basis die geweld zou kunnen legitimeren.

Particuliere maritieme beveiligers moeten zich houden aan hun geweldsinstructies die de goedkeuring nodig hebben van de Nederlandse staat en bekend moeten zijn bij de kapitein. Deze moet ook controleren of de gewapende particuliere maritieme beveiligers hun geweldsinstructie kennen.

Als particuliere maritieme beveiligers tegen hun geweldsinstructies te vroeg of te veel geweld gebruiken, dan is dat hun eigen verantwoording. De kapitein heeft er alles aan gedaan om dit te voorkomen.

Voorbeeld

Het recht van noodweer of zelfverdediging is onlosmakelijk verbonden aan het individu, dus ook aan elke zeevarende en elke gewapende particuliere beveiligers. Die beslist zelf als hij geweld gebruikt uit noodweer, maar verantwoordt zich dan ook zelf achteraf bij de OvJ/rechter.

Met het nemen van bovenstaande hordes is de kapitein er nog niet.

Ook dient de aansprakelijkheid van de rederij, het particuliere beveiligingsbedrijf, de kapitein en de overheid te worden geregeld. Als aan alle voorwaarden die de overheid stelt aan inschakeling van particuliere gewapende maritieme beveiligers is voldaan, is het mogelijk de (internationale) aansprakelijkheid van iedereen duidelijk te omlijnen en te beperken.

De kapitein die gewapende particuliere maritieme beveiligers aan boord neemt, moet zich terdege bewust zijn van de condities en omstandigheden, zoals toestemming, vergunning en certificaten. Alle geweldsinstructies en scenario's moeten worden geoefend, net zoals dat gebeurt bij militairen en politieagenten die geweld mogen gebruiken. Ook de bemanning moet oefenen om te weten hoe zij veilig en volgens de geweldsinstructies moeten handelen tijdens een incident. Denk hierbij aan de bezetting van de brug en het gebruik van een citadel.

Verantwoordelijkheid kapitein bij geweld

In beginsel heeft de kapitein de leiding en het gezag over zijn schip: hij neemt de beslissingen en draagt de verantwoordelijkheid. Behalve bij geweldgebruik tegen piraten, dan heeft de teamleider van de particuliere beveiligers de leiding en verantwoordelijkheid over zijn teamleden. Zie hierna.

Voorbeeld

Een belangrijke taak van de kapitein bij particuliere gewapende beveiligers is het controleren op de aanwezigheid en kennis van de geweldsinstructies, welke gebaseerd dienen te zijn op de wet of op noodweer (zelfverdediging van bemanning en schip).

Nog niet alles is juridisch uitgekristalliseerd. Er zijn nog veel onbeantwoorde vragen voor de kapitein. Op dit moment wordt het recht rond zeeroof en noodweer 'gemaakt' door de wetgever en rechters via jurisprudentie.

Voorbeeld

- Wat te doen met een particuliere beveiliger die de geweldsinstructies overtreedt?
- Vormt dit een schending van de overeenkomst van opdracht en kan eventuele schade daardoor voor rekening van het beveiligingsbedrijf worden gebracht? Welke consequenties heeft dit voor de bewijslast?
- En welke strafrechtelijke consequenties heeft dit voor de kapitein?

Gewapend escorte schip

Een juridisch nog niet uitgekristalliseerd onderwerp is de begeleiding van het eigen schip door een ander particulier schip met gewapende beveiligers aan boord. Het ligt er dan aan waar

dit schip zich bevindt: in de territoriale wateren van een staat of op volle zee. Heeft de kapitein een afspraak met dit bewapende schip? Heeft hij invloed op het gebruik van geweld door dit gewapende schip?

Kortom

Alleen op basis van de Wet ter Bescherming Koopvaardij wordt de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord officieel geregeld. Zonder officiële toestemming is het illegaal om gewapende particuliere beveiligers aan boord te hebben en is de kapitein daar verantwoordelijk voor.

98. Wet ter Bescherming Koopvaardij

De Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK) is op 01 februari 2022 in werking getreden, evenals bijbehorende Besluit en Regeling. Deze nieuwe wet geeft, onder bepaalde omstandigheden, de gelegenheid om op Nederlandse schepen gewapende particuliere maritieme beveiligers in te huren. Overigens alleen als er geen VPD's beschikbaar zijn.

Toepassingsgebied

De Wet ter Bescherming Koopvaardij is alleen van toepassing in het risicogebied ofwel High Risk Area (HRA) in de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika. Zie figuur hieronder.



Figuur 44. Toepassingsgebied Wet ter Bescherming Koopvaardij

Buiten dit gebied mag de kapitein dus geen gewapende particuliere beveiligers aan boord gebruiken.

De Wet ter Bescherming Koopvaardij heeft een bijbehorend Besluit en een Regeling. Zie voor de hiërarchie tussen wet, besluit en regeling p. 46 van dit Handboek.

Volledige wet- en regelgeving:

- Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK)
- Besluit bescherming koopvaardij (Bbk)
- Regeling bescherming koopvaardij (Rbk)

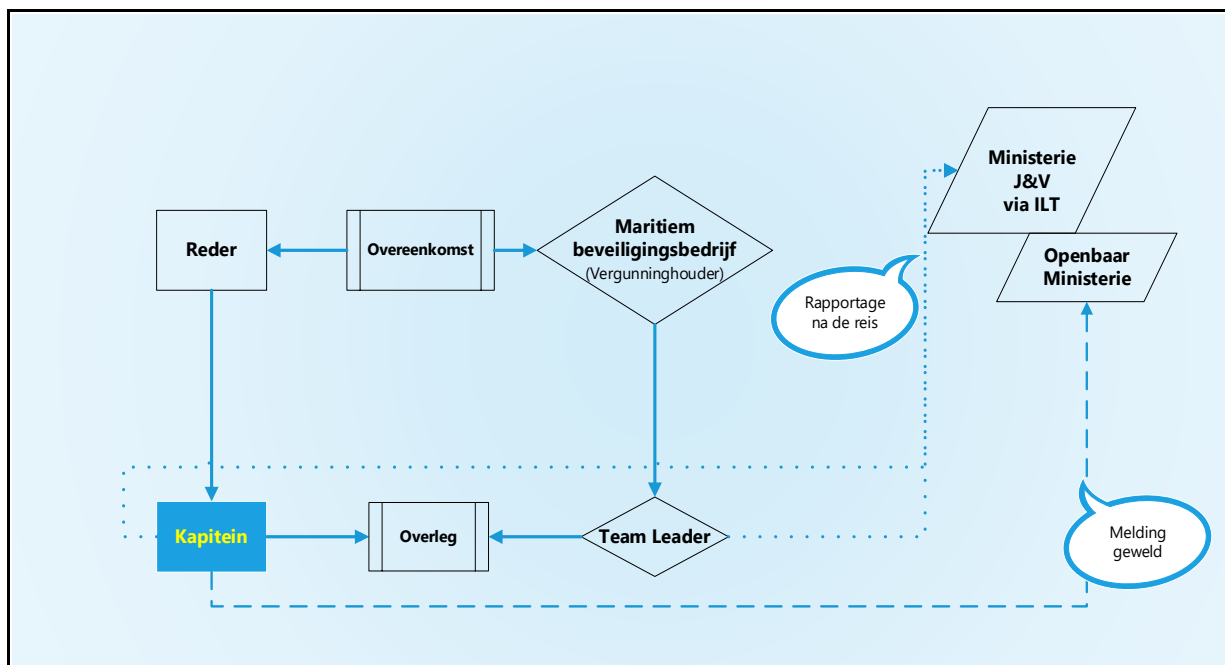
Aanvraag particuliere beveiligers

De inhuurprocedure voor een particulier maritiem beveiligingsbedrijf is vrijwel gelijk aan de procedure van het inhuren van VPD's, zoals hiervoor is beschreven.

Het proces is als volgt:

1. De scheepsbeheerder kan bij de Kustwacht een aanvraag om bescherming indienen.
2. De Kustwacht beoordeelt of er gebruik gemaakt moet worden van een VPD-team, of dat particuliere beveiliging mogelijk is. Het beginsel luidt: "VPD, tenzij...".
3. Indien de scheepsbeheerder officiële toestemming voor particuliere beveiliging krijgt huurt hij een maritiem beveiligingsbedrijf in dat een officiële Nederlandse vergunning heeft om maritieme beveiligingswerkzaamheden te verrichten.
4. In de overeenkomst (contract) tussen de scheepsbeheerder en dit maritieme beveiligingsbedrijf (vergunninghouder) worden details geregeld zoals aantallen, opstapplaats, tijd, prijzen, duur enz.
5. De scheepsbeheerder geeft alle verplichte details en gegevens, zoals documenten, namen en wapennummers door aan de kapitein.
6. De kapitein controleert aan de hand van deze gegevens de maritieme beveiligers en hun vuurwapens bij het aan boord komen.
7. De kapitein controleert samen met de teamleider van de particuliere beveiligers dat beide dezelfde informatie hebben, over namen, wapens, geweldsinstructies etc.
8. De kapitein moet hierbij ook de documenten/vergunningen van de kuststaat waar het schip ligt controleren.
9. Indien er iets niet klopt met de papieren, beveiligers of vuurwapens moet de kapitein de beveiligers en/of vuurwapens weigeren aan boord te komen.
10. De kapitein moet dan het vertrek uitstellen, totdat alles goed geregeld is.
11. Als de beveiligers en hun vuurwapens aan boord zijn is de kapitein verantwoordelijk.
12. De kapitein bewaart en bewaakt de vuurwapens en munitie, hij heeft de sleutel van de wapen- en munitiekluizen.
13. Maximaal twee uur voor aankomst in de HRA krijgt de teamleider de sleutel van de wapenkluizen.
14. De beveiligers mogen pas geweldgebruiken tegen piraten nadat de kapitein en de teamleider hierover overleg hebben gehad. Tenzij daar geen tijd of gelegenheid voor is.
15. De teamleider heeft de leiding en verantwoordelijkheden over het gebruik van geweld, dus niet de kapitein.

16. De kapitein houdt wel de leiding en gezag over zijn schip, zoals het uitvoeren van koersen, vaartveranderingen of uitwijkmanoeuvres, maar ook over de beschermingsmaatregelen etc.
17. De teamleider houdt de kapitein geïnformeerd over het geweldgebruik tegen de piraten.
18. Direct na geweldgebruik wordt dit gemeld door de kapitein aan het Nederlandse OM.
19. Na de reis rapporteren de kapitein en de teamleider afzonderlijk via de ILT aan het Ministerie van Justitie en Veiligheid (J&V) over de hele reis, de zogenaamde einde-reis-rapportage.



Figuur 45. Overzicht bij particuliere beveiliging

De reder of het maritieme beveiligingsbedrijf regelt de nodige papieren voor de vuurwapens, maar de kapitein is verantwoordelijk voor de juiste papieren als de wapens aan boord komen. Ook voor de lokale papieren als het schip in een buitenlandse haven ligt.

Kapitein

De kapitein:

- krijgt alle wettelijk verplichte informatie van zijn scheepsbeheerder.
- heeft ook een actieve vraagplicht.
- zorgt voor goede reisvoorbereiding, inclusief alle redelijkerwijs te nemen beschermingsmaatregelen.
- controleert teamleider, beveiligers en vuurwapens vóór embarkatie, met de gegevens die de scheepsbeheerder aan hem heeft verstrekt.
- heeft overleg met teamleider voor de reis begint. Alle informatie wordt vergeleken.
- moet vertrek uitstellen totdat alles in orde is.
- beheert de vuurwapens en munitie aan boord.

- geeft max. 2 uur voor binnenvaren HRA de sleutels van de wapen- en munitiekluizen aan de teamleider.
- meldt zijn vaarbewegingen binnen de HRA aan de juiste autoriteiten.
- heeft overleg met de teamleider voordat geweld wordt gebruikt.
- stuurt direct na gebruik van geweld een melding aan het Nederlandse Openbaar Ministerie (OM), inclusief video- en geluidsopnames.
- plaatst na het verlaten van de HRA de vuurwapens in de wapenkluizen en beheert deze tot debarkatie.
- is bij debarkatie verantwoordelijk voor correcte lokale papieren voor de vuurwapens, omdat hij mogelijk vuurwapens invoert.
- stuurt een algemene rapportage over hele reis aan het Nederlandse ministerie van J&V. Dit gaat via ILT

Reisrapportage en geweldmelding

1. Na de reis een rapportage volgens een voorgeschreven format. De teamleider van de particuliere beveiligers maakt afzonderlijk ook een rapportage. Beide rapportages gaan naar het ministerie van J & V, via de ILT. Deze rapportage gaat vergezeld van beeld- en geluidsopnamen.
2. Bij elk geweldsincident moet er zo snel mogelijk een melding komen aan het OM in Nederland. Dit doet de kapitein. Een geweldsincident kan bestaan uit het gebruik van handboeien, het tonen van de wapens en een uitgebreid vuurgevecht met zeerovers. Elke geweldsmeldingen gaat vergezeld van beeld- en geluidsopnames.

Zie ook de **Handleiding Piraterij Kapitein**, die gratis verkrijgbaar is op de website van de NVKK (www.nvkk.nl).

Toelichting op enkel thema's.

Inleiding

Deze toelichting bestaat uit een korte uitleg over:

- Informatie verzamelen;
- Geweldgebruik;
- Verplichte meldingen en rapportages;
- Boetes voor de kapitein.

De toelichting wordt gegeven vanuit het oogpunt van de kapitein en ter verduidelijking voor de kapitein. Die is en blijft de spil bij een incident met piraten. Hij is verantwoordelijk voor het schip, bemanning en lading.

Informatie verzamelen

Bij het verzamelen van informatie kan de kapitein gebruik maken van meerdere bronnen. Er zijn vaak meerdere internationale en nationale organisaties actief bij piraterijgevaarlijke gebieden rond de Hoorn van Afrika. Deze organisaties proberen samen te werken hetgeen niet altijd lukt. Dat komt door de aanwezigheid van buitenlandse marineschepen, die

meestal alleen de eigen gevlagde schepen assisteren en in enkele gevallen andere koopvaardischepen. Zij participeren niet in de internationale coalitie.

De kapitein moet actief alle informatie verzamelen om zijn schip zo veilig mogelijk door het piraterijgevaarlijke gebied te leiden. Dit gaat vanaf de reisvoorbereiding tot en met het verlaten van gevaarlijk gebied.

Voor recente gegevens moeten de websites van deze organisaties worden geraadpleegd. Ook het *Nato Shipping Centre* en de *Kustwacht Nederland* kunnen hier een belangrijke rol spelen, inclusief de verwijzingen naar andere ministeries.

Andere interessante bronnen voor informatie zijn de o.a. IMO/*Maritime Security and Piracy*, de *International Chamber of Commerce (ICC)* en hun afdeling *Commercial Crime Services*, en ook het *International Maritime Bureau (IBM)* met hun *Piracy Reporting Centre*.

Al deze organisaties geven informatie op hun websites.

Ook vaak specifieke informatie voor de kapitein. Zie ook Bijlage 1 van deze Handleiding

Geweldgebruik

Geweld is elke dwangmatige kracht van meer dan geringe betekenis, uitgeoefend op personen of zaken met een geweldsmiddel.

Een geweldsmiddel is door de wet aangewezen uitrusting en bewapening waarmee geweld kan worden uitgeoefend. Het vasthouden van een vuurwapen betekent al geweldgebruik.

Gebruik van geweld is verboden en strafbaar, ook aan boord. Een uitzondering is, indien geweld wordt gebruikt op basis van de Wet ter Bescherming Koopvaardij of als zelfverdediging dan wel als noodweer.

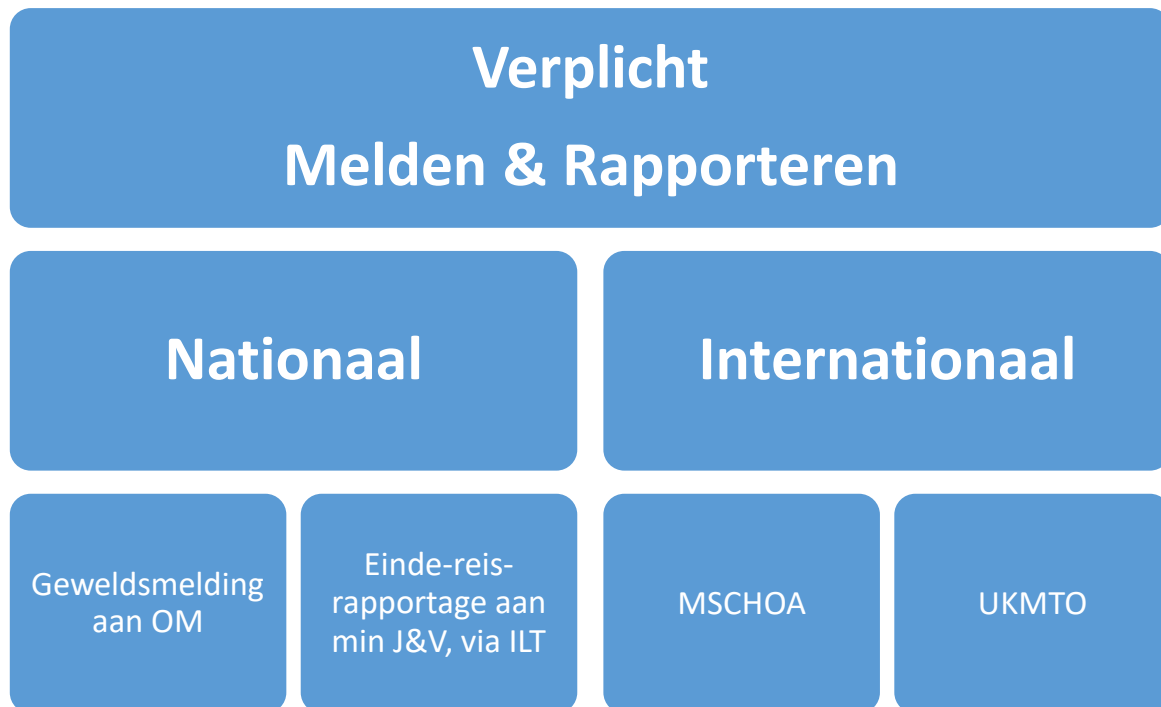
Het gebruik van geweld aan boord is geregeld in door Nederland goedgekeurde geweldsinstructies, ook wel *Rules for the use of Force (RUF)*. Dit zijn in het algemeen geen nationale wetten of regels afkomstig van de overheid, maar meer regelgeving binnen een beroepsgroep.

RUF die aan boord worden gebruikt moeten zijn goedgekeurd door de Nederlandse overheid en bekend zijn bij de kapitein, bemanning en particuliere beveiligers. Het is aan de kapitein om dit laatste te controleren. Dit doet hij in overleg met de teamleider. Deze controle kan ook geregistreerd worden, bv. in het journaal.

Normaal gesproken vindt geweldgebruik tegen piraten plaats buiten de Territoriale Zee van een kuststaat, dus in internationale wateren. Indien het geweldgebruik heeft plaats gevonden binnen de territoriale wateren van een kuststaat, dan bestaat er een kans dat deze kuststaat ook om een melding of rapport vraagt.

Dit kan omdat binnen de territoriale wateren van een kuststaat ook de wet- en regelgeving van die kuststaat geldt. Het beste is om ook de melding/rapportage aan de kuststaat in overleg en samenwerking met de scheepsbeheerder te doen.

Meldingen en rapportages



Figuur 46. Overzicht meldingen en rapportages door kapitein

Voor de kapitein bestaan er twee nationaal wettelijk verplichte verslagleggingen:

1. Melding van geweldgebruik aan het OM in Nederland;
2. Rapportage aan het ministerie van J&V via ILT, aan het einde van de reis met particuliere beveiligers.

Melding geweldgebruik

Na gebruik van geweld tegen piraten moet de kapitein onmiddellijk een melding hiervan maken aan het Openbaar Ministerie (OM) in Nederland.

Het oppakken van een vuurwapen en ermee dreigen, of het gebruik van handboeien is al geweldgebruik.

Deze melding wordt opgemaakt door de kapitein en moet kort, feitelijk, duidelijk en bondig zijn, met de checklist als leidraad.

Het is een melding geen rapportage.

De checklist is zeker niet compleet. Er kunnen en mogen altijd onderwerpen aan toegevoegd worden. Zeker indien die onderwerpen relevant zijn om aan te tonen dat de kapitein er alles aan heeft gedaan om binnen de geldende wet- en regelgeving te blijven.

De kapitein is verplicht om alle gemaakte video- en audiobestanden mee te sturen met de geweldsmelding. De teamleider moet deze bestanden daartoe beschikbaar stellen aan de kapitein.

Na de melding van geweldgebruik kan het zijn dat het OM een uitgebreidere rapportage vraagt. Dan kan deze checklist ook weer worden gebruikt, maar met een meer uitgebreide beschrijving en antwoorden op specifieke vragen van het OM.

Procedure melding na geweldgebruik aan boord

1. Kapitein meldt geweldgebruik aan OM, eventueel via scheepsbeheerder.
2. Scheepsbeheerder mag zijn eigen appreciatie bij deze melding voegen.
3. In beginsel is de teamleider verantwoordelijk voor het gebruik van geweld aan boord, dus niet de kapitein.
4. Het OM kan om een nadere en uitgebreidere rapportage vragen aan de kapitein.
5. Het OM beoordeelt of het geweldgebruik rechtmatig of onrechtmatig is.
6. Als er sprake is rechtmatig geweldgebruik meldt het OM dit aan de teamleider, maritiem beveiligingsbedrijf en de kapitein, eventueel via de scheepsbeheerder.
7. Indien sprake is van onrechtmatig gebruik van geweld of bij twijfel daaraan stelt de Nederlandse politie in opdracht van het OM een onderzoek in.
8. Het OM beslist op basis van dit politie-onderzoek over een eventuele strafvervolgning van de teamleider.
9. Kapitein kan als getuige worden gehoord.
10. Indien het tot een strafvervolgning komt, beslist de rechter uiteindelijk over de rechtmatigheid van het geweldgebruik.
11. Daarna zijn hoger beroep en cassatie mogelijk, indien de teamleider het niet eens is met de beslissing van de rechter over het geweldgebruik tegen de piraten.

Einde-reis-rapportage

Na afloop van elke reis met particuliere maritieme beveiligers moeten de kapitein en de teamleider afzonderlijk rapporteren aan de minister van Justitie en Veiligheid, via het ILT.

De einde-reis-rapportage kan worden samengesteld uit alle ingevulde checklijsten uit deze Handleiding

De einde-reis-rapportage van de kapitein vermeldt ook of er wapens zijn opgenomen en gebruikt, zo ja hoe en of er opdracht toe is gegeven en of de geweldsinstructies zijn nageleefd. Maar ook of er personen zijn aangehouden, wilden vluchten en of deze personen zijn overgedragen aan de kapitein.

Voor deze einde-reis-rapportage kan ook gebruik gemaakt worden van eerdere geweldsmeldingen aan het OM in Nederland. Bijvoorbeeld als bijlage bij de rapportage.

De einde-reis-rapportage wordt opgemaakt door de kapitein en de teamleider afzonderlijk. De kapitein kan dit uitbesteden aan een van de opvarenden, bijvoorbeeld de *Ship Security Officer* (SSO). Maar de kapitein ondertekent het rapport als verantwoordelijke.

Deze rapportage is een korte chronologische schets van de feiten en omstandigheden en bevat de onderdelen zoals genoemd in de eerder ingevulde checklijsten.

Deze rapportage gaat vergezeld van alle video- en audiobestanden die zijn gemaakt. De teamleider stelt deze aan de kapitein beschikbaar.

Een schip dat de HRA invaart moet zich melden bij meerdere (civiele of militaire) organisaties.

Dit is opgenomen in de Regeling bescherming koopvaardij en valt onder de beschermingsmaatregelen die de kapitein moet nemen.

Voor bijstand bij een eventueel incident met piraten kan de kapitein deze organisaties ook bellen of mailen.

Het is dus een beschermingsmaatregel om de communicatie met deze organisaties open te houden, o.a. door het rapporteren van eigen vaarbewegingen door de HRA en te vragen om assistentie bij een dreigende aanval. Deze instanties hebben meerdere communicatiekanalen, zoals email, inloggen op hun websites, telefoon, scheepscommunicatie en ook twitter.

Onderstaand worden de twee belangrijkste internationale organisaties voor het HRA in de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika kort uitgelegd.

MSCHOA

Het *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA) hoort bij de EU, ofwel de EU NAVFOR als maritieme poot van de EU-piratenbestrijdingsmissie Atalanta. Dit geldt dus alleen voor Oost-Afrika.

Het MSCHOA monitort maritieme koopvaardijstromen rond de Hoorn van Afrika en is de link tussen de militaire missie Atalanta en de koopvaardij.

Een scheepsbeheerder of kapitein kan zich vrijwillig registreren bij deze instantie. Dat is het 'EU NAVFOR vrijwillige registratie schema' (EU NAVFOR *Voluntary Registration Scheme*, VRS).

De kapitein geeft dan zijn te verwachten koers en vaart op. Dit gebeurt via het *Vessel Movement* formulier, dat ook wordt verstuurd naar de Nederlandse Kustwacht.

MSCHOA houdt ook een interactieve website bij, waarbij de kapitein aan boord kan zien waar er incidenten zijn of wat de laatste beschermingsmiddelen zijn.

MSCHOA toont op haar website ook kaarten met de HRA en de aanbevolen routes, de zogenaamde *Maritime Security Transit Corridors* of de *International Recommended Transit Corridors* (IRTS). De kapitein moet melden wanneer hij de corridor binnenvaart of verlaat.

Zie voor de laatste gegevens altijd de website van deze organisatie: www.mschoa.org

UKMTO

Het *United Kingdom Marine Trade Operations* (UKMTO) is een onderdeel van de Britse *Royal Navy*. Zij houden ook alle gegevens bij van de scheepvaart bij het HRA.

UKMTO heeft als rol om informatie te verzamelen en te verdelen, maar ook om militaire bijstand te coördineren bij een piratenaanval. Zij krijgt veel informatie van lokale regeringen en instanties. Omdat het VK niet meer bij de EU hoort, kan er enige verwarring ontstaan. UKMTO wil ook graag geïnformeerd worden indien een schip door de HRA vaart en/of gebruik maakt van corridors, inclusief het verlaten van de HRA. Maar ook bij een verdachte activiteit of een daadwerkelijke piratenaanval.

Zie voor de laatste gegevens altijd de website van deze organisatie: www.ukmto.org

Overzicht boetes voor de kapitein

De WtBK, Besluit bk en de Regeling bk worden gehandhaafd door ambtenaren van de ILT van het ministerie van I&W. Daarbij gaat het over bestuurlijke boetes.

Deze wetgeving voorziet in bestuurlijke boetes voor verschillende mensen of bedrijven, zoals de vergunninghouder, de scheepsbeheerder, de teamleider en de kapitein.

De bestuurlijke boete is een bestuursrechtelijk sanctie die door ILT kan worden opgelegd, zonder tussenkomst van politie, het Openbaar Ministerie of een rechter.

Men kan in bezwaar en beroep gaan tegen een bestuurlijke boete. Zie hiervoor het Juridisch Handboek Kapitein.

Maar, ook de Officier van Justitie (OvJ) kan deze wetgeving handhaven als het over strafrecht gaat. Denk hierbij aan het schieten op onschuldige vissers in plaats van op piraten. Dan komt er een uitspraak van de rechter, waarbij hoger beroep openstaat bij het Gerechtshof en de Hoge Raad. Zie hiervoor het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering. Ook deze wetten worden uitgelegd in het Juridisch Handboek Kapitein.

Beschermingsmaatregelen

De scheepsbeheerder is verplicht om de kapitein te voorzien van voldoende en adequate beschermingsmiddelen. Aan boord is de kapitein hiervoor verantwoordelijk. Uitzonderingen op de redelijkerwijs mogelijke beschermingsmiddelen aan boord staan in de officiële toestemming die de scheepsbeheerder aan de kapitein verstrekt.

Indien de kapitein te weinig beschermingsmaatregelen neemt kan hij gestraft worden met een boete van maximaal € 4.500.

Geen toestemming voor particuliere beveiligers

Als er geen officiële toestemming is voor bewapende beveiligers en de kapitein neemt deze toch mee aan boord, dan kan hij een flinke boete krijgen.

De scheepsbeheerder vraagt aan de minister toestemming om met gewapende bescherming te varen. Indien die toestemming is verleend voor gewapende particuliere beveiliging, dan moet de scheepsbeheerder dit meedelen aan de kapitein, inclusief een kopie van het toestemmingsdocument.

De kapitein moet, voordat de gewapende beveiligers aan boord komen van zijn schip, controleren of de scheepsbeheerder officieel toestemming heeft van de minister voor bewapende particuliere beveiligers.

Als deze toestemming niet in orde is kan de kapitein een boete van maximaal € 4.500 krijgen.

Einde-reis-rapportage

Indien de kapitein geen einde-reis-rapportage indient bij het ministerie van J&V in Nederland, via de ILT, kan hij een boete krijgen van maximaal € 4.500.

Melding geweldgebruik

Indien de kapitein geen melding geweldgebruik indient bij het OM in Nederland kan hij een boete krijgen van maximaal € 4.500.

Boetecatalogus

De maximale boetes voor de kapitein zijn vaak € 4.500.

De hoogte van de boetes voor de kapitein kan in de duizenden euro's lopen. ILT heeft een boetecatalogus samengesteld waarin voor elke overtreding de concrete boetebedragen staan genoemd. Zij heten bestuurlijke boetes.

99. Rechten & plichten kapitein

- De kapitein heeft het recht om zijn schip en bemanning te verdedigen bij aanvallen door zeerovers.
- De kapitein heeft het recht om zeerovers en hun schip aan te houden.
- De kapitein heeft het recht om een wapenvergunning aan te vragen.
- De kapitein is verplicht om zijn schip voor te bereiden tegen aanvallen van zeerovers.
- De kapitein is verantwoordelijk voor vuurwapens aan boord, ook voor opslag ervan.

100. Wet- en regelgeving

IMO

- Best Managing Practices (BMP)
- Guidance on Piracy
- Zeerechtverdrag

EU

- Aanbeveling 2010/159/EU
- Richtlijn 2004/725/EC
- Richtlijn 2012/258/EU
- Verordening 1991/477/EEG
- Verordening 2008/51/EC

Nationaal (NL)

- Aanwijzing pre opsporing, opsporing en vervolging van maritieme strafbare feiten
- Beleidskader Militair Vessel Protection Detachment (VPD) ter bescherming van individueel zeetransport, Addendum op: Notitie bestrijding piraterij en gewapende overvallen op zee (2006)
- Besluit bescherming koopvaardij
- Circulaire wapens en munitie 2019
- Regeling bescherming koopvaardij
- Regeling wapens en munitie
- Wet ter Bescherming Koopvaardij
- Wet Wapens en munitie
- Wetboek van Strafrecht
- Wetboek van Strafvordering

XV. Kapitein & Burgerlijke stand/ Notaris

Hoofdstuk XV van dit Handboek gaat over de kapitein en zijn taken als ambtenaar van de burgerlijke stand en zijn taken als notaris.

Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 101. Introductie
- 102. Geboorte
- 103. Huwelijk
- 104. Overlijden
- 105. Testament
- 106. Rechten & plichten kapitein
- 107. Wet- en regelgeving

101. Introductie

Eén van de bijzondere functies van een kapitein is dat hij de Nederlandse overheid vertegenwoordigt als ambtenaar van de burgerlijke stand.

Hij doet dit in enkele precies omschreven gevallen, t.w. bij geboorte en overlijden, als dat aan boord gebeurt.

Een andere functie van de kapitein is die van notaris.

Een testament kan worden opgemaakt door de kapitein aan boord van een Nederlands schip.

Wet- en regelgeving

Burgerlijk stand

- Burgerlijk Wetboek, Boek 1
- Besluit burgerlijke stand
- Besluit bijzondere akten burgerlijke stand

Notaris

- Burgerlijk Wetboek, Boek 4

102. Geboorte

In geval van geboorte op een Nederlands schip tijdens een zeereis, is de kapitein verplicht om binnen vierentwintig uur een voorlopige akte van geboorte op te maken en in het journaal in te schrijven, dit in tegenwoordigheid van twee getuigen en van de vader.



De kapitein zendt een afschrift van die voorlopige akte zo spoedig mogelijk aan de ambtenaar van de burgerlijke stand van de gemeente 's-Gravenhage.

Deze maakt de akte van geboorte op met het ontvangen afschrift, met dien verstande dat hij gegevens die ontbreken of onjuist te zijn, zoveel mogelijk aanvult of verbetert.

Aan de personen op wie de akte betrekking heeft, wordt een uittreksel van de akte toegezonden. Dit uittreksel wordt in 's-Gravenhage indien nodig in meerdere talen opgemaakt.

Voorlopige akte van geboorte

De kapitein vult een voorlopige akte van geboorte in.
Vaak zijn er voorgedrukte formulieren aan boord of mogelijk op internet.
Zie ook Besluit bijzondere akten van de burgerlijke stand.

De voorlopige akte van geboorte bevat in ieder geval de volgende onderdelen:

- Geslachtsnaam van het kind;
- Voornamen van het kind;
- Dag, uur en minuut van geboorte;
- Plaats van geboorte;
- Geslacht van het kind;
- Geslachtsnaam en voornamen van de vader;
- Geslachtsnaam en voornamen van de moeder;
- Plaats en dag van geboorte van vader en moeder;
- Geslachtsnaam en voornamen, evenals plaats en dag van geboorte van de aangever.

De kapitein die de voorlopige akte van geboorte opmaakt, stelt de identiteit vast van de aangever met een officieel document, zoals paspoort of rijbewijs.

Ook wordt in de voorlopige akte van geboorte opgenomen:

- Naam en voorletters van de kapitein die de akte opmaakt;
- Plaats en de dag waarop de voorlopige akte is opgemaakt;
- De handtekeningen van de kapitein die de voorlopige akte opmaakt en de aangever.

Levenloos

Als een kind levenloos ter wereld is gekomen moet er ook een voorlopige akte van geboorte worden opgemaakt.

Maar met dien verstande dat op deze akte alleen een geslachtsnaam en voornamen vermeld worden voor zover de ouders dit wensen.

Wanneer een pasgeboren kind overlijdt voordat aangifte van geboorte heeft plaatsgevonden, wordt zowel een voorlopige akte van geboorte als een voorlopige akte van overlijden opgemaakt, zie hieronder.

103. Huwelijk

In Nederland is het gebruikelijk dat een ambtenaar van de burgerlijke stand een huwelijk voltrekt. Deze ambtenaar is in dienst van een gemeente.



Een kapitein is niet gemachtigd om een huwelijk te voltrekken volgens de Nederlandse wetgeving. Deze regel geldt voor de internationale wateren en voor de havens.

De enige uitzondering op deze regel is, als de kapitein van het schip hiervoor een machtiging heeft gekregen.

In Nederland is het zo geregeld dat ook een buitengewoon ambtenaar van de burgerlijke stand (babs) een huwelijk mag sluiten.

Bovendien kunnen bepaalde plaatsten worden aangewezen als trouwlocatie, zoals een schip. In theorie is het dus mogelijk dat een kapitein een aanstelling krijgt als (tijdelijk) buitengewoon ambtenaar van burgerlijke stand en dat hij ook zijn schip laat aanwijzen als (tijdelijke) plaats van huwelijksvoltrekking.

Dan mag hij, aan boord, een huwelijk voltrekken volgens de Nederlandse wetgeving.

104. Overlijden

In geval van overlijden op een Nederlands schip tijdens een zeereis, is de kapitein verplicht om binnen vierentwintig uur een voorlopige akte van overlijden op te maken en in het journaal in te schrijven, dit in tegenwoordigheid van twee getuigen.



De kapitein zendt een afschrift van die voorlopige akte zo spoedig mogelijk naar de ambtenaar van de burgerlijke stand van de gemeente 's-Gravenhage.

Deze maakt de akte van overlijden op met het ontvangen afschrift, met dien verstande dat hij gegevens die ontbreken of onjuist te zijn, zoveel mogelijk aanvult of verbetert.

Aan de personen op wie de akte betrekking heeft, wordt een uittreksel van de akte toegezonden. Dit uittreksel wordt in 's-Gravenhage indien nodig in meerdere talen opgemaakt.

Wie uit eigen wetenschap kennis heeft van een overlijden is bevoegd aangifte te doen bij de kapitein.

Voorlopige akte van overlijden

De kapitein vult een voorlopige akte van overlijden in. Vaak zijn er voorgedrukte formulieren aan boord of beschikbaar op internet. Zie ook Besluit bijzondere akten van de burgerlijke stand.

De voorlopige akte van overlijden bevat in ieder geval de volgende onderdelen:

- Geslachtsnaam en de voornamen van de overledene;
- Plaats en de dag van geboorte van de overledene;
- Geslacht van de overledene;
- Woonplaats of de gewone verblijfplaats van de overledene;
- Dag, het uur en de minuut van overlijden;
- Plaats van overlijden;
- Geslachtsnaam en de voornamen van de persoon met wie de overledene ten tijde van het overlijden gehuwd was;
- Geslachtsnaam en voornamen van de ouders van de overledene;
- Geslachtsnaam en voornamen van de persoon of van de personen, met wie de overledene eerder gehuwd was;
- Geslachtsnaam en de voornamen evenals de plaats en de dag van geboorte van de aangever.

Als een lijk aan boord wordt gevonden en de plaats of de dag van overlijden niet met voldoende nauwkeurigheid kan worden vastgesteld, vermeldt de voorlopige akte ook:

- Dag en uur waarop het lijk is gevonden;
- Plaats waar het lijk is gevonden, deze wordt zo nauwkeurig mogelijk aangeduid.

Lijkbezorging

Als er aan boord iemand overlijdt, dan wordt er rekening gehouden met de wensen van de overledene en/of familie.

Als er geen wensen bekend zijn, dan wordt het lijk teruggevoerd naar het land van de overledene, opdat daar in de lijkbezorging kan worden voorzien.

Afhankelijk van de te verwachten duur van de periode waarin het lijk aan boord zal blijven moet dit zorgvuldig worden bewaard, met het oog op koeling en locatie.

Hier bestaan voorschriften en aanwijzingen voor, zoals het Besluit op de lijkbezorging.

Als er door de overledene of familie is aangegeven dat het lijk overboord kan worden gezet, gebeurt dit niet eerder dan 36 uur na het overlijden.

Wanneer de gezondheidstoestand aan boord dit vordert, kan de kapitein, in afwijking van de wensen van de overledene, maar na overleg met een arts of met leden van zijn bemanning het lijk binnen 36 uur na het overlijden overboord zetten.

Als het lijk overboord wordt gezet, wordt het in een stevig omhulsel verpakt (*bodybag*) en verzwaard met zoveel gewicht dat het zinken en onder water blijven van het lijk zijn gewaarborgd.

De geografische positie van het schip tijdens het overboord zetten van een lijk wordt nauwkeurig bepaald en ingeschreven in het journaal.

De kapitein zorgt voor een beschrijving van de spullen van overledene, dit in bijzijn van twee getuigen, die medeondertekenen.

Van het overlijden en van alle hier genoemde bijzonderheden wordt melding gemaakt in het scheepsdagboek.

Misdaad

Wanneer er signalen zijn van een niet-natuurlijke dood of wanneer dit niet kan worden uitgesloten, wordt het lijk niet verplaatst dan nadat door de kapitein een onderzoek is ingesteld. Hier worden foto's en een verslag van gemaakt, zeker als een misdaad niet kan worden uitgesloten.

Contact met de OvJ in Nederland is zeker op zijn plaats.

Mocht een eventuele misdaad plaatsvinden in een buitenlandse haven dan moeten ook de lokale autoriteiten worden ingelicht.

105. Uiterste wil (testament)

Een testament is een door een notaris opgestelde akte, waarin iemand (erflater) regelt wat er na zijn dood gebeurt met zijn nalatenschap.

In de Nederlandse wet- en regelgeving wordt het woord testament niet meer gebruikt, dit is vervangen door de term 'uiterste wilsbeschikking' of 'uiterste wil'.

Artikel 4:42 Burgerlijk Wetboek

Een uiterste wilsbeschikking is een eenzijdige rechtshandeling, waarbij een erflater een beschikking maakt, die eerst werkt na zijn overlijden. De erflater kan een uiterste wilsbeschikking steeds eenzijdig herroepen.

Een uiterste wil wordt opgemaakt op een notariële akte door de notaris.
Of er wordt een getekende onderhandse akte in bewaring gegeven bij de notaris.

Een onderhandse akte is een schriftelijk stuk dat niet is opgesteld door een notaris of kapitein, maar door de erflater zelf is geschreven.



Er zijn enkele uitzonderingen, één daarvan is dat de kapitein aan boord ook een uiterste wil kan opmaken.

Mensen die zich op een reis aan boord van een Nederlands zeeschip bevinden (opvarenden), kunnen een uiterste wil op laten maken ten overstaan van de kapitein of de eerste officier, of bij gebreke van deze personen ten overstaan van hem die hun plaats vervult.

Aan boord wordt de uiterste wil 'verleden' (opstellen en rechtsgeldig verklaren) in tegenwoordigheid van twee getuigen.

Het testament wordt op behoorlijke wijze op schrift gesteld en door de erflater (degene die zijn uiterste wil laat opmaken), de getuigen en de kapitein ondertekend.

De getuigen moeten meerderjarig zijn en de taal verstaan, waarin het testament is opgesteld.

Of de kapitein alle bepalingen en details kent van het Nederlandse erfrecht is wel een vraag. Met de moderne communicatiemiddelen is het overigens mogelijk om daarover contact op te nemen met een notaris in Nederland.

Die kan dan misschien de tekst aanleveren, waarna de opvarende die tekst als zijn uiterste wil (testament) overhandigt aan de kapitein.

Voorbeeld

De kapitein van een Nederlands schip maakt een testament op naar Nederlands recht. Dit kan moeilijkheden opleveren bij niet-Nederlandse opvarenden of in buitenland wonende Nederlandse opvarenden.

Bijzondere akten

De erflater/opvarende is ook bevoegd een door hem ondertekende onderhandse uiterste wil te maken, die hij in tegenwoordigheid van twee getuigen in bewaring geeft bij de kapitein.

Dan maakt de opvarende dus zijn eigen tekst.

De kapitein maakt daarvan onmiddellijk een akte van bewaargeving op, hetzij op het papier van de uiterste wil, hetzij op de omslag daarvan, hetzij op een afzonderlijk papier.

Voor het herroepen van een uiterste wilsbeschikking gelden dezelfde vormvoorschriften als voor het maken van die beschikking, zoals getuigen (zie hierboven).

Een erflater kan te allen tijde zijn onderhandse, in bewaring gegeven uiterste wil terugvorderen bij de kapitein.

Uiteraard wordt dit schriftelijk vastgelegd; akte van terugneming.

Akten

- Akte van uiterste wil
- Akte van bewaarneming
- Akte van terugneming

De kapitein die een akte van uiterste wil, van bewaargeving of van terugneming onder zich heeft, zendt deze akte zo spoedig mogelijk in gesloten envelop naar het Centraal Testamentenregister te 's-Gravenhage.

106. Rechten & plichten kapitein

- De kapitein heeft de plicht om voorlopige akten van geboorte en overlijden op te maken.
- De kapitein heeft de plicht om na overlijden eventuele wensen in te willigen over de lijkbezorging, tenzij de gezondheid van zijn bemanning in gevaar komt. Dan kan hij het lijk overboord zetten.
- De kapitein heeft bij een huwelijk geen rechten of plichten.
- De kapitein heeft het recht om akten op te maken van uiterste wil, bewaargeving en van terugneming.
- De kapitein heeft de plicht om alle akten te versturen naar 's-Gravenhage.
- De kapitein heeft de plicht om het opmaken van alle akten in het scheepsjournaal te vermelden.

107. Wet- en regelgeving

- | | |
|---|-------------------------------------|
| • Besluit bijzondere akten van de burgerlijke stand | • Burgerlijk Wetboek, Boeken 1 en 4 |
| • Besluit burgerlijke stand 1994 | • Wet op de lijkbezorging |
| | • Besluit op de lijkbezorging |

XVI. Kapitein & Onderzoeksraad voor Veiligheid

Hoofdstuk XVI van dit Handboek gaat over de kapitein en zijn bemoeienissen met de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 108. Introductie
- 109. Sector Zeevaart
- 110. Rechten & plichten kapitein
- 111. Wet- en regelgeving

108. Introductie

Algemeen

Voordat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Onderzoeksraad) wordt beschreven zal er eerst iets worden gezegd over verrichten van onderzoeken aan boord in het algemeen.

Bij een ongeval of incident kunnen en mogen er verschillende instanties aan boord komen om een onderzoek te doen.

Deze mensen hebben niet allemaal dezelfde bevoegdheden, maar komen wel allemaal naar de kapitein voor allerlei verklaringen, documenten enz.

Er bestaan protocollen over het organiseren van onderzoeken aan boord door verschillende onderzoekende instanties.

Er bestaat geen enkele plicht voor de kapitein om deze personen allemaal onmiddellijk en direct te woord te staan. Eerst en vooral is de kapitein verantwoordelijk voor de orde en veiligheid aan boord van zijn schip, en de normale bedrijfsvoering.

Uiteraard moet de kapitein daarna wel tijd vrijmaken om de officiële instanties te woord te staan.

De kapitein kan zich hier laten bijstaan door een raadsman of door 'kantoor'. Het gaat mogelijk over grote persoonlijke gevolgen en de kapitein is niet altijd in staat om direct na een ongeval onmiddellijk alle consequenties van zijn verklaringen te overzien.

Bij een verklaring tegen de politie kan hij zichzelf beschuldigen en bekennen dat hij een strafbaar feit heeft gepleegd. Dit is weer niet het geval bij een verklaring voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Bij ambtenaren van ILT zit het er ergens tussenin, omdat zij zowel toezichthouders zijn als opsporingsambtenaren.

Bij de politie is vaak sprake van een verhoor of getuigenverklaring, terwijl de Onderzoeksraad voor de Veiligheid het een verklaring noemt.

Advies

De kapitein kan beslissen om pas later verklaringen af te geven. Eerst de orde en veiligheid aan boord herstellen of stabiliseren, daarna afspraken maken met alle onderzoeksinstanties over het geven van een verklaring of interview. De kapitein heeft ook de mogelijkheid om 24 uur uitstel te vragen; er is vrijwel nooit haast. De kapitein moet zijn bemanning en zichzelf ook een beetje beschermen en zijn eigen agenda kiezen. Overleg met zijn raadsman of met 'kantoor' kan ook goed van pas komen. De kapitein tekent alleen verklaringen als hij het helemaal eens is met de inhoud van die verklaring. Van alle verklaringen moet de kapitein een afschrift vragen.

Onderzoekende instantie	Doel onderzoek
OM/ politie	Opsporing, strafbaar feit
OVV	Oorzaak/lering trekken
ILT	Toezicht/ opsporing
Tuchtcollege voor de Scheepvaart	Beroepsmatige overtredingen
ISW (ILT)	ARBO, werktijden
Andere inspecties zoals: • Justitie en Veiligheid • Voedsel- en Warenautoriteit • Staatstoezicht op de mijnen	Divers

Tabel 9. Overzicht van onderzoekinstanties

Onderzoeksraad

Zie voor een algemene en uitgebreide beschrijving van de Onderzoeksraad voor Veiligheid: www.onderzoeksraad.nl.



Figuur 47. Logo van de Onderzoeksraad voor Veiligheid

De Onderzoeksraad is gericht op het verbeteren van de veiligheid in, o.a. de scheepvaart, en kijkt daarbij vooral naar die situaties waarbij zeevarenden voor hun veiligheid afhankelijk zijn van de overheid, bedrijven of instellingen.

De Onderzoeksraad doet alleen onderzoek als er een of meer voorvallen hebben plaatsgevonden en trekt lessen op basis van het onderzoek naar deze voorvallen.

De Onderzoeksraad is onafhankelijk, transparant en deskundig.

De Onderzoeksraad is onafhankelijk van de Nederlandse overheid en andere partijen en besluit zelf welke voorvallen en onderwerpen worden onderzocht.

Bij bepaalde voorvallen in scheepvaart heeft de Onderzoeksraad een wettelijke verplichting om onderzoek te doen.

Voor de Raad is het van belang dat de onderzoeken bijdragen aan het:

- Bieden van zekerheid over de oorzaak van een voorval;
- Agenderen van veiligheidsvraagstukken die onvoldoende aandacht krijgen;
- Versterken van het lerend vermogen;
- Doorbreken van een impasse.

Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid van de kapitein of anderen maakt nadrukkelijk geen deel uit van het onderzoek door de Onderzoeksraad.

Verklaringen die zijn afgelegd in het kader van een onderzoek van de Onderzoeksraad, informatie die de Onderzoeksraad heeft verzameld, resultaten van technische onderzoeken en analyses, opgestelde documenten (inclusief het gepubliceerde rapport) mogen niet worden gebruikt als bewijs in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures.

Dat houdt in dat er naast het onderzoek van de Onderzoeksraad ook een apart (strafrechtelijk) onderzoek kan plaatsvinden naar de schuldvraag.

De Onderzoeksraad verricht onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van voorvallen. Zij zoekt hierbij naar structurele veiligheidstekorten en rapporteert daarover aan de betrokken partijen en de samenleving.

Het onderzoek vormt het primaire proces en het product is een rapport.

Onderzoek

Kenmerkend voor het onderzoek van de OVV is dat het gaat om waarheidsvinding, niet primair om schuld of aansprakelijkheid.

Een onderzoek van de Onderzoeksraad bestaat uit 5 fasen:

1. Start onderzoek
2. Gegevensverzameling
3. Nader onderzoek en analyse
4. Rapportage en inzage
5. Publicatie en aanbevelingen

109. Sector Scheepvaart

De Onderzoeksraad is bevoegd voorvallen te onderzoeken op alle denkbare terreinen binnen alle sectoren.

Eén van die sectoren is de Sector Scheepvaart, hierbinnen bestaat een wettelijke onderzoeksverplichting naar bepaalde ongevallen en incidenten met een zeeschip dat niet in gebruik is bij Defensie of een buitenlandse krijgsmacht.

In beginsel bepaalt de Onderzoeksraad zelf welke voorvallen worden onderzocht.

Op grond van maritieme verdragen is Nederland verplicht ongevallen te onderzoeken waarbij een zeeschip is betrokken. Op grond van dezelfde verdragen kan ook de kuststaat in wiens territoriale wateren het ongeval heeft plaatsgevonden, een onderzoek instellen. Zowel de IMO als de EU hebben voorschriften opgesteld over het onderzoeken van scheepsongevallen.

De Onderzoeksraad heeft verschillende voorvallen gerubriceerd:

1. Scheepvaartincident
Geen scheepvaartongeval zijnde, maar waarbij wel de veiligheid van schip of personen in gevaar is gebracht, of waardoor ernstige schade zou kunnen ontstaan.
2. Scheepvaartongeval
 - a. Dodelijk of ernstig letsel door het functioneren van schip;
 - b. Vermissing van een persoon vanaf een schip;
 - c. Vermissing, vermoedelijke vermissing of het verlaten van schip;
 - d. Stranden of onbruikbaar worden van schip;
 - e. Aanvaring;
 - f. Schade, inclusief milieuschade, door het functioneren van een schip;
3. Ernstig scheepvaartongeval
Brand, ontploffing, stranding, aanvaring, zwaar weer, ijsgang, falen van de constructie, of een andere oorzaak, die heeft geresulteerd in:
 - a. Schade die de zeewaardigheid aantast;
 - b. Onmanoeuvrbaar schip waardoor hulp van buiten noodzakelijk is;
 - c. Verontreiniging van het mariene milieu.
4. Zeer ernstig scheepvaartongeval
 - a. Overlijden door het functioneren van een schip.
 - b. Zeer ernstige schade aan het milieu, door schade door het functioneren van schip.
 - c. Schip is *total loss*.

De Onderzoeksraad stelt een onderzoek in naar een zeer ernstig scheepvaartongeval als:

1. Nederlands zeeschip bij het ongeval is betrokken.
2. Ongeval plaatsvindt in de Nederlandse binnenwateren of territoriale zee.
3. Nederland een aanmerkelijk belang heeft bij dat ongeval.

Bij een ernstig scheepvaartongeval doet de Onderzoeksraad een voorafgaande beoordeling om te besluiten of er een onderzoek wordt verricht.

De wet- en regelgeving maakt onderscheid tussen zeeschepen onder Nederlandse vlag, en *roll-on-roll-off* veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen ongeacht de vlag (buitenlandse of vreemde schepen).

Als bij een ongeval een buitenlands zeeschip is betrokken, wordt het onderzoek uitgevoerd samen met die vlaggenstaat, tenzij deze daaraan geen medewerking verleent.

Tenslotte kan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Onderzoeksraad opdracht geven deel te nemen aan een onderzoek dat door een andere staat wordt ingesteld naar een voorval met een Nederlands zeeschip.

Meldingsplicht

Er is een meldingsplicht voor de kapitein die betrokken is bij een:

- Scheepvaartongeval
- Scheepvaartincident

Plichten/bevoegdheden

Bij de uitoefening van hun taak hebben de onderzoekers een plicht om een legitimatiebewijs bij zich te hebben, dat is uitgegeven door de Onderzoeksraad.

Een onderzoeker toont zijn legitimatiebewijs desgevraagd aanstonds.

Het legitimatiebewijs bevat een foto van de onderzoeker en vermeldt in ieder geval zijn naam en hoedanigheid.

Onderzoekers hebben bepaalde bevoegdheden als ze hun onderzoek doen. Zoals:

- Met medeneming van de benodigde apparatuur, elke plaats te betreden, met inbegrip van het woongedeelte van een schip (hut);
- Zo nodig toegang verschaffen via de sterke arm;
- Zich te laten vergezellen door personen die daartoe door hem zijn aangewezen;
- Inzage vorderen van zakelijke gegevens en bescheiden;
- Van gegevens en bescheiden kopieën te maken;
- Zaken onderzoeken, aan opneming te onderwerpen en daarvan monsters te nemen;
- Verpakkingen te openen.

Iedereen is verplicht aan een onderzoeker binnen de door hem gestelde redelijke termijn alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden.

110. Rechten & plichten kapitein

- De kapitein is verplicht mee te werken aan een onderzoek van de Onderzoeksraad.
- De kapitein is verplicht mee te werken aan onderzoeken van andere instanties.
- De kapitein moet zich niet te laten dwingen i.v.m. tijdslimieten;
- De kapitein heeft een meldingsplicht bij ongevallen of incidenten.
- De kapitein heeft recht op bijstand tijdens een onderzoek.

111. Wet- en regelgeving

Internationaal

- | | |
|---|----------|
| • Casualty Investigation Code | • SOLAS |
| • Code for Investigation of Maritime Casualties and Incidents (IMO) | • UNCLOS |
| • MARPOL | |

EU

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| • Richtlijn 1995/3501/EU | • Verordening 1999/35/EC |
| • Richtlijn 1996/82/EG | • Verordening 2009/18/EC |
| • Richtlijn 2002/59/EG | |

Nationaal (NL)

- Afstemmingsprotocol Onderzoeksraad voor Veiligheid- Openbaar Ministerie
- Afstemmingsprotocol Onderzoeksraad voor Veiligheid- Rijksinspecties
- Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid
- Bestuursreglement Onderzoeksraad voor veiligheid
- Informatiestatuut Onderzoeksraad voor Veiligheid
- Regeling Onderzoeksraad voor Veiligheid
- Rijksbesluit Onderzoeksraad voor Veiligheid
- Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid

XVII. Kapitein & Tuchtcollege voor de Scheepvaart

Hoofdstuk XVII van dit Handboek gaat over de kapitein en zijn bemoeienissen met het Tuchtcollege voor de Scheepvaart.

Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- 112. Introductie
- 113. Werkwijze
- 114. Rechten & plichten kapitein
- 115. Wet- en regelgeving

112. Introductie

Zie voor een algemene en uitgebreide beschrijving van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart: www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl.



Figuur 48. Logo Tuchtcollege voor de Scheepvaart

Kapiteins (en scheepsofficieren) van Nederlandse schepen zijn onderworpen aan het tuchtrecht als zij handelen in strijd met de regels van goed zeemanschap die zij in acht moeten nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.

Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart (Tuchtcollege) beoordeelt deze overtredingen. Het Tuchtcollege is samengesteld uit een voorzitter, twee plaatsvervangers en 32 (plaatsvervangende) leden. Deze leden hebben of hadden een functie in de maritieme wereld.

Het Tuchtcollege behandelt zaken op basis van klachten die door een klaagschrift (klacht) bij het Tuchtcollege kunnen worden ingediend door belanghebbenden.

Belanghebbenden kunnen zijn:

- Bemanningsleden
- Reders
- Passagiers
- Verzekeraars.

Voorbeeld

Ooit diende een HWTK een klacht in tegen zijn kapitein. Deze HWTK beschuldigde de kapitein van ondeskundigheid en gebrek aan ervaring waardoor het leven van opvarenden nodeloos ernstig in gevaar werd gebracht. Het Tuchtcollege verklaarde na onderzoek deze klacht als ongegrond.

Daarnaast kan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij het Tuchtcollege een zaak aanhangig maken door het indienen van een verzoek.

Klaagschrift

Als een belanghebbende een zaak aanhangig wil maken bij het Tuchtcollege.

Verzoekschrift

Als de minister van I&W een zaak aanhangig wil maken maakt bij het Tuchtcollege.

Criterium om al dan niet tot het uitspreken van een tuchtmaatregel te komen is of de betreffende kapitein heeft gehandeld (of heeft nagelaten te handelen) in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.

De uitspraken van het Tuchtcollege worden zonder namen (geanonimiseerd) gepubliceerd.

113. Werkwijze

Algemeen

De voorzitter van het Tuchtcollege kan een verzoekschrift of een klaagschrift accepteren of met redenen omkleed afwijzen als naar zijn mening het verzoek of de klacht kennelijk niet ontvankelijk is of kennelijk niet gegrond is.

De voorzitter kan naar aanleiding van het verzoek of de klacht beslissen tot het proberen van een minnelijke schikking.

Het verzoek of de klacht kan tot de datum van zitting gewijzigd worden. De betrokken kapitein wordt hiervan direct op de hoogte gesteld. Als de wijziging het Tuchtcollege onredelijk voorkomt kan hij de wijziging weigeren.

De indiener van een verzoek of een klacht kan zich door een daartoe gemachtigde laten vertegenwoordigen of door een raadsman laten bijstaan.

Binnen zes weken na de dag van verzending van een afschrift van het verzoek of de klacht kan de betrokken kapitein een verweerschrift, schriftelijk of digitaal, bij het Tuchtcollege indienen.

Daarna is er gelegenheid voor repliek en dupliek.

De betrokken kapitein wordt in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden. De betrokken kapitein kan zich door een raadsman laten bijstaan.

Indien nodig kan in opdracht van de voorzitter een vooronderzoek worden uitgevoerd.

De vooronderzoeker, die door de voorzitter wordt aangewezen, is bevoegd, als hij dit noodzakelijk acht, elke plaats te betreden, zo nodig met de sterke arm. Maar met uitzondering van een woning zonder toestemming van de bewoner.

Ook mag de vooronderzoeker kennisnemen van alle schriftelijke stukken en gegevens in geautomatiseerde werken die zich aan boord bevinden, welke in het belang van het onderzoek zijn.

Hij kan de betrokkene en eventuele getuigen en deskundigen verhoren.

De vooronderzoeker neemt geen deel aan de behandeling van die zaak ter zitting.

Zitting

De voorzitter bepaalt het tijdstip van de zitting.

De betrokken kapitein is verplicht te verschijnen, hij kan zich laten bijstaan door een raadsman.

Bij de oproeping van de kapitein om te verschijnen zijn een afschrift van het verzoek of de klacht en alle verdere op de zaak betrekking hebbende stukken gevoegd, voor zover niet al toegezonden.

De kapitein heeft dus de beschikking over alle relevante documenten.

Op verzoek van betrokken kapitein worden de stukken in het Engels dan wel in diens landstaal vertaald.

Aan de behandeling van een zaak ter zitting van het Tuchtcollege nemen vijf leden deel:

- Voorzitter, een jurist;
- Vier leden, die hebben gevaren of nog varen als kapitein.

De kapitein wordt dus beoordeeld op goed zeemanschap door zijn eigen (voormalige) collega's, terwijl een ervaren maritiem jurist de leiding heeft over de zitting.

De zitting is openbaar.

Het Tuchtcollege en de kapitein kunnen getuigen en deskundigen oproepen en deze ter zitting horen.

De behandeling ter zitting wordt gesloten als het Tuchtcollege van mening is dat het onderzoek is voltooid.

De betrokken kapitein heeft het recht als laatste het woord te voeren.

De voorzitter maakt vervolgens bekend wanneer de uitspraak wordt gedaan.

Beslissing

Het Tuchtcollege spreekt de beslissing op een openbare zitting uit.

Het Tuchtcollege doet binnen twee maanden uitspraak na sluiting van de behandeling ter zitting.

De beslissing kan zijn:

- Onbevoegdheid van het tuchtcollege;
- Niet-ontvankelijkheid van het verzoek of de klacht;
- Ongegrondheid van het verzoek of de klacht;
- Gegrondheid van het verzoek of de klacht.

Als een klacht of verzoek gegrond is verklaard, kan er een tuchtmaatregel volgen.

De volgende (voorwaardelijke) tuchtmaatregelen kunnen worden uitgesproken door het Tuchtcollege:

- Waarschuwing;
- Berisping;
- Geldboete van max. € 4.500;
- Schorsing van de vaarbevoegdheid voor maximaal twee jaar.

Wanneer er sprake is van een schorsing van de vaarbevoegdheid deelt de secretaris van het Tuchtcollege de betrokken kapitein per aangetekende brief de datum mee waarop de schorsing ingaat.

Ook wordt de kapitein gewezen op de verplichting om voor die datum het vaarbevoegdheidsbewijs in te leveren bij het Centraal Register Bemanningsgegevens.

Als de betrokken kapitein het vaarbevoegdheidsbewijs niet tijdig inlevert wordt de periode van schorsing van rechtswege verlengd met de termijn die verstreken is tussen de datum waarop de schorsing ingaat en de datum waarop het vaarbevoegdheidsbewijs daadwerkelijk is ingeleverd.

De secretaris zendt een afschrift van de schriftelijke beslissing aan het Centraal Register Bemanningsgegevens.

De tuchtmaatregelen geldboete en schorsing van de vaarbevoegdheid, inclusief de openbaarmaking kunnen pas ten uitvoer worden gelegd nadat de beslissing onherroepelijk is geworden. Dus na een eventueel hoger beroep, of na het verlopen van de tijd die men heeft om in hoger beroep te gaan.

Hoger beroep

Tegen een beslissing van het Tuchtcollege kan beroep worden ingesteld door de:

- Betrokken kapitein, als het verzoek of de klacht geheel of ten dele gegrond is verklaard;
- Minister van infrastructuur en waterstaat;
- Klager als zijn klacht niet ontvankelijk dan wel geheel of ten dele ongegrond is verklaard.

Het hoger beroep wordt ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb). Dit College van Beroep bestaat uit allemaal rechters en is een van de vier hoogste bestuursrechters die Nederland kent.

De andere drie zijn de Hoge Raad, de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en de Centrale Raad van Beroep. Zie ook p. 59 van dit Handboek.

Het CBb is de hoogste rechter op het gebied van het economisch bestuursrecht en geeft leiding aan de rechtspraak op belangrijke terreinen, zoals het tuchtrecht voor de scheepvaart.

Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is de rechtbank voor hoger beroep van het Tuchtcollege.

Heropening onderzoek

Als naar het oordeel van het Tuchtcollege het onderzoek niet volledig is geweest, kan het Tuchtcollege het onderzoek heropenen.

De secretaris van het Tuchtcollege doet hiervan zo spoedig mogelijk een mededeling aan de betrokkene, de verzoeker, of de klager.

114. Rechten & plichten kapitein

- De kapitein is verplicht om mee te werken aan een onderzoek van het Tuchtcollege.
- De kapitein hoeft zichzelf niet te bezwaren (beschuldigen).
- De kapitein heeft recht op verweerschriften en om gehoord te worden.
- De kapitein heeft recht op inzicht in alle relevante documenten.
- De kapitein is verplicht om te verschijnen bij de zitting.
- De kapitein heeft recht om getuigen/deskundigen op te roepen.
- De kapitein heeft recht op een raadsman.
- De kapitein wordt beoordeeld door zijn collega's.
- De kapitein heeft het recht op wraking bij een vermoeden van partijdigheid.
- De kapitein heeft het recht om in hoger beroep te gaan.

115. Wet- en regelgeving

- Reglement van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart
- Wet zeevarenden
- Wetboek van Strafvordering

DEEL 3

Kapitein

&

Leef- en werkomstandigheden

zeevarenden

- XVIII. Kapitein: leef- en werkomstandigheden
- XIX. Minimum vereisten
- XX. Arbeidsvoorwaarden
- XXI. Huisvesting
- XXII. Gezondheid
- XXIII. Klachten
- XXIV. Rechten & plichten zeevarenden

XVIII. Kapitein: leef- en werkomstandigheden

Hoofdstuk XVIII van dit Handboek gaat over de leef- en werkomstandigheden van de zeevarenden.

Het hoofdstuk bestaat uit de volgende onderwerpen:

- 116. Introductie
- 117. Maritiem Arbeidsverdrag
- 118. Kapitein

116. Introductie

Deel 1 van dit Handboek is algemeen, terwijl Deel 2 van dit Handboek is geschreven vanuit het aspect van de kapitein en een veelheid van onderwerpen beschrijft.

Deel 3 van dit Handboek gaat over de leef- en werkomstandigheden van de kapitein en de andere zeevarenden. Ook dit deel is geschreven vanuit het oogpunt van de kapitein.

Zie ook Hoofdstuk IX van dit Handboek.

In Deel 3 van dit Handboek is een grote rol weggelegd voor het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 (MAV).

De belangrijkste onderdelen van dit verdrag zullen worden beschreven, dit in combinatie met de implementatie van deze voorschriften in Nederlandse wetgeving.

Ook de voorschriften van de EU zullen worden bekeken.

Bij elk hoofdstuk zal de rol van de kapitein worden benadrukt.

Definities

Zeevarende (MAV)

Elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit Verdrag van toepassing is.

Zeevarende (Wet zeevarenden)

Natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip of een visser.

Kortom, iedereen die aan boord een functie uitoefent is zeevarende, ook de kapitein, maar niet:

- Passagiers;
- Meevarende familieleden of relaties van een zeevarende;
- Militairen, inspecteurs en loodsen;
- Personen die uitsluitend in een haven aan boord zijn;
- Personen van wie de werkzaamheden geen deel uitmaken van de normale werkzaamheden aan boord van het schip.

Deze niet-zeevarenden zijn wel opvarenden en vallen als zodanig onder de kapitein.

In Deel 3 kan de kapitein en andere zeevarenden lezen over hun rechtspositie, arbeidsomstandigheden, leefklimaat aan boord, klachtenregeling enz.

Ook kan men lezen over de rechten en plichten van alle zeevarenden aan boord en aan de wal.



Figuur 49. Het MLC (MAV): een handvest voor grondrechten voor zeevarenden

Het doel van Deel 3 van dit Handboek is om ingewikkelde juridische problemen eenvoudig uit te leggen voor de kapitein en andere zeevarenden. Op deze manier hebben zij gemakkelijk toegang tot de moeilijke wereld van regels en voorschriften.

Als zeevarenden zich onheus bejegend of slecht behandeld voelen door hun chef, de kapitein of de reder dan kunnen zij in dit Deel een oplossing vinden voor dat probleem. Ook kan de kapitein zijn bemanning voorlichten via dit Deel.

Het zij hierbij nogmaals gezegd, aan boord van een Nederlands schip geldt het Nederlands recht.

In buitenlandse havens en territoriale wateren geldt ook het recht van die kuststaat, vaak zelfs met prioriteit. Ook speelt het recht van de thuisstaat van de zeevarende nog een rol.

ILO

Het MLC/MAV is tot stand gekomen onder de auspiciën van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) ofwel de *International Labour Organisation* (ILO).

Net als de IMO is het ILO een gespecialiseerd agentschap van de VN, waarvan vrijwel alle landen ter wereld lid zijn, zeker de kust- en vlaggenstaten.



Figuur 50. Logo van de ILO/IAO

De ILO is een internationale organisatie die regeringen, werkgevers en werknemers bij elkaar brengt om over de hele wereld goede arbeidsomstandigheden, ook aan boord, te realiseren. Het is geen internationale vakbond, maar een VN-organisatie die samenwerking tussen de betrokken partijen bevordert.

De ILO heeft als doel het bevorderen van sociale rechtvaardigheid, ook aan boord.

De besluitvorming binnen het ILO is tripartiet: regeringen, werkgevers en werknemers zijn vertegenwoordigd, inclusief reders en zeevarenden.

117. Maritiem Arbeidsverdrag

Het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) is in 2013 inwerking getreden.

Het is een verdrag dat de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van meer dan 1,2 miljoen zeevarenden verbetert.

Het MAV voorkomt oneigenlijke concurrentie in de zeescheepvaart en moet zorgen voor gelijke regels voor zeevarenden wereldwijd.

Het MAV voegt 37 oude verdragen samen over arbeidsomstandigheden aan boord van schepen en sluit daarmee ook aan op het Nederlandse streven naar modernisering en stroomlijning van internationale arbeidsverdragen.



Figuur 51. Logo van het MLC (MAV)

Het MAV vormt de vierde pijler van de internationale maritieme wetgeving, naast het STCW, MARPOL en het SOLAS. Zie ook pagina 34 van dit Handboek

Het MAV omvat drie verschillende, maar aan elkaar gerelateerde delen, te weten de artikelen, de voorschriften en de code. De artikelen en voorschriften bevatten de basisrechten en verplichtingen.

De voorschriften en de code zijn onderverdeeld in vijf algemene gebieden, die zijn weer onderverdeeld op een bepaald recht of beginsel, met bijbehorende nummering.

Deze vijf gebieden worden hierna beschreven.

De code is verdeeld in Code A en Code B.

Het MAV is een verdrag dat zowel bindende als niet-bindende elementen bevat.

MAV

Code A bevat de bindende verplichtingen. Die zijn te vinden in de Artikelen (*Articles*), de Voorschriften (*Regulations*) en de Normen (*Standards*).

Code B bevat de niet-bindende elementen, genaamd de Leidraden (*Guidelines*)

Het MAV is omgezet in de wet- en regelgeving van Nederland, waardoor het ook geldt aan boord van Nederlandse schepen. Denk hierbij aan de Wet zeevarenden, Burgerlijk Wetboek, Wetboek van Koophandel en de Arbowet.

Veel landen hebben hun maritieme wetgeving gebaseerd op het MAV en op andere internationale maritieme overeenkomsten.

Daarom lijken deze nationale wet- en regelgevingen veel op elkaar, al kunnen er grote verschillen zijn bij de uitvoering.

Zaken zoals het minimumloon, sociale voorzieningen of bepaalde verzekeringen zijn niet overal ter wereld hetzelfde.

MAV Certificaat

Net als in veel verdragen die gelden voor de zeescheepvaart, is in het MAV geregeld dat commercieel gebruikte schepen die varen onder de vlag van een lidstaat, voorzien moeten zijn van een certificaat om aan te tonen dat wordt voldaan aan de vereisten van het MAV.

Denk hierbij aan de eisen voor de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden, maar ook aan de recreatieve voorzieningen aan boord, klachtenprocedures, uitbetaling van loon en de minimumleeftijd van zeevarenden.

Op grond van het MAV geldt voor schepen van 500 GT en meer, die internationale reizen maken, dat ze een certificaat maritieme arbeid moeten hebben ofwel maritiem arbeidscertificaat of MAV-certificaat.

Alle Nederlandse zeeschepen moeten voldoen aan het MAV, dit blijkt uit een geldig certificaat

- Voor schepen van meer dan 500 GT is er een verplichting tot certificering;
- Voor schepen van minder dan 500 GT wordt certificering sterk aanbevolen maar is het niet verplicht.

Op onderstaande Nederlandse schepen is het MAV en certificering niet van toepassing:

- Zeeschepen in Nederland die niet buitengaats varen;
- Zeeschepen zonder voortstuwingsinstallatie waar geen personen aan boord zijn;
- Marineschepen;
- Reddingsvaartuigen;
- Onoverdekte vissersvaartuigen binnen het zicht van de Nederlandse kust;
- Pleziervaartuigen.

Als een schip bij een inspectie niet blijkt te voldoen aan de eisen van het MAV, dan moeten er maatregelen worden getroffen om alsnog te voldoen.

Bij ernstige tekortkomingen kan een schip worden aangehouden door de autoriteiten.

Verklaring naleving maritieme arbeid

Een Verklaring naleving maritieme arbeid (*Declaration of Maritime Labour Compliance*, DMLC) is een verplicht onderdeel van het MAV-Certificaat en het bestaat uit twee delen:

Deel I

In de *Declaration of Maritime Labour Compliance* Deel I worden voornamelijk de wetsartikelen per onderdeel opgesomd die in Nederland gelden.

Deel II

In de *Declaration of Maritime Labour Compliance* Deel II beschrijft de scheepsbeheerder op welke wijze zeker is gesteld dat op het schip aan de eisen van het verdrag wordt voldaan.

Het MAV-Certificaat kan pas worden afgegeven als beide *Declarations* zijn afgegeven en het schip met goed gevolg is gecontroleerd.

Certificaat maritieme arbeid en Verklaring naleving maritieme arbeid
Deze vormen het bewijs dat het schip naar behoren is geïnspecteerd en dat aan de eisen van het MAV/ Code A is voldaan.

Nederland heeft als uitleg bij het DMLC Deel I een Annex beschikbaar gemaakt. Er bestaan in Nederland 3 soorten DMLC Deel I en daarmee ook 3 verschillende Annexen, te weten voor:

- Bestaande schepen
- Traditionele schepen
- Nieuwe schepen.

In de Annex(en) bij de DMLC Deel I staan:

- Relevante artikelen uit de Nederlandse wetgeving;
- Nederlandse interpretaties en implementatie van het MAV;
- Verwijzingen naar documenten zoals:
 - Werklijsten
 - Rusturentabel
 - Model van het Nederlandse medische certificaat
 - Een model voor de klachtenprocedures aan boord.

In Nederland is de afgifte van het maritiem arbeidscertificaat uitbesteed aan door de EU geaccepteerde en erkende klassenbureaus.

Het MAV-certificaat kan definitief worden verstrekt nadat beide DMLC's zijn opgesteld.

Handhaving

Het MAV heeft zijn eigen bepalingen voor handhaving en toezicht van de eisen uit het verdrag.

De vlaggenstaat en de kuststaat worden mede door het MAV verplicht om schepen te controleren.

Elke vlaggenstaat is verantwoordelijk voor de technische toestand en daarbij behorende veiligheidsniveaus van schepen die onder zijn vlag varen.

Hoewel de uiteindelijke verantwoordelijkheid van de zeewaardigheid van de schepen bij de vlaggenstaat ligt, kunnen havenstaten (PSC) ook eisen stellen aan de schepen die hun havens bezoeken.

Havenstaatcontrole is een vangnet dat in werking moet treden, als de vlaggenstaat en klassenbureaus steken laten vallen.

De vlaggenstaat inspecteert en controleert zijn eigen schepen, terwijl een havenstaat alle schepen kan controleren in zijn haven.

Deze inspecties en controles kunnen ook door bevoegde organisaties worden gedaan, zoals klassenbureaus. Dit zijn erkende organisaties die door een vlaggenstaat worden aangewezen om op te treden namens deze vlaggenstaat. Ook bij keuringen en certificerende werkzaamheden van het MLC, ISM of ISPS.

Voor Nederland gaat het om het uitvoeren van inspecties en de afgifte van de daarbij behorende certificaten.

Een andere manier van handhaving van het MAV is de klachtenprocedure.

Elke vlaggenstaat bepaalt dat aan boord van zijn schepen procedures gelden voor de eerlijke, doeltreffende en snelle behandeling van klachten van zeevarenden over inbreuken op de vereisten van het MAV.

Zie ook Hoofdstuk XXIII van dit Handboek.

EU

De EU is vanaf het begin actief betrokken bij het MAV, zij heeft dit verdrag ook geratificeerd. Om dit verdrag om te zetten in EU-recht is er EU-regelgeving vastgesteld zoals:

- Richtlijn 2009/13/EG: Uitvoering van de MAV
- Richtlijn 2013/38/EU: Havenstaatcontrole
- Richtlijn 2013/54/EU: Toezicht op naleving MAV

Deze EU-richtlijnen bevatten vaak alleen de verplichte bepalingen uit Code A, de niet-bindende leidraden uit Code B zijn niet opgenomen.

EU-lidstaten, zoals Nederland, hebben echter wel de plicht om rekening te houden met deze leidraden uit Code B, ook bij de implementatie van het MAV in nationale wet- en regelgeving. In deze EU-richtlijnen is de controle door de vlaggenstaat en de havenstaat (PSC) uitgebreid vastgelegd.



De EU vindt dat men via de vlaggen- en havenstaatcontrole ervoor moet zorgen dat de maritieme arbeidsnormen van het MAV aan boord van alle schepen die een haven in de EU aandoen worden nageleefd, ongeacht de nationaliteit van hun bemanning.

Nationaal (NL)

De Nederlandse handhaving van de MAV-eisen is o.a. vastgelegd in de Wet zeevarenden, Wet havenstaatcontrole en de Arbowetgeving. Nederland hanteert ook de instrumenten van vlaggenstaat- en haven-

staatcontrole.

Figuur 52. Port State Control is wereldwijd (ClassNK)

Handhaving MAV

- Vlaggenstaatcontrole
- Havenstaatcontrole (*Port State Control*)
- Klachtenonderzoek
- Kapitein

118. Kapitein

De rol van de kapitein bij het MAV is een grote.

In Hoofdstuk V van dit Handboek werden de drie klassieke rollen of functies van de kapitein beschreven, te weten de wettelijke, technische en commerciële rol.

Het MAV voegt misschien wel een vierde functie toe: de sociale rol.

De kapitein krijgt steeds meer verantwoordelijkheden in het sociale domein, zoals het bijhouden van overwerk, verantwoordelijkheid voor jeugdigen zeevarenden, repatriëring, het controleren van de accommodatie op allerlei aspecten en het beheren/bewaken van de klachten en -procedures.

De kapitein wordt in dit verdrag, en de bijbehorende Nederlandse wetgeving, gelijkgesteld met zeevarenden. De term 'zeevarenden' is dus inclusief de kapitein.

Het verschil tussen kapitein en schepeling is vrijwel opgeheven. Dit betekent dat er voor de kapitein vrijwel geen uitzonderingen meer bestaan.

Dat de kapitein tegenwoordig ook als zeevarenden en/of bemanning wordt gerekend, heeft consequenties.

De voorschriften voor de zeevarenden of de bemanning gelden nu vaak automatisch ook voor de kapitein.

Denk hierbij aan de Arbowetgeving en het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

De registratie van de daadwerkelijke arbeidstijden en rusttijden gelden ook voor de kapitein.

In een beperkt aantal gevallen wordt de kapitein nog afzonderlijk genoemd om hem vanwege zijn specifieke verantwoordelijkheden te onderscheiden van 'gewone' zeevarenden.

Kapitein

- Gezagvoerder van een Nederlands schip
- Werknemer/werkgever
- Zeevarende
- Lid van de bemanning
- Opvarende.

De kapitein moet de MAV-certificaten en -verklaringen beheren en tonen als daar om wordt gevraagd.

De rol van de kapitein wordt verder per hoofdstuk beschreven.



XIX. Minimumvereisten voor zeevarenden

Hoofdstuk XIX van dit Handboek gaat over de minimumvereisten voor zeevarenden om op een schip te mogen werken.

Het hoofdstuk heeft de volgende onderwerpen:

- 119. Introductie
- 120. Minimumleeftijd
- 121. Geneeskundige verklaring
- 122. Opleiding en kwalificaties
- 123. Werving en arbeidsbemiddeling

119. Introductie

Het MAV geeft de minimeisen voor vrijwel alle aspecten van de werk- en leefomstandigheden van de zeevarenden aan boord van een schip.

Alle landen moeten deze minimeisen respecteren, daarom worden die ook gecontroleerd.

De zeevarende:

- is minimaal 16 jaar oud;
- moet beschikken over een geldige geneeskundige verklaring;
- is aantoonbaar opgeleid en gekwalificeerd zijn om taken aan boord te verrichten;
- moet toegang hebben tot een doeltreffend en goed gereguleerd werving- en arbeidsbemiddelingssysteem.

Deze eisen worden hierna in het kort uitgewerkt, inclusief de rol van de kapitein.

120. Minimumleeftijd

Het doel van dit voorschrift is verzekeren dat er geen personen onder de minimumleeftijd op een schip werkzaam zijn.

Het MAV stelt dat niemand onder de minimumleeftijd van 16 jaar mag worden tewerkgesteld, in dienst worden genomen of werkzaam zijn op een schip.

Onder bepaalde omstandigheden is zelfs een hogere minimumleeftijd vereist.

De Nederlandse wet- en regelgeving bevat bepalingen om te verzekeren dat zeevarenden goed worden behandeld aan boord, zoals:

- Minimumleeftijd is 16 jaar.
- Onder de 18 jaar geen nachtelijk of gevaarlijk werk.

De bevoegde autoriteiten bepalen wat gevaarlijk werk is en wat nachtelijke uren zijn.

Dit is vastgelegd in Nederlandse wet- en regelgeving, zoals de Arbowetten en Arbobesluiten, met name de Arbeidstijdenwet.

Normaal gesproken zijn de nachtelijke uren tussen 00.00 uur en 05.00 uur.

121. Geneeskundige verklaring

Het doel van dit voorschrift is verzekeren dat alle zeevarenden medisch gezien in staat zijn hun taken op zee te vervullen

De Nederlandse wet verlangt dat bemanningsleden/zeevarenden een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid bezitten, waaruit blijkt dat zij medisch gezien in staat zijn de aan hun opgedragen taken op zee te vervullen.

Elk bemanningslid dat een bepaalde functie uitoefent is in het bezit van een geldige geneeskundige verklaring voor deze bepaalde functies.
Elke andere zeevarende is in het bezit van een geldige geneeskundige verklaring voor algemene eisen van medische geschiktheid.

Bij het aanmonsteren kan de kapitein deze verklaring controleren.

Bij dringende omstandigheden kan een ontheffing gegeven worden, maar in de volgende haven moet er dan wel medisch gekeurd worden.

De geneeskundige verklaring wordt afgegeven door een bevoegde geneeskundige.

Deze moeten bij hun beroepsuitoefening volledig onafhankelijk zijn wat betreft hun medisch oordeel bij het verrichten van medische onderzoeksprocedures.

In elke geneeskundige verklaring staat iets over:

- Het gehoor en gezichtsvermogen;
- Dat de zeevarende niet lijdt aan een medische aandoening die mogelijk wordt verergerd door werkzaamheden op zee of deze ongeschikt maakt voor dergelijke werkzaamheden of de gezondheid van andere opvarenden in gevaar kan brengen.

Een geneeskundige verklaring is ten hoogste twee jaar geldig.

In spoedeisende gevallen mag de bevoegde autoriteit een zeevarende toestaan zonder een geldige geneeskundige verklaring werkzaamheden te verrichten tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een medische verklaring kan verkrijgen van een geneeskundige of medisch specialist.

Als de geldigheidstermijn van een geneeskundige verklaring gedurende een reis verstrijkt, blijft de verklaring van kracht tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een geneeskundige verklaring kan verkrijgen van een bevoegde arts.

De geneeskundige verklaringen voor zeevarenden op schepen die internationale reizen maken, moeten ten minste in het Engels worden opgesteld.

122. Opleiding en kwalificaties

Doel van deze minimeis is om te verzekeren dat zeevarenden opgeleid of gekwalificeerd zijn om hun taken aan boord te verrichten.

Zeevarenden mogen uitsluitend op een schip werkzaam zijn, als zij zijn opgeleid, een bevoegdheidsbewijs hebben of anderszins bevoegd zijn verklaard om hun taken te vervullen.

Voorbeeld

De kapitein belast een bemanningslid niet met werkzaamheden aan boord waarvoor een vaarbevoegdheid of beroepskwalificatie vereist is, die dat bemanningslid niet heeft.

Zeevarenden mogen alleen op een schip werkzaam zijn, als zij met succes een opleiding hebben voltooid voor persoonlijke veiligheid aan boord.

Opleiding en afgifte van een bevoegdheidsbewijs door Nederland moeten in overeenstemming zijn met de door de IMO aangenomen regels.

Voorbeeld

De scheepsbeheerder/kapitein houdt per schip van elk bemanningslid een overzicht bij van ten minste:

- a. Opleiding;
- b. Ervaring;
- c. Vakbekwaamheid;
- d. Medische geschiktheid.

123. Werving en arbeidsbemiddeling

Doel van deze minimeis is om te verzekeren dat zeevarenden toegang hebben tot een doeltreffend en goed gereguleerd wervings- en arbeidsbemiddelingssysteem voor zeevarenden.

Nederland heeft wet- en regelgeving voor collectieve arbeidsovereenkomst (cao) waarmee de exploitatie van de wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst mogelijk wordt gemaakt.

De wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten moeten op ordelijke wijze geleid worden om de arbeidsrechten van zeevarenden te beschermen.

Alle zeevarenden moeten kosteloos toegang hebben tot een doeltreffend, adequaat en transparant systeem voor het vinden van werk aan boord van schepen.

Werving- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden die actief zijn op het grondgebied van een Nederland moeten ook voldoen aan de Nederlandse wettelijke normen.

Nederland verlangt voor zeevarenden op Nederlandse schepen dat reders die van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten gebruikmaken en die gevestigd zijn in landen waar het MAV niet van toepassing is, erop toezien dat die diensten voldoen aan de in het MAV vervatte vereisten.

Definitie

Wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor zeevarenden zijn personen, bedrijven, instellingen, bureaus of andere organisaties in de publieke of private sector, die zich bezighouden met de werving van zeevarenden in opdracht van reders of de plaatsing van zeevarenden bij reders.

Zie ook pagina 79 van dit Handboek.

XX. Arbeidsvoorwaarden

Hoofdstuk XX van dit Handboek gaat over arbeidsvoorwaarden, zoals:

- 124. Introductie
- 125. Arbeidsovereenkomsten
- 126. Lonen
- 127. Arbeidstijden en rusttijden
- 128. Recht op verlof
- 129. Repatriëring
- 130. Vergoeding bij verlies of zinken schip
- 131. Bemanningssterkte
- 132. Loopbaan- en competentieontwikkeling

124. Introductie

Op Nederlandse schepen is de Nederlandse Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) van toepassing, evenals de Arbeidstijdenwet en alle hieruit voortvloeiende regelgeving.

Elke zeevarende maakt aanspraak op een rechtvaardige arbeidsovereenkomst, zodat de zeevarende wordt betaald voor zijn diensten, zijn arbeids- en rusttijden zijn gewaarborgd en het recht op verlof vaststaat.

De zeevarende keert in beginsel terug naar huis op kosten van de werkgever en krijgt een vergoeding in geval van verlies of zinken van het schip.



De zeevarende werkt aan boord van schepen met voldoende personeel voor een veilige, efficiënte en betrouwbare exploitatie van het schip en heeft aanspraak op loopbaan- en competentieontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven.

Plichten zeevarenden cf. Arbowet (NL)

De zeevarende is verplicht om in zijn doen en laten aan boord, overeenkomstig zijn opleiding en de gegeven instructies, naar vermogen zorg te dragen voor zijn eigen veiligheid en gezondheid en die van de andere betrokken personen.

Met name is hij verplicht om:

- Arbeidsmiddelen en gevaarlijke stoffen op de juiste wijze te gebruiken;
- Zijn persoonlijke beschermingsmiddelen op de juiste wijze te gebruiken en na gebruik op de daartoe bestemde plaats op te bergen;
- Beveiligingen niet te veranderen of weg te halen en deze op de juiste wijze te gebruiken;
- Mee te werken aan trainingen;
- Gevaren voor veiligheid of gezondheid direct door te geven aan de kapitein of zijn chef.

125. Arbeidsovereenkomst zeevarenden

Het doel van dit voorschrift is om te verzekeren dat zeevarenden een rechtvaardige arbeidsovereenkomst hebben

Nederland heeft wet- en regelgeving waarin is bepaald dat schepen die zijn vlag voeren aan de volgende vereisten moeten voldoen:

- Zeevarenden die op Nederlandse schepen werken moeten een zee-arbeidsovereenkomst hebben die door zowel de zeevarende als de reder is ondertekend;
- Zeevarenden, inclusief de kapitein, die een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden ondertekenen, worden in de gelegenheid gesteld de overeenkomst vóór ondertekening te bestuderen en advies in te winnen, en krijgen alle andere benodigde faciliteiten om te waarborgen dat zij vrijwillig een overeenkomst zijn aangegaan met voldoende besef van hun rechten en verplichtingen;
- Zeevarende en de reder moeten beide een ondertekend origineel exemplaar van de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden bezitten;
- Er moeten maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat zeevarenden, met inbegrip van de kapitein van het schip, aan boord op eenvoudige wijze duidelijke informatie over hun arbeidsvoorwaarden kunnen verkrijgen. En dat deze informatie eveneens toegankelijk is voor toetsing door de autoriteiten, zoals tijdens havencontrole;
- Aan zeevarenden wordt een document uitgereikt dat een overzicht bevat van hun werkzaamheden aan boord van het schip.

Wanneer een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden geheel of gedeeltelijk onderdeel uitmaakt van een collectieve arbeidsovereenkomst (cao), moet een afschrift van deze overeenkomst aan boord beschikbaar zijn.

Wanneer de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden en de eventueel toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomst niet in het Engels is gesteld, moet het onderstaande wel in het Engels beschikbaar zijn:

- Een afschrift van het standaardmodel van de overeenkomst;
- De relevante gedeelten van de collectieve arbeidsovereenkomst.

Zie ook sectie nr. 61 van dit Handboek.

126. Lonen

Het doel van dit voorschrift is om te verzekeren dat zeevarenden voor hun diensten worden betaald

Zeevarenden aan boord van een Nederlands schip hebben recht op het loon zoals dat wettelijk is vastgelegd of is overeengekomen in de cao.

Niet alle Nederlandse sociale wetgeving, zoals het minimumloon, geldt altijd aan boord van alle Nederlandse schepen. Zie hiervoor deze specifieke wetgeving.

Nederland stelt dat betalingen verschuldigd aan zeevarenden die werken op Nederlandse schepen met tussenpozen van ten hoogste een maand en in overeenstemming met de collectieve arbeidsovereenkomst wordt voldaan.



Aan zeevarenden wordt een maandelijks overzicht verstrekt van de verschuldigde betalingen en de betaalde bedragen, inclusief loon, aanvullende betalingen en de gehanteerde wisselkoers wanneer de betaling heeft plaatsgevonden in een munteenheid of tegen een koers die afwijkt van hetgeen werd overeengekomen.

In Nederland ligt vast dat reders maatregelen moeten treffen om zeevarenden de mogelijkheid te verschaffen hun verdiensten geheel of gedeeltelijk over te maken aan hun familie, van hen afhankelijke personen of rechthebbenden.

Informatie

1. De ILO heeft ingestemd met een minimum maandloon voor alle zeevarenden wereldwijd.
 - US \$ 618 per 1 juli 2019
 - US \$ 625 per 1 januari 2020
 - US \$ 641 per 1 januari 2021
2. Het Verenigd Koninkrijk heeft met ingang van 1 oktober 2020 het minimumloon ook van toepassing verklaard op zeevarenden die op schepen in de Britse wateren werken.

Voor zeevarenden met een overurenvergoeding moet door de kapitein (of een aangewezen persoon) overzichten van alle gemaakte overuren worden bijgehouden, die met tussenpozen van ten hoogste een maand door de zeevarende moeten worden geparafeerd.

Lonen worden ook gereguleerd door het Burgerlijk Wetboek Boek 7 en in de Wet Allocatie Arbeidskrachten door Intermediairs.

127. Arbeidstijden en rusttijden

Het doel van dit voorschrift is om te verzekeren dat zeevarenden gereguleerde arbeidstijden en rusttijden hebben.



Om zeevarenden tegen overbelasting te beschermen zijn er regels over werktijden.

Zo is vastgelegd hoe lang zeevarenden maximaal mogen werken en wanneer ze recht hebben op pauze of rusttijd. Zeevarenden moeten in staat zijn om een goede balans te vinden tussen werken en rusten.

Voor jongeren onder de 18 jaar gelden aparte regels.

Kapitein

De kapitein zorgt ervoor dat aan boord van een zeeschip op een voor alle zeevarenden toegankelijke plaats een werkrooster aanwezig is, waarin het arbeidstijdpatroon van de zeevarenden is vastgesteld en waarin de wettelijk voorgeschreven arbeidstijden en rusttijden worden vermeld.

Er bestaat een officieel model voor een werkrooster, inclusief voorschriften over de invulling van het werkrooster.

Het werkrooster bevat ten minste de gegevens opgenomen in het officiële model en is gesteld in de werktal of in de werktalen van het schip en in de Engelse taal.

De kapitein zorgt ervoor dat de daadwerkelijke arbeidstijden en rusttijden van elke zeevarende uiterlijk na een week op een werklijst zijn geregistreerd.

De volledig ingevulde werklijst wordt door de desbetreffende zeevarende en door of namens de kapitein geaccordeerd.

De kapitein zorgt ervoor dat elke zeevarende een afschrift ontvangt van zijn werklijst.

De kapitein zorgt ervoor dat de werklijsten uiterlijk 8 weken na de vaststelling ervan ter beschikking van de scheepsbeheerder worden gesteld.

De scheepsbeheerder zorgt ervoor dat de werklijsten zorgvuldig worden bijgehouden.

De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat de werk- en rusttijden in overeenstemming zijn met de wettelijke voorschriften, zoals Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer Hoofdstuk 6, genaamd Zeevaart.

Definities

Arbeidstijden

De tijd gedurende welke zeevarenden worden geacht werkzaamheden te verrichten ten behoeve van het schip.

Rusttijden

De tijd die buiten de arbeidstijd valt; een periode van ten minste 1 uur waarin geen arbeid wordt verricht.

Er gelden speciale werk- en rusttijden voor de jeugdige zeevarenden, tussen 16-18 jaar.

Deze worden nog meer beschermd in de wet- en regelgeving.

Ook hier heeft de kapitein een grote rol en verantwoordelijkheid.

Soms mag er worden afgeweken van de werk- en rusttijden voor de jeugdige zeevarenden.

Maar, afwijken van deze tijden mag alleen in uitzonderlijke situaties.

Dergelijke uitzonderlijke situaties dienen, met redenen omkleed, te worden geregistreerd en door de kapitein te worden ondertekend.

De meest recente teksten van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer Hoofdstuk 6 moeten aan boord beschikbaar zijn.

128. Verlof

Nederland heeft wet- en regelgeving, zoals het Burgerlijk Wetboek, waarin de minimumnormen worden vastgelegd voor jaarlijks verlof voor zeevarenden die werkzaam zijn op Nederlandse schepen. Er moet het jaarlijks verlof met behoud van loon worden berekend op basis van een minimum van 2,5 kalenderdagen per maand tewerkstelling.

Gerechtvaardigde afwezigheid van het werk wordt niet aangemerkt als jaarlijks verlof.

Elke overeenkomst om afstand te doen van het recht op het minimum jaarlijks verlof met behoud van loon is verboden.

129. Repatriëring

Nederland heeft wet- en regelgeving die ervoor zorgt dat zeevarenden op Nederlandse schepen recht hebben op repatriëring onder de volgende omstandigheden:

- Op het eind van hun periode
- Ziekte of verwonding
- Schipbreuk
- Schip bestemd is voor een oorlogsgebied
- Geen nakoming van verplichtingen door de reder
- Personeelsbezuinigingen.

130. Vergoeding bij verlies of zinken schip

Doel van dit voorschrift is om te verzekeren dat zeevarenden worden vergoed wanneer een schip verloren is gegaan of is gezonken.

Zeevarenden hebben recht op een passende vergoeding ingeval van letsel, verlies of werkloosheid door verlies of zinken van het schip.

131. Bemanningssterkte

Doel van deze bepaling is het verzekeren dat zeevarenden werken aan boord van schepen met voldoende personeel voor de veilige, efficiënte en betrouwbare exploitatie van het schip.

Nederland schrijft voor dat alle Nederlandse schepen voldoende zeevarenden aan boord hebben om te waarborgen dat de schepen een veilige en efficiënte wijze en met de nodige aandacht voor de beveiliging worden geëxploiteerd. Elk schip moet zijn voorzien van een voldoende aantal gekwalificeerde bemanningsleden om, onder alle omstandigheden, de veiligheid en de beveiliging van het schip en het personeel te waarborgen. Dit aantal moet in overeenstemming zijn met het document over de minimum bemanning, het bemanningscertificaat.

Bij goedkeuring van de bemanningssterkte moet de wetgever rekening houden met de noodzaak een te groot aantal arbeidsuren te vermijden.

Maar ook om de (extra)werktijden tot een minimum te beperken en om zorg te dragen voor voldoende rust en oververmoeidheid. Zie ook Sectie nr. 57 van dit Handboek.

132. Loopbaanontwikkeling en werkgelegenheid

Doel van dit beleid is het bevorderen van loopbaan- en competentie-ontwikkeling en van werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden.



Nederland heeft nationaal beleid ter bevordering van de werkgelegenheid in de maritieme sector en ter bevordering van loopbaan- en competentie-ontwikkeling en ten behoeve van meer werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden die op zijn grondgebied woonachtig zijn.

XXI. Huisvesting, recreatie, voeding en catering

Hoofdstuk XXI van dit Handboek gaat over huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering, met onderwerpen zoals:

- 133. Introductie
- 134. Huisvesting
- 135. Recreatievoorzieningen
- 136. Voeding en catering

133. Introductie



Zeevarenden hebben recht op behoorlijke huisvesting en recreatievoorzieningen aan boord.

Elk land zorgt ervoor dat zeevarenden behoorlijke huisvesting en recreatievoorzieningen hebben.

Elk land moet erop toezien dat zeevarenden voldoende levensmiddelen en drinkwater aan boord hebben, waarvan de kwaliteit, voedingswaarde en hoeveelheid voldoende zijn voor de behoeften op het schip.

Bij voeding en catering moet door de kapitein rekening worden gehouden met uiteenlopende nationale, culturele en godsdienstige achtergronden.

134. Huisvesting

Doel: Verzekeren dat zeevarenden behoorlijke huisvesting aan boord hebben

De bevoegde autoriteit moet bijzondere aandacht schenken aan het garanderen van de implementatie van de vereisten van het MAV die betrekking hebben op:

- Grootte van de hutten en andere ruimten voor huisvesting;
- Verwarming en ventilatie;
- Lawaai en trillingen en andere omgevingsfactoren;
- Sanitaire voorzieningen;
- Verlichting;
- Ziekenverblijven.

Voorbeeld

Eisen voor slaapvertrekken

- De kapitein heeft naast zijn slaapvertrek, een aangrenzend zitverblijf, een dagverblijf of een gelijkwaardige aanvullende ruimte;
- Voor mannen en vrouwen moeten afzonderlijke slaapvertrekken worden verschaft;
- Elke zeevarende moet onder alle omstandigheden over een eigen slaapplek kunnen beschikken.

Op Nederlandse schepen is de kapitein verplicht om regelmatig inspecties uit te voeren om zo te controleren of de accommodatie voldoet aan de eisen en of deze schoon zijn en bewoonbaar. Deze inspecties met resultaten moeten worden vastgelegd door de kapitein.

135. Recreatievoorzieningen

Doel: Verzekeren dat zeevarenden behoorlijke recreatievoorzieningen aan boord hebben

De recreatievoorzieningen moeten regelmatig worden geïnspecteerd om te waarborgen dat ze blijven voldoen aan de veranderende behoeften van de zeevarenden door ontwikkelingen in de techniek en de exploitatie en andere ontwikkelingen in de scheepvaart.

Meubilair voor recreatievoorzieningen zou ten minste moeten bestaan uit een boekenkast en voorzieningen voor lezen, schrijven en, indien praktisch uitvoerbaar, gezelschapsspellen.

Ook zou overwogen moeten worden de zeevarenden kosteloos, waar praktisch uitvoerbaar, van de volgende voorzieningen te voorzien:

- Mogelijkheid om televisie te kijken en radio-uitzendingen te beluisteren;
- Vertoning van voldoende en afwisselende films;
- Sportvoorzieningen, zoals materiaal voor lichamelijke oefeningen, tafel- en dekspellen;
- Gelegenheid tot zwemmen;
- Bibliotheek met vakliteratuur en voldoende andere boeken;
- Faciliteiten voor creatieve bezigheden ter ontspanning;
- Elektronische apparatuur zoals, internet, radio, televisie, pc en software;
- Bars aan boord voor zeevarenden, tenzij in strijd is met nationale, godsdienstige of sociale gebruiken.

Een zeevarende zou toegang moeten hebben tot redelijke internetfaciliteiten, tegen redelijke gebruikskosten.

136. Voeding en catering

Doel van dit voorschrift is om te verzekeren dat zeevarenden toegang hebben tot voeding en drinkwater van goede kwaliteit en verstrekt onder geregleerde hygiënische omstandigheden.



Nederland ziet erop toe dat zijn schepen levensmiddelen en drinkwater aan boord hebben en serveren waarvan de kwaliteit, voedingswaarde en hoeveelheid voldoende zijn voor de behoeften op het schip en dat hierbij rekening wordt gehouden met uiteenlopende culturele en godsdienstige achtergronden.

Tijdens het dienstverband wordt aan zeevarenden aan boord van een schip kosteloos voeding verstrekt. Zeevarenden die als scheepskok zijn aangesteld en verantwoordelijk zijn voor de bereiding van levensmiddelen moeten voor hun functie aan boord de nodige opleiding en diploma's hebben.

De kapitein is verplicht om regelmatig inspecties te houden over voorraden levensmiddelen en water, maar ook over de opslagruimtes en de kombuis.

XXII. Gezondheid, welzijn en sociale zekerheid

Hoofdstuk XXII van dit Handboek gaat over bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en socialezekerheidsbescherming:

- 137. Introductie
- 138. Medische zorg
- 139. Aansprakelijkheid reder
- 140. Bescherming gezondheid, veiligheid ongevallen
- 141. Welzijnsvoorzieningen
- 142. Sociale zekerheid

137. Introductie

Het onderdeel bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en socialezekerheidsbescherming heeft als doel:

- Beschermen van zeevarenden en het garanderen van onmiddellijke toegang tot medische zorg aan boord van het schip en aan de wal;
- Verzekeren dat zeevarenden worden beschermd tegen de financiële gevolgen (ziekte, ongeval of overlijden) die voortvloeien uit hun werkzaamheden;
- Beschermen van de (geestelijke) gezondheid en veiligheid en preventie van ongevallen;
- Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal;
- Sociale zekerheid waarborgen.

138. Medische zorg

Dit voorschrift heeft als doel het beschermen van de gezondheid van zeevarenden en het garanderen van onmiddellijke toegang tot medische zorg aan boord van het schip en aan de wal.



Nederland waarborgt met maatregelen dat zeevarenden toegang hebben tot onmiddellijke en adequate medische zorg terwijl zij aan boord werkzaam zijn.

Deze bescherming en zorg moeten, in beginsel, kosteloos aan de zeevarenden worden verleend.

Voorbeeld

- Alle schepen moeten zijn uitgerust met een scheepsapotheek, medische uitrusting en een medische handleiding.
- Schepen moeten een opgeleide zeevarende aan boord hebben die belast is met de medische zorg en toediening van medicijnen als onderdeel van zijn reguliere taken. Of een zeevarende aan boord hebben die bevoegd is om eerste hulp te verlenen.

De bescherming van de gezondheid en medische zorg aan boord moeten zo veel mogelijk vergelijkbaar zijn met de zorg die voor werknemers aan wal beschikbaar zijn.

De kapitein zorgt voor de juiste formulieren voor medische rapportages als een zeevarende de wal op moet voor een medische behandeling.

139. Aansprakelijkheid reder

Doel van dit voorschrift is om te verzekeren dat zeevarenden worden beschermd tegen de financiële gevolgen van ziekte, ongeval of overlijden die voortvloeien uit hun werkzaamheden

Nederland heeft wet- en regelgeving waarin wordt vereist dat reders verantwoordelijk zijn voor de bescherming van de gezondheid en medische zorg van alle zeevarenden die aan boord van de schepen werken. Dus verantwoordelijk voor zaken zoals:

- Kosten gemaakt door zeevarenden voor ziekte en ongevallen;
- Financiële zekerheid ten behoeve van compensatie in het geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden door een bedrijfsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico;
- Vergoeding van kosten van medische zorg totdat de zieke of gewonde zeevarende is hersteld;
- Betaling van de uitvaartkosten in geval van overlijden aan boord van het schip of aan de wal gedurende de periode van aanstelling.

140. Bescherming gezondheid, veiligheid en ongevallenpreventie

Doel van dit voorschrift is om te verzekeren dat de werkomgeving van zeevarenden bevorderlijk is voor de arbeidsomstandigheden

De Nederlandse arbeidsomstandighedenwetgeving moet de volgende onderwerpen behelzen:

- Beleid en regelingen voor de bedrijfsveiligheid en (geestelijke) gezondheid aan boord van schepen met inbegrip van risicobeoordeling, en ook opleiding en training van zeevarenden;
- Redelijke voorzorgen ter voorkoming van bedrijfsongevallen, letsel en ziekten; Met inbegrip van maatregelen ter voorkoming van het risico van blootstelling aan schadelijke niveaus van omgevingsfactoren en chemische stoffen en ook van het risico

van letsel of ziekte voortvloeiend uit het gebruik van uitrustingen machines aan boord van schepen;

- Maatregelen ter voorkoming van bedrijfsongevallen, letsel en ziekten en voor de voortdurende verbetering van de bedrijfsveiligheid en bescherming van de (geestelijke) gezondheid;
- Vereisten voor het inspecteren, rapporteren en corrigeren van onveilige omstandigheden en voor het onderzoeken en rapporteren van bedrijfsongevallen aan boord.

Zie ook pagina 176 van dit Handboek. **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**

141. Welzijnsvoorzieningen aan de wal

Het doel van dit voorschrift is het verzekeren dat zeevarenden toegang hebben tot voorzieningen en diensten aan de wal ten behoeve van hun gezondheid en welzijn.

Ook Nederland draagt er zorg voor dat welzijnsvoorzieningen aan wal, indien aanwezig, gemakkelijk toegankelijk zijn.



Onder zeevarenden zou informatie moeten worden verspreid over alle voor het algemene publiek toegankelijke voorzieningen in de aanleghavens – in het bijzonder wat betreft vervoer, welzijn, amusement, educatie en gebedshuizen – alsook over de speciaal aan zeevarenden ter beschikking gestelde voorzieningen.

Er zouden tegen billijke prijzen op ieder redelijk tijdstip passende transportmiddelen beschikbaar moeten zijn om de zeevarenden in staat te stellen vanuit geschikte punten in het havengebied een stad te bereiken.

De kapitein zou al het mogelijke in het werk moeten stellen om walverlof voor zeevarenden zo spoedig mogelijk na aankomst van het schip in de haven aan wal willen gaan, te vergemakkelijken.

Bij bijzondere omstandigheden zoals de coronacrisis kan de kapitein walverlof verbieden (veiligheid).

142. Sociale zekerheid

Doel van dit voorschrift is om te verzekeren dat maatregelen worden getroffen om zeevarenden toegang te verschaffen tot socialezekerheidsbescherming

De Nederlandse wet- en regelgeving verplicht dat alle zeevarenden aan boord zoveel mogelijk onder de sociale bescherming zullen vallen.

De onderdelen van sociale zekerheid die met het oog op het geleidelijk bereiken van volledige sociale zekerheidsbescherming in aanmerking moeten worden genomen, zijn o.a.:

- Medische zorg;
- Uitkering bij ziekte;
- Werkloosheidsuitkering;
- Ouderdomspensioen;
- Uitkering bij arbeidsongevallen en beroepsziekten;
- Kinderbijslag;
- Moederschapsuitkering;
- Arbeidsongeschiktheidsuitkering;
- Nabestaandenuitkering.

XXIII. Klachten

Hoofdstuk XXIII van dit Handboek gaat over de klachtenregeling, met de onderwerpen:

143. Introductie

144. Klachtenregeling aan boord

145. Klachtenregeling aan de wal

143. Introductie

Een belangrijk element in het MAV is de behandeling van klachten van zeevarenden over vermoedelijke schendingen van de eisen van het MAV.

De instelling van de MAV-klachtenprocedure vormt een nieuwe verplichting voor vlaggenstaten en havenstaten. Elke staat moet ervoor zorgen dat aan boord van schepen varend onder zijn vlag, procedures gelden voor de eerlijke, doeltreffende en snelle behandeling van klachten van zeevarenden wegens een inbreuk op alle vereisten van het verdrag.

Informatie over de geldende klachtenprocedures, contactpersonen en dergelijke moet aan elke zeevarende aan boord beschikbaar worden gesteld.

De kapitein speelt een grote rol in de verplichte klachtenprocedure.

144. Klachtenregeling aan boord

Nederland heeft in zijn wet- en regelgeving passende klachtenprocedures voor klachten aan boord opgenomen om te voldoen aan de vereisten van het MAV.

De reder stelt de klachtenprocedure vast voor een schip, terwijl de kapitein deze uitvoert. Zie de Wet zeevarenden en bijbehorende regelingen.

De klachtenprocedures moeten gericht zijn op het oplossen van klachten op het laagst mogelijke niveau.



Zeevarenden hebben evenwel het recht in alle gevallen rechtstreeks bij de kapitein een klacht in te dienen, maar ook bij Nederlandse of buitenlandse autoriteiten aan de wal.

In de klachtenprocedures aan boord zijn opgenomen het recht voor de zeevarende zich tijdens de klachtenprocedure door iemand te laten vergezellen of vertegenwoordigen, en beveiligingen tegen eventuele represailles tegen zeevarenden vanwege het indienen van klachten.

Naast een afschrift van een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden, moet aan alle zeevarenden een afschrift worden overhandigd van de op het schip geldende klachtenprocedures aan boord.

Deze procedures omvatten contactinformatie voor de bevoegde autoriteit in de vlaggenstaat en, als deze afwijkt, in het land waar de zeevarende woonachtig is.

Maar ook de naam van een of meerdere personen aan boord die de zeevarende, in vertrouwen, onpartijdig kunnen adviseren over een klacht en op andere wijze kunnen bijstaan.

Definitie klacht

Onder klacht wordt verstaan informatie, verstrekt door een zeevarende, een vereniging van beroepsbeoefenaren, een vereniging, een vakbond of, in het algemeen, eenieder die belang heeft bij de veiligheid van het schip, mede waar het gevaar voor de veiligheid of gezondheid van de zeevarenden aan boord betreft.

In de klachtenprocedure is ook gelet op het feit dat veel klachten specifiek betrekking kunnen hebben op de personen bij wie de klacht moet worden gedeponereerd of zelfs op de kapitein van het schip.

De klachtenprocedure bevat de volgende punten:

- Bij welke persoon of personen aan boord een klacht kan worden ingediend, waarbij klachten in ieder geval bij de kapitein kunnen worden ingediend;
- Bij welke vertegenwoordiger van de reder, die niet tot de zeevarenden aan boord behoort, een klacht kan worden ingediend;
- De contactgegevens voor het indienen van een klacht;
- De naam van een of meer vertrouwenspersonen aan boord die zeevarenden onpartijdig kunnen adviseren over het indienen van een klacht, en klagers kunnen bijstaan bij het doorlopen van de klachtenprocedure. Maar ook kunnen helpen bij het voorkomen van nadelige behandeling vanwege het feit dat hij een klacht heeft ingediend.

Klachten worden alleen in behandeling genomen als die betrekking hebben op:

- Minimumleeftijd;
- Geneeskundige verklaring;
- Kwalificaties van zeevarenden;
- Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden;
- Een bureau dat arbeidskrachten ter beschikking stelt of arbeidsbemiddeling uitvoert;
- Arbeids- en rusttijden;
- Bemanningssamenstelling van het schip;
- Accommodatie;
- Recreatievoorzieningen aan boord;
- Voeding en catering;
- Gezondheid, veiligheid en ongevallenpreventie;
- Medische zorg aan boord;
- Klachtenprocedures aan boord;
- Betaling van lonen;
- Mensenrechten of werknemersrechten;
- Onrechtmatig bevel gegeven door de kapitein.

145. Klachtenregeling aan de wal

Een klacht van een zeevarende kan ook worden gemeld bij een bevoegde functionaris in de haven waarin het schip van de zeevarende zich bevindt.

In dergelijke gevallen stelt de bevoegde walfunctionaris een eerste onderzoek in.

Dan moet bij het eerste onderzoek, afhankelijk van de aard van de klacht, worden gekeken of klachtenprocedures aan boord zijn gevolgd.

De bevoegde walfunctionaris mag ook een uitgebreide inspectie verrichten.

De bevoegde walfunctionaris streeft ernaar dat een oplossing van de klacht aan boord van het schip gevonden wordt.

Wanneer de klacht niet aan boord van het schip is opgelost, stelt de bevoegde functionaris aan de wal de vlaggenstaat hiervan in kennis, met een verzoek om zowel advies als een actieplan voor corrigerende maatregelen binnen een vastgestelde termijn.

Wanneer de klacht niet wordt opgelost dan zendt de havenstaat een rapport van de bevoegde functionaris naar de vlaggenstaat.

De nodige stappen moeten worden genomen om de vertrouwelijkheid van de door zeevarenden ingediende klachten te waarborgen.

Wanneer een klacht door een bevoegde functionaris aan de wal in behandeling wordt genomen, zou deze functionaris eerst moeten controleren of de klacht van algemene aard is en alle zeevarenden op het schip aangaat dan wel een groep van hen of dat de klacht uitsluitend betrekking heeft op het individuele geval van de betreffende zeevarende.

Als de klacht van algemene aard is, zou moeten worden overwogen een uitgebreide inspectie uit te voeren.

Als de klacht betrekking heeft op een individueel geval, zouden de resultaten van eventuele klachtenprocedures aan boord voor de oplossing van de desbetreffende klacht moeten worden bestudeerd.

Als dergelijke procedures niet zijn toegepast, zou de bevoegde walfunctionaris moeten voorstellen dat de indiener van de klacht van dergelijke beschikbare procedures gebruik maakt.

Er zouden goede redenen moeten zijn om een klacht aan de wal in behandeling te nemen voordat klachtenprocedures aan boord zijn toegepast.

Redenen zouden kunnen zijn de slechte of onnodig trage werking van de interne procedures of angst bij de klager voor represailles naar aanleiding van indiening van een klacht.

Bij elk onderzoek naar een klacht zou de bevoegde functionaris aan de wal de kapitein, de reder en eventuele andere bij de klacht betrokken personen naar behoren in de gelegenheid moeten stellen hun standpunt bekend te maken.

In het geval dat de vlaggenstaat, in antwoord op de kennisgeving door de havenstaat aangeeft dat zij de zaak ter hand neemt, en zij hiertoe over doeltreffende procedures beschikt en een aanvaardbaar actieplan heeft ingediend, kan de bevoegde walfunctionaris afzien van verdere bemoeienis met de klacht.

XXIV. Rechten en plichten zeevarenden

Hoofdstuk XXIV van dit Handboek gaat over de rechten en plichten van de zeevarenden aan boord. De volgende onderwerpen worden beschreven:

- 146. Introductie
- 147. Recht van Nederland
- 148. Recht van de kuststaat
- 149. Recht van de thuisstaat zeevarende
- 150. Wet- en regelgeving

146. Introductie

Alle zeevarenden hebben rechten en plichten, de kapitein de meeste.

De zeevarenden hebben rechten en plichten onder verschillende rechtssystemen.

Soms mag men in een kuststaat iets niet, terwijl het aan boord of in eigen land wel mag.

Soms betaalt een zeevarende in eigen land belasting, soms in de vlaggenstaat. Met het risico om dubbele belastingen te betalen.

Een varend schip heeft een zeer ingewikkelde juridische positie. Het vaart door verschillende rechtsmachten (jurisdicties) en bevat zelf ook meerdere rechtsmachten: die van de vlaggenstaat, maar ook die van de individuele zeevarende.

Het is aan de kapitein om daar zo veel mogelijk orde in te bewaren.

Voorbeeld

In Nederland wordt bezit en gebruik van 'softdrugs' gedoogd, in andere kuststaten kan hier de doodstraf ontstaan.

147. Recht van Nederland

Een schip heeft de nationaliteit van het land waarvan het de vlag voert.

Aan boord van Nederlandse schepen geldt in beginsel de Nederlandse wet- en regelgeving. Daarom geniet een zeevarende aan boord van een Nederlands schip de bescherming van de

Nederlandse wetgeving, ongeacht de nationaliteit van de zeevarende of de geografische positie van het schip.

Maar, er bestaan enkele uitzonderingen, vooral op het gebied van arbeidsrecht en sociale voorzieningen.

Of deze wetgeving van toepassing is voor iedereen aan boord van een Nederlands schip moet in deze wetgeving zelf gevonden worden, het zogenaamde 'toepassingsbereik'.

Nederland controleert zijn eigen schepen. De ILT heeft daartoe het Inspectieprogramma Vlaggenstaattoezicht ontwikkeld voor het toezicht op de Nederlandse koopvaardijvloot.

Hier worden ook de rechten en plichten van de zeevarenden bekeken.

148. Recht van de kuststaat

Als een schip een haven binnenloopt dan geldt daar het recht van de kuststaat. Dit geldt ook in de territoriale wateren van die staat. Dit recht heeft vaak voorrang op ander recht aan boord.

Normaal gesproken zal een kuststaat zich niet met de interne orde van het schip bezighouden, maar wel met belangrijke juridische zaken, zoals misdrijven of grote claims.

Voorbeeld

Een zeevarende met de Filipijnse nationaliteit heeft aan boord van een Nederlands schip rechten en plichten naar Nederlands recht. Deze zeevarende heeft echter niet automatisch recht op het Nederlandse minimumloon.

Havenstaatcontrole

Behalve verplichtingen voor de vlaggenstaat legt het MAV ook verplichtingen aan de havenstaat op, om de handhaving van het verdrag mondiaal mogelijk te maken.

Een havenstaat is verantwoordelijk voor het controleren van de naleving van het verdrag door schepen onder buitenlandse vlag die zijn havens aandoen.

Het doel van havenstaatcontroles is het tegengaan van oneerlijke concurrentie met zogenoemde sub-standaard schepen (dat wil zeggen van schepen die niet aan de internationaal vastgestelde technische, arbeids- en sociale normen en vereisten voldoen) en om de veilige vaart te bevorderen.

Ook in het MAV zijn voorschriften opgenomen over het uitvoeren van havenstaatcontroles. Ook hier wordt gecontroleerd of de rechten en plichten van de zeevarenden worden nageleefd.

Zeeschepen kunnen dus wereldwijd in alle havens gecontroleerd worden op de naleving van de internationale regelgeving, ook de regelgeving op basis van het MAV.

Als bij havenstaatcontrole tekortkomingen worden aangetroffen kan het schip worden aangehouden.

Het is niet onmogelijk dat de controles worden uitgevoerd door classificatiebureaus of andere particuliere instanties. Deze controleren dan namens de overheid van de kuststaat.

Zeevarenden kunnen ook met een klacht terecht bij de autoriteiten van de vreemde kuststaat, zeker als er aan boord niet naar hun klacht wordt geluisterd. Zie ook pagina 269 van dit Handboek.

149. Recht van thuisstaat zeevarende

Een zeevarende heeft ook te maken met het recht van zijn eigen land, de thuisstaat.

Zijn arbeidsovereenkomst kan gebaseerd zijn op recht van zijn eigen land.

Ook is het waarschijnlijk dat het strafrecht van zijn thuisstaat van toepassing is, ook in buitenland of aan boord. Het vaarbevoegdheidsbewijs, monsterboekje en medische certificaten zijn waarschijnlijk ook onderwerp van het recht van de thuisstaat van de zeevarende. Deze staat kan deze documenten uitgeven, verlengen of intrekken.

Als een zeevarende in buitenland in problemen raakt kan hij altijd contact opnemen met zijn ambassade of consulaat in dat land. Deze kunnen hem eventueel steunen.

Dit is per land verschillend.

150. Wet- en regelgeving

Internationaal

- MLC

EU

- Richtlijn 2009/13/EG: Uitvoering van de MAV
- Richtlijn 2013/38/EU: Havenstaatcontrole
- Richtlijn 2013/54/EU: Toezicht op naleving MAV
- Verordening 2004/883/EC

Nationaal (NL)

- Aanwijzing handhaving Arbeidsomstandighedenwet
- Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen
- Arbeidsomstandighedenbesluit
- Arbeidsomstandighedenregeling
- Arbeidsomstandighedenwet
- Arbeidstijdenbesluit vervoer
- Arbeidstijdenwet
- Arbobeleidsregels
- Beleidsregel veiligheid zeeschepen
- Besluit aanspraken zeevarenden, arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten in de zeevaart
- Besluit aanwijzing toezichthouders Wet zeevarenden
- Burgerlijk Wetboek
- Cao wet
- Erkenningregeling trainingen zeevaartbemanning
- Instructie Ambtenaren Scheepvaartininspectie
- Regeling aanwijzing toezichthoudende ambtenaren Inspectie Leefomgeving en Transport op het domein scheepvaart
- Regeling bemanningsplan zeevaart
- Regeling zeevarenden
- Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs
- Wet zeevarenden
- Wetboek van Koophandel
- Wetboek van Strafrecht
- Wetboek van Strafvordering

Bijlagen

1. Lijst met afkortingen
2. Lijst met figuren
3. Lijst met maritieme verdragen
4. Trefwoordenregister
5. Verklarende woordenlijst (juridisch)

Bijlage 1. Lijst met afkortingen

ABRvS	Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State	Cq	casu quo (in dit geval)
ACVAZ	Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden	CRvB	Centrale Raad van Beroep
AFS	Anti-fouling Systems on Ships	CSO	Company Security Officer
AIS	Automatic Identification System	CSR	Continuous Synopsis Record
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur	EC	Europese Commissie
APV	Algemene Plaatselijke Verordening	EEZ	Exclusieve Economische Zone
ARBO	Arbeidsomstandigheden	EG	Europese Gemeenschap
Art	Artikel	EMSA	European Maritime Safety Agency
Artt	Artikelen	Enz	Enzovoort
AVPD	Autonomous Vessel Protection Detachment	Etc	Et cetera
Avv	Algemeen verbindende voorschriften	EU	Europese Unie
Awb recht	Algemene wet bestuursrecht	Ev	En verder
AZ	Aansluitende Zone	EVOA	Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen
B/L	Bill of Lading	GC-code	Gas Carrier Code
BABS	Buitengewoon Ambtenaar Burgerlijke Stand	GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
BCC-code	Bulk Chemical Code	GT	Gross Tonnage
BCH-code	Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk	GVB	Gemeenschappelijk Visserij Beleid
BES-eilanden	Bonaire, St.- Eustatius en Saba	HOvJ	Hulp Officier van Justitie
Bijv. of bv.	Bij voorbeeld	HSC-code	High Speed Craft Code
BMP	Best Management Practices	IBC-code	International Bulk Chemical Code
BV	Besloten Vennootschap	ICP	Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen
BW	Burgerlijk Wetboek	IGC-code	International Gas Carrier Code
Cao	Collectieve Arbeidsovereenkomst	ILO	International Labour Organization
CCV	Commercial Cruising Vessel	ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
CCvB	Centraal College van het Bedrijfsleven	IMDG-code	International Maritime Dangerous Goods Code
CIN	Craft Identification Number	IMO	International Maritime Organization
CP	Continentaal Plat	IMSBC-code	International Maritime Solid Bulk Cargoes Code
		INF-code	International Code for the Safe Carriage of Packaged

	Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships	PFSO	Port Facility Security Officer
		PFSP	Port Facility Security Plan
		PMOU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control
IPR	Internationaal Privaatrecht		
ISM	International Safety Management	PSC	Port State Control
		PSC	Private Security Company
ISPS	International Ship & Port Facility Security Code	PSO	Port Security Officer
		P-V	Proces-Verbaal
ISSC	International Ship Security Certificate	R-C	Rechter-commissaris
		ROE	Rules of Engagement
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat	RSO	Recognized Security Organization
JHK	Juridisch Handboek Kapitein	Rvgz	Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen
JNAB B.V.	Juridisch Nautisch Adviesbureau B.V.	SMC	Safety Management Certificate
KB	Koninklijk besluit		
KVNR	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders	SMS	Ship Management System
		SOLAS	Safety of Life at Sea
KWC	Kustwacht Centrum Den Helder	Sr	Strafrecht
		SSA	Ship Security Assessment
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships	SSAS	Ship Security Alert System
		SSO	Ship Security Officer
		SSP	Ship Security Plan
MAV	Maritiem Arbeidsverdrag	STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
MB	Ministeriële Beschikking		
Mb-wet	Mijnbouwwet	TTW	Territoriale Wateren
MOU	Memorandum of Understanding	TW	Territoriale Wateren
		TZ	Territoriale Zee
MSDS	Material Safety Data Sheet	UN	United Nations
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie	US	United States
		VC	Veiligheidscommissie
NB	Nota Bene (let op)	VN	Verenigde Naties
NCP	Nederlands Continentaal Plat	VPD	Vessel Protection Detachments
Noordzee OvJ	Noordzee Officier van Justitie	VTs	Vessel Traffic System
		VZ	Visserij Zone
Nr	Nummer	WED	Wet Economische Delicten
Nrs	Nummers	Wm	Wet milieubeheer
NV	Naamloze Vennootschap	WvK	Wetboek van Koophandel
NVKK	Nederlandse Vereniging van Kapitein ter Koopvaardij	WvSr	Wetboek van Strafrecht
		WvSv	Wetboek van Strafvordering
		ring	
OM	Openbaar Ministerie	WvVS	Wet voorkoming verontreiniging door Schepen
OvJ	Officier van Justitie		

Bijlage 2. Lijst met figuren

Figuur 1.	Onderscheid regels	18
Figuur 2.	Continentaal recht (<i>civil law</i>) & Gewoonterecht (<i>common law</i>).....	19
Figuur 3.	Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee zijn internationaal	21
Figuur 4.	Rechtssubjecten	22
Figuur 5.	Indeling Recht	28
Figuur 6.	Nationaliteit van een schip blijkt uit de nationale vlag	32
Figuur 7.	Logo van de IMO	33
Figuur 8.	Basis en pijlers van internationale maritieme regelgeving.....	34
Figuur 9.	Maritieme zones	38
Figuur 10.	Zeestraat: Straat van Gibraltar	40
Figuur 11.	Logo UNCLOS	42
Figuur 12.	Rechtsmacht gebieden en maritieme zones (Nederland)	42
Figuur 13.	Maritieme zones internationaal	43
Figuur 14.	Overzicht wet- en regelgeving	45
Figuur 15.	Hiërarchie tussen wetten en regels	47
Figuur 16.	Kapitein kan aansprakelijk gesteld worden bij afgevallen containers.....	48
Figuur 17.	Structuur handhaving (toezicht/opsporing).....	52
Figuur 18.	Hiërarchie van handhavingsinstrumenten	54
Figuur 19.	Logo ILT	56
Figuur 20.	Bezwaar- en beroepsprocedure, en voorlopige voorziening (kort geding).....	61
Figuur 21.	Strafrecht en strafvordering	62
Figuur 22.	Van algemeen vermoeden tot heterdaad	64
Figuur 23.	Hulpverlening op zee	70
Figuur 24.	Zeeroof ofwel piraterij is een scheepvaartmisdrijf.....	78
Figuur 25.	De hedendaagse kapitein?.....	80
Figuur 26.	Logo IMO.....	81
Figuur 27.	De juridische positie van de kapitein aan boord	84
Figuur 28.	Maritieme zones	99
Figuur 29.	Overzicht MOU's Port State Control, wereldwijd	105
Figuur 30.	Logo Paris MOU	105
Figuur 31.	Vlaggen van de vier landen binnen het Koninkrijk	113
Figuur 32.	Plimsollmerk.....	116
Figuur 33.	Voorbeeld van labels volgens de IMDG-code.....	130
Figuur 34.	Voorbeeld van een MSDS	131
Figuur 35.	Monsterboekje (KIWA)	146
Figuur 36.	Logo van het EMSA	164
Figuur 37.	ISM-code verplicht aan boord	173
Figuur 38.	Overzicht ISM-verplichtingen	179
Figuur 39.	Spelers bij de ISPS-code	193
Figuur 40.	Het meest gebruikte aanvalsschip: skiff.....	206
Figuur 41.	Een <i>International Recommended Transit Corridor</i> in de Golf van Aden	209
Figuur 42.	Gewapende beveiligers aan boord	212
Figuur 43.	Overzicht gewapende beveiliging	213
Figuur 44.	Toepassingsgebied Wet ter Bescherming Koopvaardij	217
Figuur 45.	Overzicht bij particuliere beveiliging	219

Figuur 46.	Overzicht meldingen en rapportages door kapitein	222
Figuur 47.	Logo van de Onderzoeksraad voor Veiligheid	234
Figuur 48.	Logo Tuchtcollege voor de Scheepvaart.....	239
Figuur 49.	Het MLC (MAV): een handvest voor grondrechten voor zeevarenden.....	246
Figuur 50.	Logo van de ILO/IAO	246
Figuur 51.	Logo van het MLC (MAV)	247
Figuur 52.	Port State Control is wereldwijd (ClassNK)	250

Bijlage 3. Lijst met tabellen

Tabel 1.	Terminologie wet- en regelgeving	45
Tabel 2.	Voorbeelden wet- en regelgeving.....	46
Tabel 3.	Onderscheid tussen toezicht en opsporing	53
Tabel 4.	Strafrechtelijke terminologie	65
Tabel 5.	Veelgebruikte terminologie in wetgeving.....	81
Tabel 6.	Terminologie beveiliging (<i>security</i>).....	192
Tabel 7.	Overzicht terminologie bij vasthouden	199
Tabel 8.	Dwangmiddelen van de kapitein op zee (art. 539a e.v. WvSv)	201
Tabel 9.	Overzicht van onderzoekinstanties	234

Bijlage 4. Lijst met maritieme verdragen

De meeste nationale maritieme wetgevingen zijn gebaseerd op internationale maritieme verdragen. Daarom lijken alle nationale maritieme wetgevingen van alle landen zoveel op elkaar; ze hebben dezelfde basis. Deze verdragen zijn gesloten onder het gezag van de VN, IMO of ILO.

Uiteraard gelden deze verdragen uitsluitend voor de landen die deze hebben getekend, zoals de meeste kuststaten en vlaggenstaten.

Onderstaande lijst is niet uitputtend. Er bestaan nog veel meer multilaterale of bilaterale maritieme verdragen over meerdere onderwerpen.

Hieronder staan de belangrijkste verdragen, zowel in de Nederlandse als in de Engelse taal.

Belangrijkste verdragen

1. Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), 1973
2. Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee
International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
3. Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst
International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978
4. Maritiem Arbeidsverdrag
Maritime Labour Convention (MLC), 2006
5. Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (VN-Zeerechtverdrag)
United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982

Verdragen over veiligheid en beveiliging

6. Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart
Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988
7. Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965
8. Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee
Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972
9. Internationale overeenkomst voor veilige containers
International Convention for Safe Containers (CSC), 1972
10. Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen
International Convention on Load Lines (LL), 1966
11. Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee
International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979
12. Overeenkomst betreffende passagiersschepen gebezigd op bijzondere reizen
Special Trade Passenger Ships Agreement (STP), 1971

Verdragen over milieu

13. Verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afval en andere stoffen
Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC), 1972
14. Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen
International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004
15. Internationaal Verdrag inzake de voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreiniging
International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990
16. Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen
International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS), 2001
17. Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken
International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION), 1969
18. Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen
The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

Verdragen over aansprakelijkheid en compensatie

19. Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie
International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1992
20. Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee
Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974
21. Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen
Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976
22. Overeenkomst inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen
Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR), 1971
23. Internationaal verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie
International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
24. Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen
International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

Verdragen over andere onderwerpen

25. Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen
International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969
26. Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee
UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), 2008
27. Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement
UN International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The Hague Rules, The Hague-Visby Rules), 1968
28. Verdrag van de Verenigde Naties inzake het vervoer van goederen over zee
UN International Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978
29. Verdrag der Verenigde Naties inzake internationale koopovereenkomsten betreffende roerende zaken
UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods, 1980

Bijlage 5. Trefwoordenregister

1 kilometer zone	40	formeel recht	26, 30
Aanhouden	200	fouilleren	66, 200
aansprakelijkheid	4, 49, 50, 51, 217, 236	geboorte	228, 229, 230, 233
AFS-verdrag	166	<u>gevaarlijke stoffen</u>	37, 129, 131, 134, 135, 139, 169, 276
algemeen verbindende voorschriften	24, 45, 55	gewapende beveiligers	209, 214, 216, 217
Ambtsinstructie	54	gewapende overval	68, 70, 206
arbeidsovereenkomst. 23, 89, 90, 92, 146, 150, 153, 154, 155, 156, 285		geweld	76
arbocatalogus	182	geweldsinstructies	38, 39, 213, 215, 216, 217
asielzoekers	71, 73	<u>heterdaad</u>	65, 199, 201
Ballastwaterverdrag	166	hoger beroep	61
basislijn	39, 40, 41, 42, 196, 198	huiszoeking	67
begrippenkader	21	huwelijk	233
beleid	45, 46	illegale immigratie	71, 74, 75, 76
beleidsregels	46	IMO-nummer	111, 112, 119
bemanningsplan	141, 156	inbeslagneming	201
bemanningscertificaat. 22, 28, 96, 141, 142, 143, 145, 156, 159		incoterms	137
bemanningslijst	181	internationaal privaatrecht	34
beroep. 59, 60, 61, 69, 97, 167, 169, 210, 244, 285, 287, 291		jurisdictie	31
bestuurlijke boete	56	jurisprudentie	24, 26, 34, 45, 288
bestuursdwang	56	kapitein-eigenaar	115
bestuursorgaan	55	ladingpapieren	109, 135, 136
bestuursrecht	55	legitimatiebewijs	57
betreden	59, 201	liability	281
beveiligingsniveaus	187, 189, 194	lijk 231, 233	
beveiligingsoefeningen	195	lijkbezorging	231, 233
beveiligingsplan	208	manifest	95, 134, 135
bevrachtingsovereenkomst	136	MARPOL	109
bewijs	59, 66, 67, 204	materieel recht	30
bewijsmateriaal	67, 200	meldingsplicht	166, 238
bewijsmiddel	67	mensenhandel	71, 73, 74, 75, 76
bewijsminimum	66	mensensmokkel	74, 75, 76
bezwaar	60, 61, 62, 285	monsterboekje	46, 78, 140, 141, 147, 148, 156
bezwaar/beroep	60, 285	monsterrol	78, 82, 94, 145, 146, 147, 159, 181
billijkheid	25	MOU	37, 38, 58, 105, 106, 109, 276
boete	29, 56, 135, 157, 169, 179, 290	munitie	213, 215, 227
buitenlandse kapitein	93, 94, 98, 102	ationale vlag	70
burgerlijke stand	88, 94, 228, 230, 233	nationaliteitseis	93
CAO	48, 89, 98, 150, 275, 286	non-refoulement	72
cautie	204	noodweer	210, 211, 215, 216, 288
cognossement	135, 136, 137, 138, 139	noodweereces	211, 289
conformiteitsdocument	174, 176	Noordzee OvJ	69
continentaal plat	42	Noordzee-officier	68
Defensie	211, 214, 215, 236	notaris	88, 94, 95, 228, 232
dispensatieregeling	93	omstandigheden	64, 67, 202
dispensaties	145	Onderzoeksraad	101, 234, 235, 236, 237, 238, 239
doortocht	41	ongedocumenteerden	71, 73, 74, 75
doorvaart	40, 41	ongeschreven recht	24, 25
doorzoeken	68, 70, 206	onschuldige doorvaart	40
drugsmokkel	42, 43, 75, 76	ontvangstbewijs	201
dwangmiddelen	56, 59, 63, 196, 197, 198, 202, 205	oorlogsschip	207
dwangsom	56	op zee	71, 73, 75
economische vluchteling	72	opsporingsbevoegdheden	41
ernstige bezwaren	65, 200, 202	opsporingsbevoegdheid	45, 63, 196, 197
exclusieve rechtsmacht	43	opsporingsonderzoek	68, 197
executie	69	overlijden	228, 229, 230, 231, 232, 233
feiten	62, 64, 67, 196, 202	particulier beveiligingsbedrijf	215
		particuliere beveiligers	214
		piraterij	68, 70, 206, 208, 227
		private beveiligers	216, 217

proces-verbaal	67	testament	228, 232
proportionaliteit	56	tijdbevrachter	88
PV 67, 201, 276		toegangscontroles	190
P-V	67	toezichthouder	53, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 96
P-V	197	Tuchtcollege	101, 157, 240, 241, 242, 244
raadsman	199, 204, 241, 242, 244	tuchtmaatregelen	243
R-C	68, 200, 204, 276	uiterste wil	232, 233
recht van doortocht	41	vaarbevoegdheidsbewijs	140, 141, 143, 144, 145, 156, 159
rechter	37, 56, 67, 68, 69, 197, 204	veilige haven	72
rechter-commissaris	68, 200, 286, 287	veiligheidscertificaat	37, 117, 118, 174, 186, 187, 195
rechtsbronnen	24, 25	veiligheidscommissie	180, 183
rechtsgebied	198	veiligheidsmanagementcertificaat	174, 177, 195
rechtsmacht .. 31, 32, 33, 39, 40, 42, 43, 68, 99, 100, 101, 102, 104, 287		veiligheidsmanagementsysteem	57, 175, 177
rechtspositie	97	verdrag	36, 37
rechtssubject	22	verhoor	199, 204
redelijk vermoeden	64, 202	vervolgning	72
redelijkheid	25	verzet	57, 66
ROE	38, 39, 215, 276	vetting	58
rompbevrachting	116	visitatie	200
Rotterdam Rules	127, 139	vlaggenstaatbeginsel	33
scheepsbeveiligingsfunctionaris	191	vlagregister	113, 114, 119
scheepsbeveiligingsplan	189, 191, 193, 194, 195	vluchtelingen	71, 72, 73, 74, 75, 78
scheepsmisdrijven	78	volkenrecht	34
scheepvaartmisdrijven	64, 78	voorlopige akte	228, 229, 230, 231
scheepvaartovertredingen	78	voorlopige hechtenis	199
slavenhandel	76	vooronderzoek	241, 286, 289
soevereine rechten	42	vreemdelingen	71, 73, 76
SOLAS	109	vrijboord	117, 179, 209
staande houden	204	vrijheid van navigatie	42
stateloos	43, 70	vrijheid van scheepvaart	42
strafbaar feit	53, 59, 64, 65, 66, 198, 199, 202, 203	vuurwapens	209, 211, 212, 215, 216, 227
strafbare feit	75	waarheidsvinding	201, 236
strafrechtsmacht	31	wapenvergunning	212, 213, 216, 227
stuwplan	134	woongedeelten	201
subsidiariteit	56	wraking	244
teboekstelling	113, 115	zeeroof	43, 206, 207
territoriale wateren	41	zeestraat	40, 41, 104, 109
territoriale zee	40, 41, 68, 104, 109, 122, 166, 198	zelfverdediging	50, 210, 215, 216, 217
territorialiteitsbeginsel	32, 103, 104	zwijgrecht	54, 59, 65, 203, 204

Bijlage 6. Verklarende woordenlijst (juridisch)

Juridische term	Verklaring
Aanhouden	- Een verbod voor een schip om verder of uit te varen - Het feitelijk vasthouden van een verdachte (arresteren)
Aansprakelijk	Verantwoordelijk voor de schade van feit of handeling (nalaten)
Aanvullend/ rege- lend recht	Rechtsregels waarvan soms afgeweken mag worden door partijen
Aanwijzing	Beleidsvoorschrift of richtlijn
Administratief be- roep	De vraag om een herziening van een besluit bij een hoger bestuurs- orgaan
Administratief/be- stuursrecht	Rechtsregels over taken van bestuursorganen en de uitoefening daarvan
Advocaat	Raadsman in juridische aangelegenheden, is vaak ook procureur
Akte	Ondertekend geschrift dat is opgemaakt om tot bewijs te dienen
Arbeidsgeschil	Rechtsgeschil over arbeidsovereenkomst tussen werknemer en –ge- ver
Arbeidsovereen- komst	Afspraak als de werknemer voor de werkgever arbeid verricht tegen loon
Arbeidsrecht	Arbeidsbeschermende maatregelen die in regelgeving zijn vastge- legd.
Arbeidsverhoudin- gen	Onderlinge relaties tussen organisaties van werkgevers, van werkne- mers en de overheid. Onderlinge relatie tussen werkgever en werk- nemer
Arbeidsvoorwaar- den	Rechtsregels, afspraken en beloningsbeleid in de arbeidsrelatie tus- sen een werknemer en een werkgever, individueel of collectief
Arrestatiebevel	Bevel van de OvJ om een verdachte of veroordeelde aan te houden
Arrondissement	Rechtsgebied, Nederland is verdeeld in elf arrondissementen
Arrondissements- parket	Het kantoor van het Openbaar Ministerie in een arrondissement
Bekentenis	Erkenning dat men een bepaalde handeling heeft verricht
Belanghebbende	Degene die door een besluit rechtstreeks in zijn belang is getroffen.
Beledigde of bena- deelde partij	Degene die schade heeft geleden door een strafbaar feit
Beschikking	Eenzijdig besluit van een bestuursorgaan in een concreet geval
Beslag	Inbeslagneming van voorwerpen waarmee strafbare feiten zijn ge- pleegd
Bestuursorganen	Organen die belast zijn met bestuurstaken
Bestuursrecht- spraak	Rechtspraak van geschillen over besluiten van een bestuursorgaan.
Bewijsmiddel	Elk gegeven dat vereist is voor de oordeelsvorming van de rechter
Bodemprocedure	Normale procedure waarin een geschil definitief beslecht wordt.
Burgerlijk recht (privaatrecht)	Wet- en regelgeving over rechtsverhouding tussen burgers onderling

Collectieve Arbeidsovereenkomst (CAO)	Contract tussen werkgevers- en werknemersorganisaties over arbeidsvoorwaarden voor individuele arbeidsovereenkomsten
Cassatie	Beroep bij de Hoge Raad tegen een beslissing van een lagere rechter
Cautie	Mededeling aan de verdachte dat hij het recht heeft om te zwijgen
Centrale Raad van Beroep (CRvB)	Hoogste beroepsinstantie bij sociale verzekeringswetten en ambtenaren
Civiel recht (burgerlijk recht)	Wet- en regelgeving over rechtsverhouding tussen burgers onderling
College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CvBB)	Hoogste beroepsinstantie bij zaken in het sociaaleconomisch bestuursrecht, inclusief hoger beroep na een vonnis van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart
Conservatoir beslag	Beslag op goederen na toestemming van een rechter, vooruitlopend op een uitspraak over een geschil
Dader	Pleger van een strafbaar feit
Dagvaarding	Deurwaarder geeft kennisgeving af, waarmee een partij een andere partij in een procedure betreft. Document waarin de OvJ de verdachte oproept om voor de rechter te verschijnen, inclusief beschuldiging
Delict	Strafbaar feit
Deurwaarder/ gerechtsdeurwaarder	Ambtenaar belast met dagvaardingen, exploten en het verrichten van ontruiming, inbeslagnemingen, executoriale verkopen
Dwangbevel	Bevel tegen een persoon die zijn schuld aan de overheid niet betaald
Dwangmiddelen	Middelen uit strafrechtelijk onderzoek die kunnen worden gebruikt tegen de wil van de verdachte, zoals fouilleren en huiszoeking
Dwangsom	Bedrag dat iemand moet betalen als hij niet voldoet aan een verplichting die de rechter hem heeft opgelegd
Eed	Verplichte verklaring van een getuige dat hij de waarheid zal spreken
Enkelvoudige kamer	Zitting waarbij de rechtbank uit één rechter bestaat.
Executie	Het ten uitvoer leggen van een straf of maatregel.
Executoriaal beslag	Handeling van deurwaarder om bepaalde goederen aan de macht van de verliezende partij te onttrekken, zodat degene die door de rechter in het gelijk is gesteld zijn goederen terugkrijgt of zijn schuld betaald krijgt.
Formeel recht	Regels die aangeven op welke wijze een proces moet worden gevoerd
Functioneel Parket	Deel van OM dat criminaliteit bestrijdt zoals milieu, economie en fraude
Gedetineerde	Gevangene
Gemachtigde	Als vertegenwoordiger namens een partij optreden in een procedure
Gerechtelijk vooronderzoek	Deel strafrechtelijk onderzoek onder leiding van de rechter-commissaris

Gerechtshof	Gerecht dat zaken in hoger beroep behandelt
Getuige à charge	Getuige die door de OvJ is opgeroepen, meestal om bewijs te leveren
Getuige à decharge	Getuige opgeroepen door de advocaat, meestal om bewijs te ontzenuwen
Getuige-deskundige	Een getuige die specialist is, op bv. vingerafdrukken of psychische stoornissen. Hij brengt verslag uit over wat zijn wetenschap hem leert.
Gevangenhouding	Vorm van voorlopige hechtenis
Gratie	Gehele of gedeeltelijke kwijtschelding van straf door de Koningin als zich na de uitspraak nieuwe omstandigheden voordoen
Griffier	Ambtenaar van de rechtbank die tijdens de zitting een verslag maakt en de rechter helpt bij het schrijven van het vonnis
Hechtenis	Soort gevangenisstraf
Heenzenden	Het tijdelijk vrijlaten van verdachten die in voorlopige hechtenis zitten of van veroordeelden die hun straf bijna hebben uitgezeten
Herziening	Buitengewoon rechtsmiddel tegen onherroepelijke veroordelingen in strafzaken, indien zich nieuwe feiten voordoen
Hoge Raad	Hoogste rechtscollege in Nederland, bekijkt of het recht goed is toegepast
Hoger beroep	Een zaak voorleggen aan een hogere rechter
Huis van bewaring	Gebouw waar verdachten zitten die nog niet zijn voorgekomen
Huiszoeking	Het doorzoeken van een woning (hut a/b)
Hulpofficier van Justitie	Politieaanpak met speciale bevoegdheden bij opsporing en vervolging
Inbewaringstelling	Vorm van voorlopige hechtenis die maximaal tien dagen duurt en die opgelegd wordt door de rechter-commissaris op vordering van de OvJ
Inverzekeringstelling	Het vasthouden van de verdachte voor onderzoek, max. 6 dagen
Jurisdictie	Het gebied waarover de rechtsmacht van een staat zich uitstrekt
Jurisprudentie	Geheel van uitspraken van rechters, vormt richtlijn voor de rechtspraak
Kantonrechter	Rechter die huur-, arbeidszaken en lichte strafzaken behandelt
Kort geding	Procedure om in een spoedeisende zaak snel een (voorlopige) beslissing van de rechtbank te krijgen
Landelijk parket	Onderdeel van OM, bestrijdt (inter)nationaal georganiseerde criminaliteit
Materieel strafrecht	Wijst aan welke feiten strafbaar zijn en welke sancties daarbij horen
Materiële schade	Schade die direct in geld is uit te drukken: schade aan schip of lading
Mededader	Hij die helpt bij het plegen van een strafbaar feit, daadwerkelijk een onderdeel van de uitvoeringshandeling verricht
Medepleger	Actief samenwerken met de feitelijke dader van een strafbaar feit, bij de uitvoering van dat strafbaar feit

Medeplichtige	Hij die opzettelijk bij het plegen van een misdrijf behulpzaam is of opzettelijk gelegenheid, middelen of inlichtingen daartoe verschaft
Meervoudige kamer	Uit drie rechters bestaande kamer, beslist over zware/ingewikkelde zaken
Meineed	Valse eed, zoals getuige die niet de waarheid spreekt bij de rechtbank
Misdrijf	Strafbaar feit waarvoor de rechter een gevangenisstraf kan opleggen
Nietigverklaring	Oordeel van de rechter dat iets niet geldig is
Niet-ontvankelijkheid	Het niet vatbaar zijn voor berechting
Non-refoulement	Verbod op terugsturen van asielzoekers naar het land van herkomst
Noodweer	Het plegen van een strafbaar feit om jezelf of een ander te beschermen tegen een onmiddellijke bedreiging
Noodweerexces	Overschrijding van de grenzen van noodweer, als onmiddellijke gevolg van hevige emoties (paniek, woede, angst) veroorzaakt door het incident
Officier van justitie (OvJ)	Vertegenwoordiger van OM, heeft de leiding over opsporingsonderzoek
OM-afdoening	Het OM kan lichte straffen opleggen bij eenvoudige en duidelijke zaken
Onherroepelijk	Niet te herroepen, niet te veranderen, bijvoorbeeld bij een uitspraak
Onrechtmatig bewijs	Bewijs dat OM niet volgens de wetgeving in handen heeft gekregen
Onrechtmatige daad	Een handelen of nalaten dat inbreuk maakt op het recht van iemand
Ontslag van rechtsvervolgning	Beslissing van de rechter als verdachte het feit wel heeft gepleegd, maar niet strafbaar is (noodweer of noodweerexces)
Openbaar Ministerie (OM)	Instantie belast met leiding geven bij de opsporing van strafbare feiten, de vervolging van daders en het uitvoeren van vonnissen in strafzaken
Openbare registers	Door de overheid bijgehouden registers zoals het faillissementsregister en het huwelijksgoederenregister. Deze zijn door iedereen in te zien
Opportuniteitsbeginsel	Het uitgangspunt dat een OvJ beslist of een strafbaar feit wordt vervolgd.
Opsporingsambtenaar	Iedereen die met de opsporing van een strafbaar feit is belast
Overeenkomst	Contract tussen twee of meer partijen, gericht op verbintenissen
Overtreding	Een licht strafbaar feit
Parket	Het kantoor van het OM
Pleidooi	Pleitrede van een advocaat bij een rechtsprekende instantie
Pleitnota	Al dan niet beknopte schriftelijke weergave van het pleidooi met vermelding van geciteerde jurisprudentie en literatuur
Poging	Streven zonder te slagen, bij overtreding is niet strafbaar, bij misdrijf wel
Politierechter	Rechter die eenvoudige strafzaken behandelt, max. 1 jaar straf

Preventieve hechtenis	Verzamelnaam voor bewaring, gevangenhouding en gevangenne- ming
Proceskosten	De kosten van het procederen, zoals griffiegeld, deurwaarderskos- ten, etc.
Proces-verbaal	Officieel schriftelijk verslag van politieambtenaren met feiten en omstandigheden die ze zelf hebben waargenomen
Proeftijd	Tijd dat een straf niet hoeft te worden ondergaan
Publiekrecht	Het recht dat de betrekkingen tussen de burgers en de overheid re- gelt, dit omvat staatsrecht, bestuursrecht en strafrecht
Raad van State	Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State beslist in hoog- ste instantie in geschillen over besluiten van overheidsorganen
Raadsheer	Lid van de Hoge Raad of van het Gerechtshof
Raadsman	Elke persoon die iemand bijstaat in een juridische zaak
Rechtbank	Rechtsprekend orgaan
Rechter	Onafhankelijk ambtsdrager die op grond van wetgeving rechtspreekt
Rechter-commis- saris (R-C)	Stelt het gerechtelijk vooronderzoek in en geeft bevel van inbewa- ringstelling van verdachte. Verhoort soms getuigen in een civiele procedure
Rechtsgebied	Een hoofdonderdeel van het recht, zoals privaatrecht, strafrecht enz.
Rechtshulpverzoek	Een tot een andere staat gericht verzoek om daar onderzoekshande- lingen te doen, zoals verzamelen van bewijsmateriaal en horen van getuigen
Rechtspersoon	Niet-natuurlijke persoon die staat geregistreerd, zoals NV, BV of stichting
Rechtspositie	De verhouding tussen werkgever en -nemer vanuit juridisch ge- zichtspunt
Recidive	Herhaling van strafbaar gedrag
Redelijkheidbegin- sel	Algemeen beginsel van behoorlijk bestuur dat voorschrijft dat een bestuursorgaan bij een beslissing alle belangen tegen elkaar moet afwegen
Sanctie	Straf of maatregel
Schikking	Overeenkomst tussen partijen waarmee het conflict is opgelost, voordat de rechter een uitspraak heeft gedaan
Schikkingsvoorstel	Bevoegdheid van politie of de officier van justitie om een verdachte van een strafbaar feit aan te bieden een bepaald bedrag te betalen
Schulduitsluitings- grond	Vorm van strafuitsluitingsgrond, zoals noodweerexces, gebrekkige ontwikkeling of geestesziekte
Seponeren	OM zet een zaak tegen een verdachte niet door, omdat dat niet wenselijk is (beleidssepot) of omdat er niet genoeg bewijs is (tech- nisch sepot)
Strafbaar feit	Menselijke gedraging die valt binnen de grenzen van een delictsom- schrijving, wederrechtelijk is en aan schuld te wijten
Strafbepaling	Delictsomschrijving en sanctienorm tezamen

Strafblad	Vermelding in het strafregister dat aantekeningen bevat over de keren dat iemand in het verleden verdacht/veroordeeld werd van misdrijven
Straffen	Straffen worden onderscheiden in hoofdstraffen en bijkomende straffen
Strafrecht	Rechtsregels over strafbaar gedrag, over straffen op dit gedrag en via welke weg strafoplegging gerealiseerd kan worden.
Strafrechtspraak	Rechtspraak die zich bezighoudt met de berechting van strafbare feiten
Taakstraf	Straf die bestaat uit het verrichten van een opgelegde taak
Tenlastelegging	Kern van de dagvaarding in het strafproces, waarin de OvJ vastlegt waarvan hij de verdachte beschuldigt
Tenuitvoerlegging	Uitvoering van een vonnis, desnoods met behulp van een deurwaarder.
Territorialiteitsbeginsel	Beginsel inhoudende dat het recht van het land (inclusief schepen) waar een persoon zich bevindt of een handeling verricht van toepassing is.
Terrorisme	Het plegen van of dreigen met op mensenlevens gericht geweld, met als doel maatschappelijke veranderingen te bewerkstelligen of politieke besluitvorming te beïnvloeden
Transactie (schikking)	Aanbod van OvJ aan verdachte om boete te betalen, i.p.v. voorkomen
Tuchtrecht	Sanctierecht binnen een bepaalde (beroeps)groep, zoals bij koopvaardij, voetbal of medici
Valse naam	Het opgeven van een valse naam is een overtreding, dus strafbaar
Verbintenis	Overeenkomst, contract
Verdachte	Iemand over wie aanwijzingen bestaan dat hij mogelijk een strafbaar feit heeft gepleegd: een redelijk vermoeden van schuld
Verjaring	De termijn na afloop waarvan een recht ontstaat of juist verloren gaat
Verklaring omtrent gedrag	Verklaring noodzakelijk voor het vervullen van bepaalde functies
Vertrouwensbeginsel	Algemeen beginsel van behoorlijk bestuur dat stelt dat een burger erop moet kunnen vertrouwen, dat een toezegging wordt nagekomen
Visitatie	Onderzoek aan lichaam en kleding; fouillering
Vlagbeginsel	Het recht van een land geldt ook aan boord van een schip van dat land
Vonnis	Uitspraak van de kantonrechter of de rechtbank
Voorarrest	Tijd die iemand doorbrengt in arrest voorafgaand aan zitting/uitspraak
Voorgeleiden	Een verdachte voor de OvJ brengen om te worden verhoord
Voorlopige hechtenis	Opsluiten van een verdachte van een ernstig misdrijf, nog voor zijn zaak op de zitting is geweest. Noodzakelijk voor onderzoek of bij vluchtgevaar

Voorlopige voorziening	Een voorlopige beslissing in spoedeisende zaken, als voorschot op de eindbeslissing. Geen beroep mogelijk (soort kort geding)
Voorwaardelijk veroordeling	Veroordeling waarbij de opgelegde straf, gedurende een proeftijd en onder voorwaarden, niet ten uitvoer zal worden gelegd
Vormfout of -verzuim	Een gemaakte fout in de procedure.
Vrijspraak	Beslissing van de rechter als hij het strafbare feit niet wettig en overtuigend bewezen acht
Wederrechtelijk	Zonder toestemming van de rechthebbende of onrechtmatig gedrag waartegen het strafrecht kan optreden.
Zwijgrecht	Een verdachte is niet tot antwoorden verplicht en dient voor verhoor te worden gewezen op zijn recht om te zwijgen (cautie)

Vrijwillige donatie

Hoewel het Handboek gratis wordt aangeboden door de NVKK, is een vrijwillige financiële bijdrage van harte welkom.

Deze bijdrage wordt gebruikt om het Handboek up-to-date te houden, omdat de nationale en internationale regelgeving vaak verandert.

U kunt uw vrijwillige financiële bijdrage storten op de bankrekening: **NL14INGB 0002 4653 14**

t.n.v. Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.

U kunt dit ook doen via onderstaande betalingslinks op de website www.NVKK.nl



Het Juridisch Handboek Kapitein is niet alleen bestemd als naslagwerk voor de kapitein, maar ook voor alle andere professionals en geïnteresseerden in het maritiem recht.

Jarenlange ervaring leert dat dit Handboek ook zeer geschikt is voor de maritieme opleidingen.

Het boek is opgebouwd uit 3 delen.

1. Algemeen.
2. Zeer specifiek op de kapitein gericht.
3. Richt zich op de leef- en werkomstandigheden van alle zeevarenden, inclusief de rol van kapitein.

ISBN 9 78-90-90 346 75-5

